

POSSIBILI IMPATTI DEI DAZI AMERICANI SULL'INDUSTRIA DELLO SHIPPING ITALIANO

Premessa

Con riferimento alle recenti conclusioni dell'indagine effettuata dall'Office of the United States of Trade Representative (USTR) per presunte politiche o pratiche irragionevoli o discriminatorie da parte della Cina, che gravano o limitano il commercio statunitense, di seguito un'analisi dei possibili riflessi per l'industria armatoriale italiana.

In particolare, si fa riferimento alle seguenti contromisure proposte dall'USTR:

- fino a 1 milione di dollari per ogni ingresso in un porto degli Stati Uniti di una nave gestita da un operatore cinese, indipendentemente dal Paese di costruzione della nave;
- fino a 1,5 milioni di dollari per ogni ingresso in un porto degli Stati Uniti di una nave costruita in Cina;
- fino a 1 milione di dollari per ogni ingresso in un porto degli Stati Uniti di una nave gestita da un operatore che ha in ordine navi in cantieri cinesi (in base alla percentuale in ordine in cantieri cinesi nei successivi 24 mesi).

Le proposte dell'USTR prevedono, inoltre, che una quota crescente delle esportazioni statunitensi venga trasportata su navi battenti bandiera statunitense e costruite negli Stati Uniti (15% entro il 2030).

Con riferimento alle predette contromisure verranno analizzati i dati relativi alla flotta mercantile:

- di bandiera italiana;
- controllata dall'industria armatoriale nazionale;

inoltre:

- nuove costruzioni ordinate dall'industria armatoriale nazionale.

Infine, verranno illustrati tre case study relativi agli effetti della tassazione per due delle tipologie di naviglio potenzialmente maggiormente coinvolte.

Rapporti commerciali Italia-USA

Prima di scendere nel dettaglio dell'analisi sul naviglio è opportuna una breve ricognizione dei rapporti commerciali tra Italia e USA con riferimento alle modalità di trasporto.

Gli USA sono partner strategico commerciale dell'Italia. Al di fuori dell'Ue, sono il primo destinatario delle esportazioni dal nostro paese con oltre 63 miliardi di euro di cui oltre il 60% viaggia via mare e secondo dopo la Cina per le importazioni nazionali con quasi 26 miliardi di euro dei quali il 45% viaggia via mare.

Tabella 1 – Interscambio commerciale Italia USA per modalità di trasporto

	IMPORTAZIONI				ESPORTAZIONI			
	mil.€	% €	.000 ton	% t	mil.€	% €	.000 ton	% t
Sea	11.641	45,0%	14.219	99,8%	39.612	62,1%	6.880	98,2%
Air	14.248	55,0%	32	0,2%	24.144	37,9%	126	1,8%
	25.889		14.251		63.756		7.006	

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Eurostat

Come facilmente prevedibile, il mare gioca un ruolo di primo piano in termini di quantità di merci scambiate tra i due Paesi. In particolare, in tonnellate di merci, quasi il 100% delle importazioni e il 98,2% delle esportazioni viaggia via mare.

Flotta di bandiera italiana

Per la presente analisi sono state considerate le navi di bandiera nazionale di oltre 1.000 GT. Dall'analisi delle fonti emerge che oltre il 17% della flotta è costruita in Cina. Il Paese del Sol Levante si posiziona al terzo posto dopo Corea del Sud e Italia.

Tabella 2 - Primi 10 paesi costruttori della flotta italiana

	CANTIERE	N. NAVI	GT	MEDIA ETA'	% TOT
1	Corea del Sud	76	3.178.464	15	26,0%
2	Italia	135	2.903.480	28	23,8%
3	Cina	63	2.147.851	10	17,6%
4	Germania	23	1.129.736	29	9,2%
5	Croazia	19	761.674	20	6,2%
6	Giappone	10	581.437	26	4,8%
7	Finlandia	5	472.401	25	3,9%
8	Turchia	30	292.663	16	2,4%
9	Romania	12	256.017	16	2,1%
10	Spagna	7	78.302	22	0,6%
		431	12.215.799	21	

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea-Web

Passando alle singole tipologie di naviglio, la tipologia più impattata dalle misure ipotizzate dall'USTR è quella del carico secco (portarinfuse e carico generale), seguita a grande distanza dai traghetti e dalle petroliere.

