

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Navi quarantena: l'egemonia di Gnv inizia a scontentare gli altri armatori

Nicola Capuzzo · Saturday, September 12th, 2020

A nessuno, fra gli addetti ai lavori, è sfuggito che tutte e cinque le navi traghetti impiegate dai Ministeri dell'Interno e dei Trasporti per accogliere a bordo i migranti da sottoporre a periodo di quarantena sono di Grandi Navi Veloci. Un risultato, questo, certamente frutto della prontezza e della decisione con cui la compagnia di navigazione guidata da Matteo Catani ha risposto ‘presente’ agli inviti a manifestare interesse pubblicati dal dicastero romano guidato da Paola De Micheli ma anche di alcuni requisiti tecnici sul naviglio richiesto che di fatto hanno messo fuori gioco altri potenziali interessati.

Il riferimento è in particolare al numero di cabine richiesto, non meno di 250, che alcuni attenti conoscitori del mercato suggeriscono a SHIPPING ITALY come abbia finora favorito Gnv escludendo i traghetti ro-pax di altre compagnie che ne hanno meno. “Il limite minimo di cabine imposto dal Mit esclude molte compagnie di navigazione. Sembrerebbe un bando fatto ad hoc per agevolare alcuni operatori a scapito di altri” è il commento di un operatore del settore.

Il nolo garantito dallo Stato è indubbiamente molto interessante (si arriva anche a oltre 4 milioni di euro a nave per pochi mesi di impiego) e per questo al tavolo dell'appalto vorrebbero sedersi anche altri. Qualche lamentela, per il momento probabilmente informale, al ministero di piazzale Porta Pia dev'essere arrivata e forse per questo è stato pubblicato un avviso finalizzato “alla costituzione di un Elenco di unità navali battenti bandiera italiana e/o comunitaria” da cui attingere per convertirle a traghetti quarantena. A prima vista poteva sembrare una mossa del dicastero per allargare al massimo la platea di armatori potenzialmente fornitori di naviglio ma, in realtà, c'è chi fa notare come fra i requisiti sia stato nuovamente inserito il limite minimo di 250 cabine (dove ospitare singolarmente migranti) e dunque ci saranno poche possibilità che altre compagnie possano proporre le proprie navi (nonostante siano molte in Italia le unità ro-pax con capacità fino a 250 cabine). Richiesti poi almeno 300 metri lineari di capacità nel garage.

Per questioni sanitarie e di gestione di una possibile emergenza a bordo, gli enti preposti non vogliono sovrappiombare eccessivamente questi traghetti e al tempo stesso noleggiarne di più ma con un numero inferiore di cabine ciascuna farebbe lievitare i costi. Necessario dunque trovare un equilibrio, che finora secondo il Mit prevede navi con “disponibilità di un numero di cabine atte a ospitare da un numero minimo di 250 migranti a un numero massimo di 400 migranti”.

Va precisato, infine, che la stagione turistica estiva volge al termine e quindi, oltre a quelle di Grandi Navi Veloci, potrebbero esserci alcune navi in disarmo o con le caratteristiche richieste che le rispettive compagnie decideranno di dirottare (se possibile) dalle line regolari destinandole a hotel galleggianti per accogliere i migranti.

Il 15 settembre si potrà avere forse già un'idea più chiara su quante e quali saranno le navi ro-pax inserite nell'Elenco richiesto dal Ministero dei trasporti. Da quella data in poi sarà più semplice capire se il malcontento di alcuni possa sfociare in una qualche forma di scontro più aggressivo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, September 12th, 2020 at 12:18 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.