

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I dazi Usa sulle navi cinesi avranno un “impatto limitato” sullo shipping secondo Bimco

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 8th, 2025

Quando la prossima settimana, il 14 ottobre, entreranno in vigore le tariffe del Trade Representative degli Stati Uniti (Ustr) mirate a contrastare il predominio cinese nel settore marittimo, il 35% della flotta composta da portarinfuse, petroliere, navi cisterna e portacontainer potrebbe essere soggetto a oneri aggiuntive per gli scali in un porto statunitense. Secondo una nuova analisi dell’organizzazione globale per il trasporto marittimo Bimco l’impatto atteso sul mercato dei noli potrebbe però essere limitato.

In base allo studio, il 70% di queste navi è di proprietà o gestito da cinesi, mentre il 30% è costruito in Cina. Oltre la metà delle navi costruite in Cina sarà esente a causa delle dimensioni o per effetto della proprietà statunitense.

Mentre gran parte del dibattito sulle controversie nuove tariffe si è concentrato sul traffico container, l’analisi Bimco presenta alcune statistiche allarmanti per il settore delle rinfuse secche. “Le navi portarinfuse sono più esposte all’aumento dei costi, poiché il 45% delle navi potrebbe essere soggetto alle tariffe Ustr” ha commentato Niels Rasmussen, analista di Bimco.

Poiché un numero maggiore di navi è esente o perché un numero minore di navi è di proprietà o gestito da cinesi, solo il 30% delle petroliere e delle portacontainer e il 19% delle product tanker potrebbero essere soggetti alle tariffe all’arrivo in un porto statunitense secondo l’associazione.

Ad ogni modo, malgrado questi numeri “l’impatto globale potrebbe essere limitato” suggerisce lo studio Bimco. Finora nel 2025 i mercati statunitensi hanno coperto solo il 9-19% della domanda globale di navi di ciascun settore e solo il 16-24% delle esportazioni e delle importazioni statunitensi è stato storicamente servito da navi soggette alle tariffe Ustr.

Bimco non prevede aumenti delle tariffe di nolo nel mercato dei container. Nei settori delle rinfusiere e delle petroliere, l’associazione stima che la maggior parte delle navi soggette alle tariffe Ustr abbandonerà i traffici statunitensi poiché non riescirà a essere competitiva. Pertanto, anche in questi settori, gli aumenti delle tariffe di nolo saranno probabilmente evitati. “La confusione nell’implementazione potrebbe, tuttavia, causare aumenti tariffari a breve termine” ha ammesso Rasmussen.

La dogana statunitense ha fornito nel fine settimana maggiori dettagli sull'imminente aumento delle tasse portuali per il tonnellaggio legato alla Cina. L'avviso è chiaro: l'onere di determinare la responsabilità ricade direttamente sull'operatore della nave, non sulla dogana statunitense. Alle navi che non presentano la prova di pagamento potrebbe essere negato lo scarico, lo sdoganamento o bloccate le operazioni fino a quando la loro documentazione non sarà in regola. Il pagamento deve essere effettuato tramite un sito del Tesoro statunitense, con la dogana che esorta gli operatori navali ad assicurarsi di aver pagato almeno tre giorni prima dell'arrivo della nave negli Stati Uniti.

Sono previsti tre livelli di prezzo. L'Allegato 1 è di 50 dollari per tonnellata netta per le navi di proprietà o gestite da entità cinesi. L'Allegato 2 è per le navi di costruzione cinese in arrivo negli Stati Uniti, dove l'operatore pagherà l'importo più elevato tra 18 dollari per tonnellata netta o 120 dollari per container scaricato. L'Allegato 3 riguarda tutte le navi car carrier non costruite negli Stati Uniti, non solo quelle cinesi, con gli operatori che devono pagare 14 dollari per tonnellata netta.

Le navi cisterna per il Gnl sono esenti dalle tariffe previste da queste misure.

La Cina ha promesso di reagire. Il premier cinese Li Qiang ha firmato un decreto del Consiglio di Stato alcuni giorni fa in cui si afferma che la Cina adotterà le contromisure necessarie contro paesi o regioni che impongono o sostengono divieti, restrizioni o misure simili discriminatorie nei confronti di operatori, navi o equipaggi cinesi impegnati nel trasporto marittimo internazionale e nei servizi correlati.

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 Wednesday, October 8th, 2025 at 3:21 pm and is filed under Market report, Politica&Associazioni

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