

Navi italiane all'estero, in 70 Paesi equipaggi nel mirino

Genova - Sono 70 i Paesi nei quali al momento le navi battenti bandiera italiana (circa 1.400 in tutto) stanno avendo difficoltà con le autorità locali per effetto dell'emergenza coronavirus. Venerdì su questo hanno lanciato l'allarme le associazioni di categoria Confitarma, Assarmatori, Federagenti

di Alberto Quarati

15/03/2020

Genova - Sono 70 i Paesi nei quali al momento le navi battenti bandiera italiana (circa 1.400 in tutto) stanno avendo difficoltà con le autorità locali per effetto dell'emergenza coronavirus. Venerdì su questo hanno lanciato l'allarme le associazioni di categoria Confitarma, Assarmatori, Federagenti.

La questione vale anche nel senso inverso, perché alcune unità straniere si sarebbero rifiutate di entrare nei porti italiani (su alcuni grandi terminal rinfusieri italiani si parla di un calo del 40% di merce nelle ultime settimane) ma in questo momento il tema sul tavolo di associazioni e ministeri è evitare il fermo della flotta all'estero. Il ventaglio dei problemi, spiegano fonti di settore qualificate, è molto ampio.

Nel bacino mediterraneo, Malta accetta i traghetti ma solo se i marittimi italiani non scendono da bordo, mentre la Tunisia ha chiuso i porti, prima agli italiani, poi a tutte le navi. Stop ai traghetti Italia-Albania, e anche Cipro, non interessata ai traffici ro-ro, ieri pomeriggio ha comunque chiuso i propri porti.

Il grosso però riguarda l'applicazione delle restrizioni al personale tecnico e marittimo proveniente dall'Italia: in Africa Occidentale (Gabon, Guinea Equatoriale, Congo) è obbligatoria la quarantena in strutture apposite.

Diversi rimorchiatori d'altura battenti bandiera nazionale a servizio delle piattaforme petrolifere dislocate in quell'area non sono in grado di cambiare il personale di bordo (la turnazione per i marittimi italiani è in genere quattro mesi).

Le restrizioni in Turchia hanno giocato un brutto scherzo all'armatore che si è vista bloccata una petroliera, perché Ankara aveva vietato l'accesso all'ispettore di registro che doveva dare opportune certificazioni alla nave per garantirne la continuità operativa.

In Francia, dove per il momento l'accesso o meno alle navi italiane varia da terminal a terminal, un medico si è rifiutato di salire a bordo per effettuare la visita di routine a un marittimo, non volendo però nemmeno che il lavoratore si presentasse nel suo studio.

Israele ha rifiutato nei giorni scorsi una chimichiera, poi attraverso trattative incrociate tra ministero degli Esteri, armatore e agente marittimo la situazione si è sbloccata.

Nella maggior parte dei casi, va così: dove l'accesso è ancora possibile, ostacoli e restrizioni hanno bloccano l'attività per qualche giorno, costringendo le autorità italiane a un supplemento extra di diplomazia.

Succede alle Filippine, negli Emirati, in Arabia, a Singapore, nella stessa Cina, in Kenya, Brasile, Australia, Iraq, Libia cui si deve aggiungere tutta la sequela dei Paesi che hanno rifiutato le compagnie crocieristiche (di ieri la notizia che gli Usa, base principale per i Caraibi, hanno vietato la circolazione alle navi bianche).

Dietro ogni trattativa c'è la Farnesina, e il portato di questo momento è che armatori e amministrazione stanno lavorando insieme: il ministero dei Trasporti ha esteso fino al 30 giugno i certificati di competenza dei marittimi (una sorta di patente, che va rinnovata periodicamente, per i lavoratori delle navi); il ministero della Salute ha prorogato fino a tre mesi, rispetto alla scadenza naturale, la validità dei certificati sanitari.