Tabella 3 – Ranking della Cina nelle classifiche per tipologia di naviglio dei principali Paesi costruttori della flotta di bandiera

	RANKING DI CATEGORIA	QUOTA
CARICO SECCO	1	99,3%
TRAGHETTI	3	23,3%
PETROLIERE	2	11,7%
CONTAINER	6	9,1%
CHIMICHIERE	4	6,7%
CROCIERE	n.a.	n.a.
GASIERE	n.a.	n.a.

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea-Web

Va evidenziato che nella categoria dei traghetti al primo posto del ranking dei cantieri costruttori del naviglio di bandiera italiana figura l'Italia con una quota di oltre il 27% mentre, per le petroliere, il primo posto è occupato dalla Corea del Sud con una quota di oltre il 63%.

Flotta di controllata dall'industria armatoriale italiana

Passando alla flotta mercantile operata a diverso titolo dall'armamento nazionale (Group Owner, Register Owner, Operator, Shipmanager), sempre considerando le navi di oltre 1.000 GT, si evidenzia che oltre il 17% della flotta è costruita in Cina.

Tabella 4 - Primi 10 paesi costruttori della flotta operata dall'armamento italiano

	CANTIERE	GT	N. NAVI	MEDIA ETA'	% TOT
1	Corea del Sud	11.274.621	161	13	43,0%
2	EU	7.086.158	329	27	27,0%
3	Cina	4.691.595	172	11	17,9%
4	Giappone	1.736.768	48	17	6,6%
5	Vietnam	472.783	16	9	1,8%
6	Turchia	452.305	48	16	1,7%
7	Brasile	78.399	4	21	0,3%
8	Russia	74.642	11	17	0,3%
9	Taiwan	66.532	2	7	0,3%
10	Singapore	63.642	3	14	0,2%
		26.200.765	821	19	

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea-Web

Passando alle singole tipologie di naviglio, la tipologia più impattata dalle misure ipotizzate dall'USTR resta quella del carico secco (portarinfuse e carico generale), seguita dalle chimichiere e quindi dai traghetti e dalle petroliere.

Tabella 5 – Ranking della Cina nelle classifiche per tipologia di naviglio dei principali Paesi costruttori della flotta operata dall’armamento italiano

	RANKING DI CATEGORIA	QUOTA
CARICO SECCO	1	64%
CHIMICHIERE	1	47%
TRAGHETTI	2	28%
PETROLIERE	2	23%
CONTAINER	2	10%
GASIERE	4	4%
CROCIERE	n.a.	n.a.

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea-Web

Va evidenziato che il 46% dei traghetti operati dall’armamento nazionale risulta costruito nei paesi dell’Ue.

Nuove costruzioni dall’industria armatoriale italiana

Passando al naviglio ordinato dall’armamento nazionale (Group Owner, Register Owner, Operator, Shipmanager) nei cantieri mondiali, sempre considerando le navi di oltre 1.000 GT, si evidenzia che oltre l’84% della flotta è in costruzione nei cantieri cinesi.

Tabella 6 - Primi 3 paesi costruttori delle navi ordinate dall’armamento italiano

	CANTIERE	GT	N. NAVI	% TOT
1	Cina	2.150.798	39	84,6%
2	Corea del Sud	346.165	1	13,6%
3	EU	46.180	4	1,8%
	TOT	2.543.143	44	

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea-Web

Passando alle singole tipologie di naviglio, emerge che la totalità o quasi degli ordini relativi alle tipologie del carico secco (portarinfuse e carico generale), dei traghetti, delle container e delle chimichiere sono in costruzione in Cina.

Tabella 7 - Ranking della Cina nelle classifiche per tipologia di naviglio dei principali Paesi costruttori delle navi ordinate dall’armamento italiano

	RANKING DI CATEGORIA	QUOTA
CARICO SECCO	1	100%
TRAGHETTI	1	100%
CONTAINER	1	100%
CHIMICHIERE	1	90%
GASIERE	2	41%
PETROLIERE	n.a.	n.a.
CROCIERE	n.a.	n.a.

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea-Web

Case study

Da un'analisi preliminare degli scali nei porti USA nel 2024 di navi commerciali e dell'attuale profilo della flotta nonché del portafoglio ordini delle società che gestiscono le stesse, ipotizzando che la distribuzione delle navi e la combinazione delle strutture tariffarie rimanga la stessa (sebbene la possibilità di ridistribuzione delle navi suggerisca che le commissioni effettive sarebbero inferiori a questa cifra), si stima che le misure proposte potrebbero teoricamente generare dazi portuali (extra fees) aggregati fino a \$40-\$52 miliardi.

