
Dazi sulle navi made in Asia. Adesso l'Europa copia Trump

Dentro le notizie

Il piano di rilancio della cantieristica scarica i costi sugli armatori: è la linea di Parigi e Berlino. Il documento rischia di essere un boomerang: in Usa le tariffe proteggono l'industria nazionale, in Europa penalizzano



Il varo della car- carrier "Neptune Okeanis" alla Fincantieri di Palermo

I segnali di rottura sull'asse Berlino- Parigi e l'Europa del futuro / ANALISI



Alberto Ghiara Armatori , Energia Pulita

**Navi nucleari, Oslo ci crede. Fincantieri
è partner del nuovo progetto norvegese**

Simone Gallotti

Ultimo aggiornamento 4 febbraio 2026 - 20:37

Genova – L'Unione europea si appresta a imboccare una strada che per anni ha duramente contestato agli Stati Uniti. Nella Strategia Marittima Industriale Europea, attesa per il 18 febbraio salvo slittamenti, Bruxelles valuta l'introduzione di dazi sulle navi costruite in Paesi terzi e destinate a operare stabilmente nel mercato Ue, con l'obiettivo dichiarato di proteggere la cantieristica europea dalla concorrenza asiatica. **Blueconomy.com ha potuto visionare in esclusiva la bozza del piano che sarà discusso.** Una svolta che appare politicamente contraddittoria. Proprio mentre l'Europa continua a criticare le politiche protezionistiche statunitensi – dal "Buy American" ai sussidi industriali – la Commissione si prepara ad adottare strumenti simili nel settore marittimo, ricalcando una logica difensiva finora attribuita a Washington.

Il nodo dei dazi nella bozza Ue

Una bozza della Strategia, circolata a gennaio, indica tra le azioni prioritarie la revisione "in conformità con gli obblighi internazionali" dei dazi all'importazione su specifiche categorie di navi destinate a operare permanentemente nell'Ue, nei segmenti in cui i cantieri europei risultano ancora attivi ma penalizzati da pratiche ritenute sleali. In concreto, **la misura potrebbe tradursi nell'introduzione di barriere tariffarie su unità come traghetti Ro-ro e Ro-Pax**, oggi frequentemente costruiti in Asia, modificando radicalmente l'equilibrio del mercato europeo delle nuove costruzioni.

Il paradosso europeo

Il punto critico è che, a differenza di quanto avviene negli Stati Uniti, **i dazi non colpirebbero operatori extra-Ue, ma gli armatori europei stessi, rendendo più costoso l'accesso a nuove navi in un momento storico segnato da una domanda**



Carlo Esposito Energia Pulita , Regolamenti

La decarbonizzazione dello shipping e il ruolo cruciale del gas

senza precedenti di rinnovo delle flotte. L'Europa chiede agli armatori investimenti massicci per la decarbonizzazione, impone l'Ets al trasporto marittimo e accelera sulle normative ambientali.

Allo stesso tempo, però, valuta misure che aumenterebbero il costo delle navi, rallentando proprio quel rinnovo tecnologico che Bruxelles considera essenziale per la transizione verde. **Il rischio, secondo diversi operatori, è che i dazi non producano un aumento automatico degli ordini nei cantieri europei,** la cui capacità in alcuni segmenti deve ancora essere ricostruita, **ma finiscano per ridurre la velocità del rinnovo delle flotte e comprimere ulteriormente i margini delle compagnie di navigazione.**

Uno scontro politico interno all'Ue

Dietro questa impostazione c'è uno scontro politico profondo tra gli Stati membri. **Da un lato, un asse franco-tedesco favorevole a un approccio protezionista,** emerso in vari non-paper circolati in Consiglio e in ambito Oecd, con un linguaggio esplicitamente orientato a "indurre" gli armatori a costruire in Europa. **Dall'altro, Paesi che contestano l'idea di intervenire con barriere tariffarie in un mercato globale e chiedono piuttosto incentivi, fondi per il rinnovo delle flotte e semplificazioni normative.** Non a caso l'Italia non firmò la "Dichiarazione di Stettino" del 2025, giudicata troppo sbilanciata su posizioni protezioniste, pur riconoscendone altri elementi positivi.

La reazione del settore

Chiaramente, il cluster marittimo europeo si è attivato per evitare che un tale scenario possa trasformarsi in realtà, e analogamente si è mosso l'armamento nazionale, **facendo leva sull'ufficio Affari Europei di Bruxelles di Assarmatori,** sul governo e sull'amministrazione italiana. Il *dossier* è ora sul tavolo della Commissione. La strategia che dovrebbe rafforzare l'industria marittima europea rischia però di aprire un

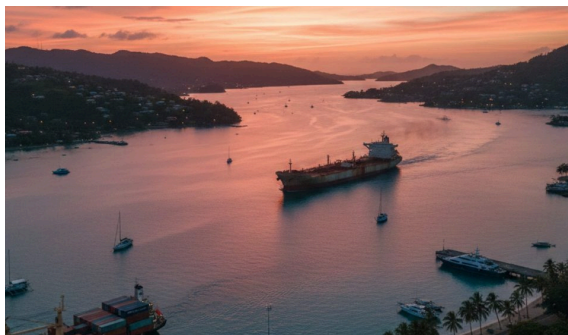
cortocircuito politico: criticare il protezionismo americano e adottarne gli strumenti

Potrebbe interessarti



La Redazione |

**Assarmatori, Stefano Messina
presidente sino al 2030**



Andrea Faliero |

**Vanuatu: flotta ombra e registri pirata,
scatta l'indagine internazionale nel
Pacifico**



La Redazione |

**Domanda di petrolio, stime riviste al
ribasso**



La Redazion

**Grimaldi
la Grand**

