

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le tariffe USTR sulle navi cinesi negli Usa costeranno agli armatori 3,2 miliardi \$ nel 2026

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 7th, 2025

L'industria del trasporto marittimo si appresta ad affrontare una sfida finanziaria significativa imposta dal United States Trade Representative (Ustr) con le misure adottate (e destinate a entrare in vigore da metà ottobre) per "invertire il predominio cinese e ripristinare la cantieristica navale americana".

Secondo una nuova analisi appena pubblicata della società di ricerca e intelligence marittima Alphaliner, le principali compagnie di navigazione attive nel trasporto container potrebbero dover affrontare commissioni (e dunque extra-costi) per un totale di 3,2 miliardi di dollari entro il 2026 se manterranno gli attuali schemi di impiego della flotta verso i porti degli Stati Uniti.

In base alle misure della Sezione 301 dell'Ustr, previste entrare in vigore dal 14 ottobre, alle navi di proprietà o gestite da società cinesi verrà addebitato un costo di 50 dollari per tonnellata netta (Net Ton) per viaggio verso gli Stati Uniti, con un aumento di 30 dollari all'anno fino al 2027. Inoltre gli operatori non cinesi che utilizzano navi costruite in Cina di portata superiore a 4.000 Teu o 55.000 Dwt dovranno pagare tariffe a partire da 18 dollari per tonnellata netta o 120 dollari per TEU nel 2025, con un aumento di 5 dollari all'anno. Entrambe le categorie di tariffe sono limitate a cinque viaggi per nave all'anno e non sono cumulabili. Gli operatori che ordinano una nuova nave da costruire negli Stati Uniti potrebbero ricevere una sospensione di queste tariffe fino a tre anni.

Secondo i calcoli di Alphaliner il gruppo armatoriale cinese Cosco sarà quello maggiormente colpito, con commissioni che potranno raggiungeranno 1,53 miliardi di dollari sui 3,2 miliardi di dollari totali stimati per i primi dieci vettori, supponendo che l'impiego della flotta rimanga invariato il prossimo anno.

Anche Zim, One e Cma Cgm sono esposte a un impatto significativo, con commissioni previste rispettivamente per 510 milioni di dollari, 363 milioni di dollari e 335 milioni di dollari. Alphaliner osserva che queste tre compagnie "impiegano una quota significativa di navi noleggiate da armatori cinesi" e ciò le colloca nella prima categoria di sanzioni.

Tra i partner dell'alleanza Gemini Cooperation l'impatto varia significativamente. Mentre Maersk si troverebbe ad affrontare commissioni relativamente modeste, pari a 17,5 milioni di dollari, ad

Hapag-Lloyd potrebbero essere addebitati circa 105 milioni di dollari, principalmente a causa dell'utilizzo di navi di proprietà cinese.

Seaspan, tonnage provider con sede a Hong Kong, emerge come un fattore chiave in questo scenario con la sua flotta di 54 navi (per 0,62 milioni di Teu di portata) noleggiate per traffici con gli Stati Uniti che generano potenzialmente 1,31 miliardi di dollari in commissioni su diversi vettori marittimi che operano queste navi in virtù di contratti di noleggio. Per porre rimedio a questo rischio Seaspan starebbe trasferendo a Singapore il proprio quartier generale aiutando così i propri clienti a evitare le commissioni sul tonnelloaggio di proprietà cinese.

Non tutte le compagnie di navigazione sono esposte allo stesso modo. Alphaliner osserva che Evergreen e Hmm eviteranno completamente le tariffe Ustr perchè ad esempio la seconda shipping company opera una flotta composta principalmente da navi costruite in Corea (23 unità su 25).

Considerando l'impatto atteso per ogni Teu trasportato, Alphaliner calcola che le tariffe varierebbero da 2.121 dollari per Teu per la flotta di Cosco diretta negli Stati Uniti a soli 26 dollari per Teu per i servizi statunitensi di Maersk.

Alcuni dei principali vettori marittimi, tra cui Maersk, Cma Cgm, Cosco Shipping e Oocl, hanno già comunicato che le misure previste dalla Sezione 301 degli Usa avranno un impatto minimo sui rispettivi network e sui noli perchè, al fine di mantenere il più possibile inalterate le linee attuali, i vettori hanno iniziato per tempo ad adeguare la distribuzione delle rispettive flotte durante il periodo di grazia di 180 giorni iniziato il 17 aprile.

Un esempio di queste modifiche è arrivato da Msc, che ha rimosso la nave Msc Jeongmin da 9.411 Teu dal suo servizio California Express dal Mediterraneo alla costa occidentale degli Stati Uniti. La nave, di proprietà della Bank of Communications (Bocom Leasing) con sede a Shanghai, ha effettuato il suo ultimo scalo a Los Angeles il 3 agosto.

Le azioni dell'Ustr rappresentano l'attuazione di un piano annunciato lo scorso aprile 2025 ma ridimensionato rispetto alle proposte originarie. Il piano definitivo ha attenuato i livelli tariffari e offerto esenzioni e incentivi, con l'obiettivo di limitare il predominio marittimo cinese senza compromettere gravemente i flussi commerciali globali.

Con l'avvicinarsi della data di attuazione del 14 ottobre, il settore delle spedizioni continua ad adattare le strategie per mitigare questi costi normativi senza precedenti, mantenendo al contempo l'affidabilità del servizio lungo le catene di fornitura globali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, October 7th, 2025 at 11:05 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