Per contestualizzare: nel 2025 la "fattura" per conformarsi all'EU ETS (phase-in al 70%) è stimata nell'intorno di \$4 miliardi, nel 2024 sono stati spesi circa \$ 207 miliardi a livello globale per le navi di nuova costruzione, di cui \$136 miliardi nei cantieri navali cinesi, \$160 miliardi è la spesa totale per il bunker della flotta mondiale, il valore totale dell'intero commercio marittimo statunitense è pari a \$2,2 trilioni.

Tabella 8 – extra costi sul costo del trasporto per tipologia di nave

TIPO NAVE	ROTTA	TARIFFA 2023/2024	STIMA EXTRA COSTO	INCIDENZA MEDIA
Portacontainer standard da 10.000 TEU ¹	Asia-US East Coast con tre scali negli Stati Uniti	2023: media 1.250 \$/TEU 2024: media 3.250/TEU	400-600 \$/TEU	2023: 40% per TEU 2024: 15% per TEU
Portarinfuse Capesize ²	Baltimora - Rotterdam	2024: media \$15/tonnellata	\$ 8-12 a tonnellata	2024: 66%
Petroliera prodotti raffinati ³ (38mila tonnellate)	Houston - Amsterdam	2024: media \$ 37/tonnellata	\$ 26-39 a tonnellata	86%

Fonte: elaborazioni Confitarma su dati Clarksons

- Le tariffe per le singole navi potrebbero arrivare - worst case scenario - fino a 3,5 milioni di dollari per scalo (nave costruita in Cina, operata da una società cinese e con navi ordinate in Cina), sebbene l'analisi suggerisca che la maggior parte delle navi "interessate" potrebbe subire extra fees comprese tra 1/1,5 milioni di dollari:
- per una portacontainer standard da 10mila TEU impiegata sulla Trans-pacific (Asia-USEC) con tre scali negli Stati Uniti per rotazione, le extra fee di 1/1,5 milioni di dollari per scalo equivalgono ad un maggior costo di trasporto effettivo aggiuntivo di 400-600 \$/TEU (la tariffa di trasporto media 2023: circa 1.250 \$/TEU, 2024: 3.250/TEU).
- per una standard Capesize che trasporta carbone tra Baltimora e Rotterdam, i costi aggiuntivi di 1/1,5 milioni di dollari per port call equivalgono ad 8-12 \$/t aggiuntivi di costo

¹ TEU: unità di misura del container. Ogni TEU equivale a un container

² Portarinfuse Capesize: in grado di trasportare fino a 170mila tonnellate di portata di carbone, metalli ecc..

³ Prodotti raffinati: gasolio, benzina, ecc.

effettivo di trasporto (media 2024: 15 \$/t, range annuale di 11-22 \$/t). Per immediato confronto i costi nell'ambito dell'EU ETS sono minori di 1 \$/t nel 2025 ed i costi stimati della sanzione FuelEU Maritime (-2% GHG) sono inferiori 0,5 \$/t.

- per una standard MR (min 38kt) che trasporta prodotti da Houston ad Amsterdam, costi aggiuntivi di 1/1,5 milioni di dollari equivalgono a un ulteriore 26-39 \$/t di costo effettivo del trasporto (media 2024: 37 \$/t, range annuale 26-59 \$/t). Per immediato confronto nell'ambito dell'EU ETS sono ~2 \$/t nel 2025 e i costi stimati della sanzione FuelEU Maritime (-2% GHG) sono inferiori a 1 \$/t.

Tali maggiori costi ricadranno sui consumatori statunitensi attraverso la catena di fornitura determinando un aumento della pressione inflazionistica con effetti negativi sulla domanda di importazioni degli Stati Uniti. Allo stesso tempo anche la competitività delle esportazioni statunitensi (crude oil, prodotti raffinati ed LNG) potrebbe essere influenzata negativamente, con implicazioni potenzialmente significative per i consumatori europei.

Il presente Rapporto è stato redatto dal Centro Studi Confitarma. La riproduzione e/o diffusione parziale o totale delle informazioni ivi contenute è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte: "Centro Studi Confitarma - Possibili impatti dei dazi USA sull'industria dello shipping italiano"



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori