

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sono tre le navi italiane cariche di carbone bloccate in Cina: “Il paese è chiuso”

Nicola Capuzzo · Friday, September 25th, 2020

A pochi giorni di distanza dalla notizia che la nave bulk carrier Mba Giovanni è bloccata da mesi al largo delle coste cinesi con a bordo diversi marittimi italiani imbarcati da più di un anno, a SHIPPING ITALY sono arrivate segnalazioni che almeno altre due navi stanno subendo la stessa sorte. Per una di queste si sono verificate le stesse criticità della Mba Giovanni relativamente al fatto di non poter avvicendare equipaggi di persone a bordo per un periodo di molto superiore a quello previsto dalle norme e dai contratti.

Così come la nave della flotta Michele Bottiglieri Armatore, anche le bulk carrier Antonella Lembo di Fertilia Spa e Chiara D’Amato della società partenopea Perseveranza di Navigazione sono da mesi ferme in attesa di istruzioni per i contrasti commerciali e politici in atto fra l’Australia, Paese da cui provengono i carichi di carbone, e la Cina, nazione in cui sono destinati.

Angelo D’Amato, amministratore delegato di Perseveranza, conferma a SHIPPING ITALY che “sulla Chiara D’Amato ci sono 7 italiani ma tutti imbarcati recentemente (a luglio) quindi la situazione da quel punto di vista non presenta criticità”. Diverso, e più somigliante alla nave di Michele Bottiglieri, è lo scenario sulla Antonella Lembo: “Lì abbiamo 6 italiani a bordo e sono tutti oltre il periodo massimo previsto, attualmente tra 8 e 10 mesi”. Il resto dell’equipaggio di entrambe le navi è composto da marittimi filippini e sono stati tutti avvicendati a luglio.

“Per gli italiani a bordo della nave Antonella Lembo questo non è stato purtroppo possibile perché, quando la nave era stata appositamente fatta deviare verso le Filippine per avvicendare alcuni membri d’equipaggio, i necessari permessi non sono arrivati in tempo utile per effettuare le sostituzioni fra lavoratori italiani” spiega ancora D’Amato. In quel momento non era peraltro possibile immaginare che il viaggio verso la Cina si sarebbe trasformato poi in una prigione galleggiante per via di questa battaglia geopolitica con l’Australia. I proprietari del carico di carbone non possono sbarcarlo ma “anche facendo attraccare temporaneamente la nave non si risolverebbe il problema perché la Cina è chiusa sia in entrata che in uscita per i marittimi” spiega l’armatore. Nessuno può scendere ma soprattutto nessuno può salire a bordo.

Anche Perseveranza di Navigazione, così come Michele Bottiglieri Armatore, ha già iniziato a fare pressing su Consolati e Ambasciate ma inutilmente finora.

Da un punto di vista economico l'attuale situazione di stallo non rappresenta un danno per le shipping company italiane perché le tre navi sono impiegate a noleggio a lungo termine per cui le società incassano regolarmente il nolo anche se la nave stazione ferma da settimane in mare. I problemi e le perdite creano dei brutti grattacapi semmai ai noleggiatori della nave (quasi sempre Bhp Billington per l'export di carbone dall'Australia) e ai ricevitori della merce.

Per ciò che riguarda la situazione degli avvicendamenti di equipaggi italiani in giro per il mondo il numero uno di Perseveranza di navigazione spiega infine che “i filippini si possono avvicendare nelle Filippine, gli indiani in India e gli italiani solo in alcuni porti del mondo. Ad esempio a Singapore, ma le procedure previste sono particolarmente complesse e comportano significativi aggravii di costi”. Sono necessari in primis certificati che attestino la condizione di marittimo ‘Covid-free’ che hanno però una durata limitata. “I membri d’equipaggio vengono trasferiti in un porto e devono stare chiusi in un hotel per un periodo di quarantena trascorso il quale possono salire a bordo. Lo stesso vale per quelli che scendono, per cui ci troviamo ad avere delle sovrapposizioni di marittimi per una quindicina di giorni quando riusciamo a portare a termine gli avvicendamenti”.

In Cina, così come non salgono e scendono membri d’equipaggi, non è possibile nemmeno far arrivare alle navi ferme al largo pezzi di ricambio, vanificando così la possibilità di sfruttare questo periodo di stop forzato per fare investimenti in manutenzione. Nessun problema per l’approvvigionamento di viveri agli equipaggi invece.

Quale possa essere l’evoluzione della situazione nel prossimo futuro è difficile dirlo, c’è chi sostiene che a giorni lo stallo generato dai contrasti fra Cina e Australia possa essere risolto e chi teme invece che posa protrarsi ancora per mesi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 25th, 2020 at 4:53 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.