

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cosulich si prepara a far ripartire da Mariupol la sua nave diretta a Monfalcone

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 25th, 2022

Dalle 8 di oggi in teoria la Russia dovrebbe aver aperto un “corridoio umanitario” per consentire alle navi straniere di lasciare il porto di Mariupol. Lo ha annunciato ieri il ministero della Difesa di Mosca, citato dall’agenzia Interfax, specificando che questo ‘canale navigabile’ in direzione del Mar Nero sarà lungo 115 miglia e largo 2, ha spiegato il capo del Centro di controllo della Difesa russa, Mikhail Mizintsev, aggiungendo che “70 navi di 16 Paesi restano bloccate in sei porti: Kherson, Mykolaiv, Chornomorsk, Ochakiv, Odessa e Yuzhne”.

Tra le navi ancora ‘ostaggio’ della guerra, cariche di bramme in stiva, c’è anche la general cargo Tzarevna di proprietà della shipping company italiana Vulcania (gruppo Fratelli Cosulich) che fino allo scoppio del conflitto in Ucraina faceva regolarmente la spola fra il porto di Mariupol e quello di Monfalcone per trasportare bramme prodotte dall’acciaierie Azovstal e destinate ai laminatoi di Metinvest a San Giorgio di Nogaro. “Hanno sminato un passaggio nel Mar Nero ma la navigazione delle navi è ancora impossibile per la presenza di una gru in mezzo a un canale di transito” spiega a SHIPPING ITALY l’amministratore delegato della Fratelli Cosulich, Augusto Cosulich. Che poi aggiunge: “A bordo della nostra nave sono rimasti 5 marittimi (da 20 che erano) e per il momento non abbiamo ancora proceduto a completare il riarmo per farla partire ma non appena sarà il momento non ci vorrà molto. La destinazione della nave, così come previsto in origine, sarà Monfalcone”.

Recentemente Cosulich aveva aggiunto che, una volta che le condizioni di sicurezza saranno state ristabilite, le navi della sua flotta potranno tornare a servire l’Ucraina: “Se non a Mariupol perché la vedo difficile, però a Odessa o a Mykolaiv dove si potrà andare e dove potremo rifare la stessa linea che operavamo da Mariupol ma con dei costi logistici un pochino più elevati”.

Sull’argomento è intervenuto anche il presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D’Agostino, a margine di un incontro a Trieste, rispondendo a una domanda sul ruolo del porto giuliano a fronte della guerra in Ucraina. “Oggi il Mar Nero è un mare che diventa abbastanza difficile da frequentare, perché alcuni porti sono chiusi o addirittura aree sono minate e perché in questo periodo si è visto un incremento dal punto di vista dei costi assicurativi spaventoso, chi entra nel Mar Nero oggi ha un aggravio di costi importanti. Trieste, ma anche tutto il Nord Adriatico, diventa un’alternativa normale, naturale a quel corridoio”.

Oltre a ciò D'Agostino ha precisato: “Il Mar Nero e l'East Med sono una fetta di mercato importante: è chiaro che in questa prospettiva la partita migliore la gioca chi ha già un servizio intermodale ferroviario su aree dell'Est Europa importanti, non solo Trieste ma anche Koper. Siamo un corridoio alternativo importante, questa partita come tutte le partite ce la giochiamo bene”. Per quanto riguarda invece lo scalo come appoggio al settore militare, D'Agostino ha chiarito che “il Governo ha a disposizione le infrastrutture, e quando ci sono navi che devono arrivare da queste parti, le infrastrutture sono a disposizione. Questa guerra è vicina a noi – ha concluso – e siamo ben ‘positivamente’ felici di mettere a disposizione le nostre infrastrutture per chi è dalla parte in cui stiamo noi”.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 25th, 2022 at 11:45 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#)

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