

41 mins fa

[Andrea Puccini](#)

**Assagenti: i trend dello shipping attuale tra dazi, guerre e tasse punitive**



Ascolta la versione audio dell'articolo

GENOVA – Dazi, guerre commerciali, tasse ambientali e instabilità geopolitica: i noli marittimi si muovono oggi in un mare di incertezze. Quello che un tempo era un mercato regolato da dinamiche economiche interne al settore, oggi risente di variabili esterne difficilmente controllabili, che spaziano dalla globalizzazione alla politica internazionale, fino alle misure ambientali europee come l’ETS, la tassa sulle emissioni che incide direttamente sui conti di ogni singola nave.

Il tema è stato al centro dell’incontro organizzato dal Gruppo Giovani di [Assagenti](#), nell’ambito della Genoa Shipping Week, un appuntamento che – come ha ricordato Vincenzo Romeo, CEO di Nova Marine Carriers – “esalta il fattore coraggio nelle scelte armatoriali, ma anche il fattore fortuna, spesso determinante nel successo di una strategia”. Moderati da Gian Enzo Duci (imprenditore marittimo e docente universitario), si sono confrontati Enrico Paglia (Bancosta), Carlo Binello (CMA-CGM Italia), Andrea Arena (HB Shipping), Giulia Malnati (NYK Line) e Tommaso Scolaro (Scolaro Shipbrokers), sotto la presidenza di Lorenzo Giacobbe.

**La rotta artica resta (per ora) un’illusione**

Tra i miti da ridimensionare, quello della “rotta artica”: nel 2024 hanno attraversato il Passaggio a Nord solo una novantina di navi, contro le oltre 12.000 che hanno continuato a scegliere la via tradizionale di Suez – nonostante i rischi dovuti agli attacchi Houthi nel Mar Rosso.



### Il peso della shadow fleet e la trasformazione cinese

Un altro fenomeno che altera gli equilibri globali è quello della shadow fleet, la flotta ombra di petroliere russe che elude le sanzioni internazionali e rappresenta ormai il 15% della flotta mondiale di navi cisterna. Nel trasporto auto, invece, la Cina – un tempo grande importatore – è diventata un colosso esportatore. Complice la spinta verso l'elettrico e la strategia industriale nazionale, le navi car carrier sono passate da una capacità media di 4.000 a oltre 9.000 veicoli, e sempre più spesso appartengono direttamente ai costruttori, quindi allo Stato cinese. Il nolo, in questo contesto, diventa una “variabile indipendente”, sacrificabile pur di assicurare la penetrazione sui mercati occidentali.

### Container: rischio di un nuovo eccesso di offerta

Nel comparto container, reduce da anni di profitti record, si profila invece un rischio di sovracapacità. La [riapertura a pieno regime del Canale di Suez](#) e l'immissione sul mercato di un gran numero di nuove unità tra il 2026 e il 2027, a fronte di pochissime demolizioni, potrebbero comprimere drasticamente i margini. Un pericolo, come ha sottolineato Paolo Pessina, presidente di Federagenti, che si somma agli effetti di “normative europee spesso miopi, che il settore non è riuscito a far comprendere fino in fondo ai decisori pubblici”.



### “Mercato fragile, finanza diffidente”

A questo si aggiunge la difficoltà, segnalata dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, di attrarre nuovi capitali in un comparto “fragile, complesso e privo di certezze sul ritorno degli investimenti”.

### Il caso dei traghetti: tra fallimenti pubblici e sfide private

Infine, riflettori anche sul segmento traghetti e cabotaggio insulare, cruciale per la [continuità territoriale](#) ma spesso trascurato dalle istituzioni.

Come ha ricordato Aldo Negri, il pubblico ha fallito ogni volta che ha tentato di gestire autonomamente i

**collegamenti con le isole. Oggi il problema è duplice: rinnovare le flotte e garantire la sostenibilità economica delle società private che assicurano il servizio. In molti casi, infatti, biglietti e noli non coprono nemmeno i costi di esercizio, tanto più in un mercato dove le navi usate scarseggiano e i costi di costruzione restano elevati.**



**In un contesto dominato da tensioni internazionali, politiche ambientali incerte e nuove potenze marittime, il settore dello shipping appare sospeso tra coraggio e prudenza. Ma, come è emerso dal dibattito di Genova, la rotta da seguire non può che passare dalla capacità di adattamento e dalla visione di lungo periodo degli operatori, oggi più che mai chiamati a navigare in un mare dove la sola bussola sicura sembra essere la resilienza.**