



Mega tassa Usa sulle navi cinesi Tre milioni in più per ogni scalo

The Donald prepara un provvedimento per penalizzare anche i cargo costruiti dal Dragone
Impatto pesante per tutte le compagnie: la flotta mondiale è in larga parte made in China

Simone Gallotti
Alberto Quarati / GENOVA

Un milione se l'armatore è cinese. Un altro milione di dollari se la nave è costruita in Cina. Non solo: le due multe si sommano nel caso di Cosco che ha navi made in China e la proprietà è di Pechino. Quindi si tratta di due milioni ogni volta che una portacontainer del Dragone tocca uno scalo americano. Non è finita: se l'armatore ha ordinate nuove navi in Cina, favorendo così i cantieri asiatici, scatta un altro milione di tassa. E si arriva alla cifra finale di 3 milioni di dollari. È una bozza dei provvedimenti che Donald Trump ha intenzione di mettere in campo entro marzo e che ha affidato allo Ustr, lo United States Trade Representative, l'ufficio del rappresentante commerciale degli Stati Uniti. Lo shipping è in allarme perché, se entrasse in vigore, lo schema di multe previste darebbe il via a una rivoluzione. Tanto per rendere l'idea: il 29% dell'attuale flotta di portacontainer è made in China, mentre più della metà è di costruzione coreana. Ma i rapporti di forza si ribalteranno presto perché il 69% delle portacontainer ordinate dagli armatori globali, sarà costruita nei bacini cinesi. La situazione è ugualmente complicata per le altre tipologie di merce, come dimostra il grafico con i dati elaborati da Bancho Costa. E il mercato americano non è esattamente secondario per le rotte mondiali.

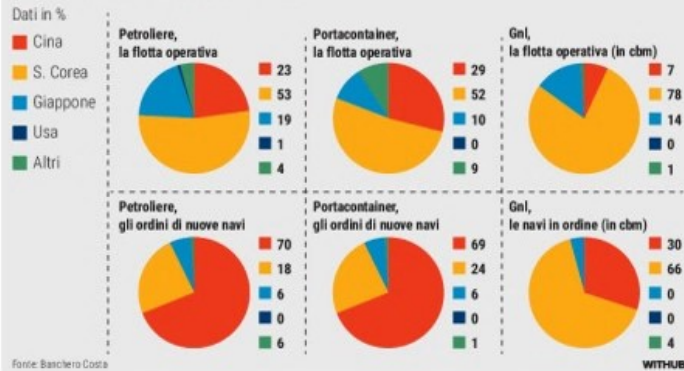
nale oltre Atlantico. Obiettivo: lavorare ai fianchi di Trump. «Ho incontrato industriali americani e spiegato loro che siamo aperti a fare affari», rivela agli studenti della John Hopkins University. Ribadendo che l'Ue «risponderà con fermezza» anche se questa non è la via preferibile né la via preferita, Metsola vuole creare un fronte industriale tutto a stelle e strisce contro l'inquilino della Casa Bianca. Se ciò funzionerà lo diranno le prossime settimane, intanto l'Ue non resta a guardare.

L'obiettivo è disinnescare una guerra commerciale euro-atlantica. Bruxelles ha già «sanzionato» le auto elettriche di fattura cinese, con Pechino che ha prontamente risposto con tariffe sul «Made in EU». —



essere indubbiamente positivo. D'altro canto è per questo che aveva rispettato al mittente con asprezza diverse delle ultime versioni del decreto elaborato da Giorgetti e Pichetto Fratin. Intanto la premier, spostando ieri il Cdm dalle 9 alle 11.30, si è tenuta le mani libere. A meno di stravolgimenti dell'ultimo minuto, ha in questo modo annullato la sua parte cipazione alla Milano Fashion Week, programmata in gran segreto per il primo pomeriggio di oggi. —

Le navi made in China



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE ASSARMATORI

«È presto per una valutazione, ma l'impatto sullo shipping potrebbe essere dirompente»



MARIO ZANETTI
PRESIDENTE CONFITARMA

«Gli italiani hanno 3,2 miliardi in nuovi ordini. Non poche di queste unità sono necessariamente costruite in Cina»

velarsi un danno: «Loss of competitiveness» è la sentenza. Tradotto: perdita di competitività per i prodotti americani. A soffrire non sarebbe solo l'industria: il tema è infatti anche energetico e colpirebbe l'export di Gnl americano, trasportato su navi cinesi. Se gli Usa pagheranno un prezzo, sempre secondo gli analisti, anche a Pechino verrà consegnato un conto salato. Le navi made in China perderanno valore rispetto a quelle costruite in altri Paesi, come ad esempio la Corea. E a cascata questo potrebbe riflettersi sui cantieri di Pechino, «drogati» dal boom di ordini degli ultimi anni.

