

Dazi, tasse e minacce: sui trasporti marittimi Trump scatena tempesta

Sissi Bellomo



In mare (e anche nei porti) soffia vento di tempesta. Nel settore navale è difficile ricordare un periodo altrettanto intenso e gravido di minacce. La guerra dei dazi ha iniziato a lasciare il segno, paralizzando una parte importante dei trasporti marittimi di merci, soprattutto (ma non solo) sulle rotte tra Usa e Cina, dove resta tuttora bloccato il 30-40% del traffico di container, stimava lunedì Linerlytica. Il “ripensamento” sui dazi applicati ai prodotti hi-tech del resto non ha impatti rilevanti sul settore, che si serve soprattutto di cargo aerei. Quanto alla moratoria di 90 giorni su una parte dei dazi a Paesi diversi dalla Cina, il sollievo è temporaneo e di certo non cancella le incertezze sul futuro degli scambi commerciali (si veda Il Sole 24 Ore del 12 aprile).

Nel frattempo Donald Trump, con un ennesimo ordine esecutivo firmato mercoledì scorso, ha varato l’annunciata strategia per il «predominio marittimo dell’America». E in rapida sequenza, venerdì, c’è stata la storica approvazione nell’ambito dell’Onu della prima carbon tax sulle emissioni delle navi, sancita con voto favorevole della maggioranza dei Paesi aderenti all’International Maritime Organization (Imo) nonostante l’opposizione – e la minaccia di ritorsioni – da parte degli Stati Uniti. Le nuove norme, che comunque richiedono un ulteriore voto a ottobre, dovrebbero entrare in vigore nella primavera del 2027. A quel punto Washington promette vendetta: «Il nostro governo prenderà in considerazione misure reciproche per compensare qualsiasi tariffa imposta alle navi Usa», avverte un messaggio recapitato a tutte le delegazioni presenti all’assemblea dell’Imo.

Nel frattempo l’imposizione di una tassa sugli ingressi nei porti statunitensi è già una certezza. Il provvedimento, che potrebbe essere varato tra oggi e domani, ha l’obiettivo dichiarato di penalizzare Pechino, ma colpirà nel mucchio, visto che il «made in China» è presente nelle flotte di tutti i maggiori armatori del mondo. E a temere l’impatto sono quasi tutte le categorie produttive negli Usa, che hanno reagito

con una levata di scudi alle misure prospettate: per alcune navi la tassa potrebbe raggiungere fino a 3,5 milioni di dollari a viaggio secondo alcune simulazioni, un costo insostenibile soprattutto per le merci di minor valore, come i prodotti agricoli. E che sommandosi ai dazi rischia di dare il colpo grazia alla competitività dell'export a stelle e strisce.

Nonostante l'allarme, non ci sarà un dietrofront: l'iter prevede che l'ufficio del Rappresentante al commercio Usa (USTR), concluso il periodo di commenti e audizioni, annunci le misure definitive entro la scadenza del 17 aprile. Almeno in parte, però, le critiche sembra che siano riuscite a fare breccia. Secondo indiscrezioni riferite da Reuters e Wall Street Journal, l'USTR avrebbe deciso di rimodulare la tassa in modo da parametrarla alla capacità delle navi e/o al numero di navi cinesi presenti nella flotta di ciascun armatore. Inoltre potrebbe esserci qualche "sconto" per le navi utilizzate per esportare prodotti agricoli Usa.

Lo stesso Rappresentante al commercio, Jamieson Greer, sentito martedì 8 dalla Commissione Finanza del Senato, ha cercato di rassicurare: «Potrebbe esserci stato un errore di comunicazione, qualcuno ha pensato che tutte le misure (suggerite, Ndr) sarebbero state imposte». Invece non sarà così: «Non verranno tutte implementate, non saranno sovrapposte», ha precisato Greer, promettendo di tenere conto dei commenti raccolti, poiché convinto che servano «i tempi giusti e gli incentivi giusti per attirare negli Usa l'industria navale senza impatti sulla nostra economia».

L'approccio della Casa Bianca non sembra altrettanto prudente, almeno a giudicare dall'ordine esecutivo «Restoring America's Maritime Dominance». Nel testo non solo si raccomanda all'USTR di adottare al più presto la tassa sugli ingressi in porto ma si suggeriscono anche dazi specifici sulle attrezzature portuali di fabbricazione cinese, citando in particolare le gru nave-terra, usate per le operazioni di carico e scarico. Inoltre si prescrive di imporre anche alle merci che entrano negli Usa via terra la tassa del 10% per la manutenzione dei porti (Harbor Maintenance Fee), nel caso in cui provengano da navi arrivate in Canada o in Messico.

L'ordine esecutivo si pone, come previsto, l'obiettivo di «rivitalizzare e ricostruire l'industria domestica e la forza lavoro nel settore marittimo, per promuovere la sicurezza nazionale e la prosperità economica». E a questo fine prescrive una lunga serie di interventi, che diverse agenzie governative dovranno avviare entro 7 mesi, con fondi di cui si chiede lo stanziamento al Congresso. Ma scorrendo il testo si trova anche qualche sorpresa, rispetto alle anticipazioni. Ad esempio l'ordine – entro 90 giorni – di «sviluppare una strategia che identifichi la visione, gli scopi e gli obiettivi necessari per proteggere le rotte nell'Artico».

Il "fact sheet" allegato è ancora più preciso, specificando che tale strategia dovrà «garantire la sicurezza e la leadership nelle acque artiche, occupandosi della crescente presenza di nazioni straniere nella regione e del bisogno degli Stati Uniti di riaffermarsi nell'area».