

Assarmatori, Confitarma e Federagenti chiedono al governo un tavolo di analisi e di confronto con lo shipping sull'emergenza COVID-19

In una lettera evidenziano le principali criticità affrontate dal settore

infosMARE - Le organizzazioni armatoriali italiane Assarmatori e Confitarma (Confederazione Italiana Armatori) e Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e raccomandatari marittimi, hanno chiesto l'attivazione urgente di un tavolo di confronto e analisi con le amministrazioni coinvolte nelle attività per far fronte all'emergenza coronavirus, crisi - hanno sottolineato - che lo shipping vive con estrema preoccupazione anche per l'impatto che questa situazione sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socioeconomico italiano.

Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno ricordato che l'armamento italiano, le imprese di armamento che operano in Italia e le agenzie marittime si sono sin da subito messe a disposizione, attraverso i loro rappresentanti, delle autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo. Inoltre hanno evidenziato che le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose ed è urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

A tal fine Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno inviato ai ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli Affari esteri e della cooperazione Internazionale e della Salute una lettera, che pubblichiamo di seguito, per illustrare le criticità più importanti che il comparto sta riscontrando a livello operativo sin dall'adozione delle prime misure straordinarie adottate dal governo e che nel progredire della crisi si sono fatte via via più stringenti. Nella lettera le tre associazioni chiedono quindi l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le amministrazioni coinvolte alle quali sin da ora garantiscono la disponibilità a partecipare e a fornire il proprio supporto. (4/4)

Assarmatori

Confitarma
(Confederazione Italiana
Ammatori)

Federagenti
(Federazione Nazionale Agenti
Raccomandatori Marittimi e
Mediatori Marittimi)

Roma, 12 marzo 2020

COVID-19: CRITICITA' TRASPORTI MARITTIMI

Oggi, insieme a tutto il mondo produttivo nazionale, lo shipping vive con estrema preoccupazione l'evolversi della grave emergenza Covid-19 anche per l'impatto che questa situazione sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socioeconomico italiano.

L'armamento italiano, le imprese di armamento che operano in Italia e le agenzie marittime si sono sin da subito messe a disposizione, attraverso i loro rappresentanti,

delle Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo.

Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose ed è urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

Allegate alla presente sono descritte le criticità più importanti che il comparto sta riscontrando a livello operativo sin dall'adozione delle prime misure straordinarie adottate dal Governo e che nel progredire della crisi si sono fatte via via più stringenti.

Auspichiamo l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le Amministrazioni coinvolte.

In questo senso, le sottoscritte associazioni garantiscono fin da ora la disponibilità a partecipare al predetto tavolo e a fornire il proprio supporto all'Amministrazione.

Con i più distinti saluti.

Stefano Messina
(Assarmatori)

Mario Mattioli
(Confitarma)

Gian Enzo Duci
(Federagenti)

Nota tecnica Covid-19

1. Chiusura dei porti esteri alle navi italiane

L'Italia è uno dei più importanti Paesi marittimi del mondo e muove via mare circa il 60% delle merci (lavorati, semilavorati e materie prime) in import ed export. Le notizie che stiamo ricevendo da diversi Paesi - sia Paesi Terzi che, purtroppo Stati dell'UE - nei quali operiamo, relative all'interdizione dei porti alle navi che abbiano scalato negli ultimi 15 giorni l'Italia, sono estremamente preoccupanti.

Non sono a rischio solo le nostre imprese di navigazione, alle quali è impedito di operare per il solo fatto di essere italiane, ma il Paese intero. Infatti, qualora tali provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni geopoliticamente strategiche, vi sarebbero gravissime ripercussioni per la nostra economia che, va ricordato, è principalmente di trasformazione.

2. Rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento

C'è il concreto rischio che i servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani decidano definitivamente di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre nazioni.

Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del Paese (industria agro-alimentare, zootecnia, ecc.).

Da sottolineare, in questo contesto, l'importanza dei trasporti marittimi nel settore energetico, la cui interruzione o anche il solo rallentamento potrebbe comportare ripercussioni facilmente immaginabili.

Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dagli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è altresì importante che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari: da quelli di interesse generale a quelli per la movimentazione e lo stoccaggio fino ai controlli delle autorità. Laddove dovessero registrarsi particolari difficoltà in tal senso, si dovrebbe poter intervenire anche attraverso apposite deroghe.

Inoltre, a seguito delle misure interdittive adottate da alcuni Paesi, diversi servizi marittimi di linea sono stati fermati. Si pone pertanto il problema di individuare gli ormeggi idonei dove far sostare le navi senza recare intralcio all'attività commerciale. A tal fine, è necessario ottimizzare gli accosti disponibili in tutti i porti, in primis quelli ricadenti nell'ambito di una stessa Autorità di Sistema Portuale.

3. Impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi

A ciò va aggiunto che molte unità di bandiera italiana operano costantemente all'estero e hanno la necessità di assicurare l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, ma anche, ad esempio, in caso di infortunio e malattia. Da quando è scoppiata l'emergenza, in molte nazioni non è più possibile avvicendare gli equipaggi italiani con altro personale italiano (ricordiamo che sulle navi battenti bandiera italiana iscritte nel Registro Ordinario l'equipaggio deve essere interamente italiano/comunitario, mentre su quelle iscritte nel Registro Internazionale la legge prevede un certo numero di membri dell'equipaggio italiani/comunitari), avendo esse vietato l'ingresso ed il transito dei marittimi italiani; nel concreto, vengono rigettate le domande di visto o imposti periodi di quarantena preventivi obbligatori all'arrivo. Sussiste il reale pericolo che queste navi non possano più operare perché non in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi.

Particolarmente difficoltosa, in questo momento, è la sostituzione del comandante per il quale sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria, purché in possesso dell'attestato di conoscenza della legislazione italiana, a causa del fatto che sono state sospese le sessioni di esame, presso le Capitanerie di Porto, per il rilascio di tale attestazione.

Si segnala, infine, che anche l'arrivo a bordo e il rimpatrio del personale marittimo operante sulle navi di bandiera italiana (quest'ultimo obbligatorio ai sensi della MLC, 2006) stanno diventando sempre più difficoltosi per via della cancellazione ormai generalizzata dei voli da e verso l'Italia.

4. Scadenza certificazioni e attestazioni IMO dei marittimi italiani

I provvedimenti restrittivi adottati dal Governo hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal Comando Generale.

Tale chiusura non sta consentendo ai lavoratori marittimi italiani di rinnovare le proprie attestazioni/certificazioni IMO (Basic Training, MAMS, MABEV, ECDIS, High Voltage, Ship Security Officer, RoRo Pax) nonché i certificati di competenza, impedendo quindi agli stessi di poter lavorare. Ciò sta determinando notevoli difficoltà, che si aggravano di giorno in giorno, nell'avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza nella gestione della flotta.

A tale riguardo, è necessario individuare tempestivamente una soluzione che- ad avviso delle scriventi - dovrebbe essere rappresentata da una proroga di tali certificati/attestati, concessa solo ed esclusivamente per quelli in scadenza e per il periodo necessario al superamento dell'emergenza sanitaria in atto. Al fine di evitare problemi alle navi che operano all'estero tale proroga dovrà essere necessariamente e prontamente condivisa , da parte dell'Amministrazione, con l'IMO e con i principali MOUs.

A tal proposito, si segnala l'iniziativa intrapresa dalla Maritime and Port Authority of Singapore, la quale consente ai marittimi stranieri a cui è scaduto il “Certificato di Competenza (CoC)” di continuare a operare a bordo delle navi registrate a Singapore, qualora l'Amministrazione che ha rilasciato detto certificato ne proroghi la validità. Ai marittimi singaporiani , invece, la bandiera consente di estendere la validità del CoC oltre la scadenza a tutti coloro che non possono sbarcare a causa dell'emergenza sanitaria (Circolare MPA of Singapore n. 3 del 26 febbraio 2020).

Un caso rilevante è quello della certificazione ECDIS che prevede un addestramento mirato sull'impianto specifico presente a bordo di una certa nave. Si potrebbe ovviare a tale problematica con la contemporanea presenza a bordo, per un tempo di durata congrua, dell'ufficiale sbarcante certificato per l'apparato in uso e dell'ufficiale imbarcante (in soprannumero) non certificato per l'ECDIS in uso ma che verrà addestrato durante l'imbarco durante i turni di guardia in navigazione.

5. Impossibilità di svolgere le visite sanitarie

Mentre per quanto riguarda le ispezioni per il rilascio dei certificati di bordo (in primis CGCCP e MISE) si è opportunamente intervenuti con la circolare n. 4/2020 del Comando Generale, risultano invece irrisolti i gravi problemi legati agli accertamenti sanitari nei confronti dei lavoratori marittimi.

In particolare:

¹ Come è noto, l'armamento italiano è assoggettato a un'architettura di visite sanitarie unica al mondo. In Italia sono in vigore:

1. Si evidenzia l'imminente scadenza di un numero elevato di certificati medici rilasciati a seguito di visita biennale (ex art. 12 d.lgs. 71/2015) di marittimi italiani attualmente a bordo che, per diverse ragioni, non possono sbarcare in porti esteri.

A tale riguardo, in ragione delle difficoltà a sostituire tali marittimi, nonché a effettuare dette visite, è assolutamente necessario che il Ministero della Salute chiarisca che l'estensione fino a tre mesi

della validità del certificato medico fino allo scalo dove è disponibile un medico autorizzato (prevista dall'art.12, comma 5, del D.lgs. 71/2015 e ss.mm.ii.), sia concessa, in relazione all'emergenza sanitaria in atto, in via automatica.

2. L'emergenza sanitaria rende, in molti casi, del tutto impossibile gli accertamenti sanitari periodici dei lavoratori marittimi a bordo da parte dei medici competenti (ex art. 23 d.lgs. n. 271/99) che, già in condizioni normali, sono particolarmente complessi e onerosi da effettuare¹.
A tale riguardo, sarebbe auspicabile che il Ministero della Salute dia indicazioni in tema di sorveglianza sanitaria affinché il medico competente possa prorogare, anche senza la presenza fisica a bordo, la validità dell'idoneità alla mansione specifica del marittimo.

