

# L'odissea continua anche per i marittimi delle navi italiane

**Le parti sociali prorogano ancora le deroghe ai limiti sul periodo di imbarco, mentre le associazioni internazionali di caricatori e spedizionieri si appellano alle istituzioni. Una nave di MBA bloccata in Cina**



Mentre la pandemia di coronavirus sta riprendendo vigore anche in Europa, evocando nuovamente fantasmi di lockdown e blocco delle attività economiche, l'emergenza legata agli equipaggi bloccati sulle navi mercantili dall'impossibilità di effettuare i cambi ordinari non è mai cessata e rischia ora di riaggravarsi.

Per quel che riguarda le navi battenti bandiera italiana, pochi giorni fa le associazioni datoriali Confitarma e AssArmatori sono tornate ad incontrarsi con le sigle sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e Usclac-Unctdim-Smacd. Di comune accordo è stato deciso di prorogare al 5 ottobre, anche se limitatamente ai traffici extracomunitari, il contenuto delle intese con cui nei mesi scorsi si è deciso di derogare ai limiti previsti dal CCNL per i periodi di imbarco.

Nel frattempo, il 30 settembre, si terrà un nuovo meeting, "al fine – si legge nel verbale di incontro – di effettuare una valutazione complessiva della situazione emergenziale, riservandosi di modificare/revocare o valutare la necessità di ulteriori proroghe all'accordo in oggetto, anche alla luce delle iniziative che i competenti Ministeri avranno assunto sulla materia e dell'evoluzione della situazione a livello internazionale in merito alle restrizioni ancora imposte alla movimentazione dei marittimi".

Come per gli accordi dei mesi scorsi l'eventuale ricorso alle deroghe dovrà essere motivato dalle compagnie armatoriali alle segreterie delle OOSS. Le quali, dal canto loro, han già fatto sapere che in occasione degli incontri che si terranno

per il rinnovo del CCNL chiederanno di formalizzare le ulteriori tutele chieste per il personale che accetti di prolungare oltre i limiti il proprio periodo di imbarco (riduzione degli orari di lavoro ordinari, possibilità di contattare le famiglie, istituzione di una specifica indennità di disagio).

Intanto un appello ad IMO, Commissione Europea, governi nazionali e altre autorità ad adoperarsi urgentemente per consentire l'effettuazione dei cambi di equipaggio delle navi in modo che le catene logistiche possano continuare ad essere operative è arrivato da European Shippers Council e Global Shippers Alliance. Per le associazioni di spedizionieri e caricatori “una carenza di marittimi significa che alla fine le navi non salperanno e se le navi non navigano le catene di approvvigionamento da cui dipendiamo tutti inizieranno a bloccarsi. Ciò avrà un impatto diretto sulla qualità della nostra vita, poiché i beni di consumo e le forniture essenziali di cui abbiamo bisogno smetteranno di arrivare”.

Un caso particolarmente serio, riguardante una nave italiana, è assurto questa mattina agli onori delle cronache. Comandante e compagnia armatrice della MBA Giovanni, parte della flotta facente capo all'armatore partenopeo Michele Bottiglieri, si sono rivolte a *Il Mattino* per denunciare il caso della bulker bloccata in acque cinesi da tre mesi, con a bordo un equipaggio composto da 6 italiani e 13 filippini. Proveniente dall'Australia, la nave non ha ricevuto l'autorizzazione per sbarcare il carico a causa di ragioni commerciali. Ma il compratore, che avrebbe già pagato, non permetterebbe alla nave di allontanarsi. Il tutto a detrimento, però, oltre che dell'armatore, anche della salute dell'equipaggio, dato che le autorità cinesi non hanno permesso, per ragioni sanitarie, l'approdo che avrebbe consentito di sostituire i 19 marittimi, arrivati in alcuni casi a sfiorare i 14 mesi di navigazione consecutiva. Secondo il quotidiano napoletano il consolato italiano a Pechino si starebbe interessando al caso.

A.M.