

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Come la Russia ci toglie le navi e come rivendono i carichi alla Turchia”

Nicola Capuzzo · Monday, June 6th, 2022

Un numero crescente di navi ormeggiate (e danneggiate) presso il porto di Mariupol sono in questi giorni oggetto di attenzioni particolari da parte dell'autoproclamata Repubblica di Donetsk che intende appropriarsi sia del naviglio che del carico a bordo. Le merci vengono poi trasferite e trasbordate verso il vicino porto russo di Rostov da dove i carichi ripartono, con documenti diversi (in taluni casi falsificati), per poter essere rivenduti paesi terzi, in particolare alla turchia.

A rivelarlo è la società Intresco, realtà con sedi a Malta e in Ucraina attiva sul mercato come armatore e gestore navale, che ha diffuso una nota per accendere un faro sia sulle modalità e finalità dei furti di carichi che stanno avvenendo nel porto di Mariupol, sia per quanto riguarda la ‘nazionalizzazione’ di naviglio. Intresco è un primario player di mercato sul trade Mar Nero – Mediterraneo e vanta rapporti commerciali consolidati in Italia con varie aziende tra cui anche Fratelli Cosulich ed Esa Group.

A proposito dell'interesse verso i carichi delle navi viene spiegato che la Repubblica di Donetsk sta scaricando dalle navi più grandi e trasferendo su unità più piccole battenti bandiera russa (in taluni casi barge fluviali) prodotti siderurgici che vengono appunto rivenduti in primis alla Turchia (nel porto di Mersin) attraverso l'emissione di nuova documentazione. Sempre i filo-russi starebbero cercando di trasferire carichi di prodotti siderurgici anche da Rostov a Novorossyisk per inserirli poi all'interno di spedizioni più ampie da rivendere a terzi monetizzando in questa maniera la merce sottratta dalle navi straniere ormeggiate a Mariupol. Un traffico gli addetti ai lavori possono notare in maniera piuttosto semplice ma sul quale a quanto pare la turchia sembra sia chiudendo un occhio.

Oltre ai carichi rimane il problema anche delle navi alle quali non viene concesso di lasciare lo scalo che fino a poche settimane fa era in terra ucraina. Sempre Intresco ha diffuso una nota della società armatoriale Smarta Shipping Ltd, proprietaria della nave rinfusiera Smarta battente bandiera liberiana che lo scorso 21 febbraio era arrivata al molo n.18 del porto di Mariupol per imbarcare un carico di prodotti siderurgici destinati a Diliskeesi, in Turchia. “Il 20 marzo 2022 il ponte della nave ha subito gravi danni a seguito di un bombardamento ed è stato completamente reso inagibile anche per i colpi alle apparecchiature per la comunicazione. Il 9 aprile tutto l'equipaggio (19 persone) è stato evacuato dall'esercito russo e da allora la nave è rimasta senza equipaggio” si legge nella ricostruzione. Attualmente la bulk carrier handysize Smarta è in

condizioni inidonee alla navigazione, le apparecchiature di bordo sono state completamente fuori uso e non possono essere riparate. L'unica possibilità per portarla via verso un cantiere navale è quella di optare per un rimorchio fino a Istanbul, in Turchia. La nave ha a bordo 6.200 tonnellate di lamiere già pagate e di proprietà di alcune società turche.

“Dal 20 maggio, quando è stato aperto un corridoio umanitario, abbiamo cercato di contattare qualcuno ai vertici del porto di Mariupol o della Repubblica di Donetsk per consentire l'imbarco dell'equipaggio e portare la nave fuori dal porto ma purtroppo nessuno sembra voler comunicare con noi. Un altro equipaggio pronto a imbarcarsi si trova a Mariupol e Rostov. Abbiamo nominato un agente a Rostov Krambol Plus e gli abbiamo chiesto di salire a bordo della nave con tre membri d'equipaggio che sono già a Mariupol ma non ci è pervenuta alcuna risposta” prosegue il racconto di Smarta Shipping Ltd. Che ancora aggiunge: “Il 27 maggio è arrivata la notizia che la Repubblica di Donetsk intende confiscare le navi. Nei motivi si indica che i titolari della società Smarta Shipping Ltd non vogliono imbarcare equipaggi e prendersi le navi ormeggiate a Mariupol, compresa la Smarta che secondo loro sarebbe stata quindi abbandonata. Tutto questo non è vero, stiamo protestando contro atti che riteniamo di pirateria. Noi e il nostro agente a Rostov stiamo chiedendo costantemente di consentire la possibilità di imbarcare personale a bordo al fine di portare via la nave dal porto di Mariupol al rimorchio, seguendo il corridoio di sicurezza che è stato creato in mare. Ma tutte queste richieste sono rimaste senza risposta”.

Smarta Shipping si dice pronta “a fornire il rimorchiatore con scorta durante il passaggio nel Mar d'Azov e nel mar Nero fino alla Turchia per riparazioni urgenti” e chiede “alle autorità russe e alla comunità internazionale di intervenire in questa situazione aiutando a restituire la titolarità delle navi ai legittimi proprietari. Se avviene la nazionalizzazione delle navi da parte della Repubblica di Donetsk ci saranno conseguenze disastrose per tutti gli armatori, compresi quelli russi operanti sotto bandiere straniere” è la conclusione.

Nel frattempo non si registrano passi avanti significativi nemmeno sulla situazione che riguarda la nave Tzarvena della società italiana Vulcania (Fratelli Cosulich) nonostante nei giorni scorsi il governatore della Liguria, Giovanni Toti, abbia spiegato che il Consolato russo a Genova si sarebbe messo in contatto con Augusto Cosulich per trovare una soluzione a quello che sarebbe stato definito “un equivoco”, vale a dire la confisca della nave. Lo stesso Cosulich a SHIPPING ITALY ha fatto sapere che ad oggi non si registrano progressi significativi nella vicenda per cui il timore di vedersi sottrarre la nave rimane elevato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, June 6th, 2022 at 3:23 pm and is filed under [Economia, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.