L'ALLARME DEGLI ARMATORI
«Seguiamo da tempo e con

grande attenzione l'indagine dell'Ustr, le cui conclusioni destano certamente preoccupazione - spiega Mario Zanetti, presidente di Confitarma. L'auspicio è che si tratti esclusivamente di una strategia di deterrenza, evitando che si traduca in un'escalation di misure protezionistiche. Gli interessi in gioco sono enormi. Tornare a politiche di dazi e barriere sarebbe impensabile. Solo l'armamento italiano ha ordini in corso per oltre 3,2 miliardi di euro in nuove navi. Non poche di queste unità, soprattutto in determinate categorie, vengono necessariamente costruite in Cina, per assenza di alternative competitive. È evidente che gli investimenti già effettuati rischiano così di subire gravi penalizzazioni».

«È difficile esprimersi con così pochi elementi in mano e con un quadro tutt'altro che chiaro e definito - dice Stefano Messina, numero uno di Assarmatori - Parlamento comunque di un settore strategico come la cantieristica navale e non c'è dubbio che una tassa del genere, estesa a tutte le unità realizzate in Cina, avrebbe un impatto a dir poco dirompente sullo shipping e quindi sul commercio globale ma, prima di lanciare allarmi, credo sia meglio attendere e comprendere appieno la reale portata di quelle che saranno le effettive decisioni del governo statunitense. —

ENRICO PAGLIA L'analista di Bancosta: «L'ultima loro gasiera è del 1980»

«Chi rischia di più? Proprio gli States: si infliggono una gabella sull'export»

L'INTERVISTA

«Penso che se gli Usa vorranno davvero applicare i contenuti di queste bozze, la norma finale sarà molto annacquata rispetto a ciò che vediamo adesso. Altrimenti per loro sarebbe un autogol incredibile» commenta Enrico Paglia, Research Manager di Bancho Costa e docente all'Università di Genova.

Eppure i documenti in circolazione sembrano già molto precisi.

«Però gli Stati Uniti si farebbero del male, e molto, da soli: noi percepiamo questo Paese come un grande esportatore di alta tecnologia, prodotti finiti. Ma la sua forza econo-



Enrico Paglia

mica sta soprattutto nelle materie prime: gli Usa sono il primo esportatore mondiale di gas naturale liquefatto - e l'Europa ne è il primo cliente -; il primo esportatore di grano, il primo di petcoke e il terzo di prodotti raffinati: gasolio, benzina e carburante per gli aerei. Col gas gli Usa finirebbero per farsi da soli quello che l'Europa ha fatto alla Russia con le sanzioni».

Ma lo Ships for America Act, in discussione al Congresso, prevede che gli Usa nei prossimi anni esportino usando navi americane.

«E con quote crescenti: nel primo anno l'1% di merci in uscita dal Paese dovrà essere trasportato su navi Usa o di armatori Usa. La quota crescerà al 3% l'anno dopo. Dal quarto anno si salirà al 5%, ma con un 3% che dovrà viaggiare su navi non solo di proprietà Usa, ma proprio costruite in quel Paese. Dall'ottavo anno la quota salirà al 15%, di cui il 5% su navi costruite in Usa. Molti gli interrogativi...».

Peresempio?

«Tralasciando il gap tecnologico che gli Usa scontano con l'Asia in questo ramo e i costi di produzione maggiori, va ricordato che gli Stati Uniti hanno costruito la loro ultima gasiera 45 anni fa, nel 1980.

Nel 2017 sono state realizzate due navi per i prodotti raffinati, ma l'ultima petroliera di grandi dimensioni risale al 2005. E si è trattato sempre di casi sporadici. A questo va aggiunto il costo del personale: se la nave batte bandiera Usa, l'armatore ha l'obbligo di imbarcare personale al 100% degli Stati Uniti, Paese la cui popolazione beneficia dei redditi più alti al mondo al netto dei paradisi fiscali. Anche questi costi, insieme alla minore disponibilità di navi e alle tasse su quelle cinesi ancora dirette nei porti Usa, si ribalterebbero sulla merce trasportata. Con ulteriori effetti negativi per l'export».

Qual è il fine di questa normativa?

«Per ora non è chiarissimo: creare lavoro? In Usa la disoccupazione è al 4%. Per tagliare le tasse, come è stato detto? Ma i rincari sulla merce in import aumenterebbero l'inflazione, facendo crescere le diseguaglianze sociali. Per avere più peso geopolitico? Difficile, come abbiamo visto, se un Paese si auto-tassa la merce in export. —

A. QUA.