- la visita biennale (ex. Art. 12, d.lgs. n.71/2015), in conformità alla Regola 1/9 della Convenzione STCW e alla Regola 1/2 della Maritime Labour Convention;
- la visita preventiva di imbarco, ai sensi dell'art. 323 del Codice della Navigazione, volta ad accertare l'idoneità al servizio del lavoratore marittimo;
- l'accertamento sanitario preventivo e periodico effettuato dal Medico Competente volto ad accertare l'idoneità alla mansione specifica dello stesso lavoratore marittimo, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 271/99.
In nessun altro settore produttivo del nostro Paese il lavoratore è sottoposto a una tale quantità di accertamenti sanitari.

6. Commissioni di visita per i rinnovi dei certificati

Esistono delle notevoli difficoltà a costituire le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati di sicurezza/idoneità sul territorio nazionale dovuta fondamentalmente alla mancanza di disponibilità da parte dei medici dell'USMAF , evidentemente impegnati nella gestione dell'emergenza COVID.

Si può pensare ad una soluzione che preveda di ritenere valida la commissione di visita anche senza la presenza del medico di porto, oppure la sospensione di ogni tipo di visita a bordo (evitando in tal modo anche gli assembramenti delle persone facenti capo alle diverse commissioni) con la conseguente concessione di proroghe d'ufficio, della validità di almeno 60/90 giorni alla scadenza dei certificati; oppure la possibilità che il rinnovo/vidimazione dei certificati sia fatta sulla scorta della dichiarazione ai fini rilasciata dall'Ente di Classifica Riconosciuto.

7. Commissioni di visita tecnico-sanitarie

In relazione alle visite “tecnico sanitarie”, necessarie per la verifica e la certificazione dell'igiene e della sicurezza sul posto di lavoro a bordo delle navi, si sta riscontrando che in alcune circostanze , nonostante tutte le navi si siano dotate di procedure per dare puntuale esecuzione alle direttive impartite dal Governo, vengono imposte

prescrizioni ai sensi della 271/99 (ad esempio la revisione del Piano di Sicurezza entro il tempo perentorio di 7 giorni) che, essendo una normativa che riguarda la normale attività delle navi e la valutazione dei prevedibili “rischi operativi”, non può essere utilizzato per circostanze eccezionali di “rischio biologico” come quelle in atto, in quanto non le ricomprende.

8. Procedure di imbarco sul territorio italiano

Per quanto concerne le procedure di imbarco e sbarco del personale navigante, sempre in virtù della situazione eccezionale di emergenza ed al fine di evitare assembramenti in luoghi e mezzi pubblici, sarebbe auspicabile prevedere la limitazione degli spostamenti degli equipaggi presso gli uffici territoriali delle Capitanerie di Porto per regolarizzare imbarchi e sbarchi. La proposta che si avanza è quella di uniformare per il momento, anche qui in Italia, quanto già accade in diverse località del mondo con il solo Comandante che si reca presso il consolato di turno per regolarizzare i su descritti movimenti che saranno poi controfirmati in secondo momento dai singoli marittimi, alla presenza del Comandante e di appositi testimoni.

9. Navi passeggeri e autostrade del mare

L'emergenza Covid-19 sta colpendo pesantemente anche i servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l'Italia è primario fornitore mondiale sia nel comparto delle crociere che dei traghetti. Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute ad un azzeramento delle prenotazioni e un significativo fenomeno di cancellazione delle prenotazioni già effettuate, rischia di vedere compromessa l'operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale e le autostrade del mare.

A causa del numero di passeggeri drasticamente ridotto, a seguito delle necessarie limitazioni alla libera circolazione delle persone introdotte dai recenti provvedimenti governativi, le compagnie di navigazione impegnate nel traffico passeggeri (tipicamente con navi RoRo Pax) hanno tabelle minime di sicurezza che risultano al momento sovradimensionate in quanto legate al numero massimo di passeggeri imbarcabili. Sarebbe auspicabile una riduzione temporanea di tali tabelle al fine di consentire alle compagnie di contenere il numero dei marittimi a bordo a tutto vantaggio della salute e sicurezza degli stessi. In questo modo, infatti, sarebbero limitati i contatti interpersonali e quindi l'esposizione del personale a inutili rischi. Ovviamente, una volta ripristinate le normali condizioni di circolazione delle persone, le vigenti tabelle sarebbero immediatamente ripristinate.

10. Crociere, divieto di sbarco nei porti

All'indomani del DPCM 9 marzo 2020, la situazione per il settore crocieristico nei porti italiani è sempre più drammatica stante il divieto di sbarco dei passeggeri. Tale situazione ha costretto i più grandi operatori di crociere impegnati nel mercato italiano a fermare alcune navi dedicate al mercato nazionale.

All'estero, nonostante tutte le procedure e protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale e passeggeri “a rischio” (ad esempio screening della temperatura corporea e verifica dei Paesi visitati negli ultimi 14 giorni prima

dell'imbarco), le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono in diversi Paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico e d'immagine.