

Primo Piano

Verso l'estate

Treno, nave e aereo: ecco le regole

Anche in ferie non è un liberi tutti

Contano destinazione finale e durata del viaggio. Sulle 'autostrade del mare' obbligatorio il tampone. Nelle lunghe tratte in pullman se ci si ammala si torna a casa. Quando scatta la certificazione verde

di **Rita Bartolomei**
ROMA

Ma come potremo muoverci per andare in vacanza? Intanto tenendo presenti due semplici raccomandazioni: i viaggi vanno pianificati con più attenzione del solito. Ricordando sempre che ogni destinazione ha le sue regole e che le regole possono cambiare, seguendo l'andamento dell'epidemia.

IN TRENO

Le Ferrovie ricordano che per l'Alta velocità, le Freccie e gli Intercity - media e lunga percorrenza - è obbligatoria la prenotazione. Si consiglia quella telematica perché il codice QR code evita il contatto diretto. Bisogna indossare la mascherina e igienizzare le mani (regola che vale sempre). Già da oggi è previsto un incremento a livello nazionale di 12 corse. Non serve invece la prenotazione sui regionali. Prima di partire è bene quindi verificare le disponibilità sull'app di Trenitalia. Che con l'orario estivo, in vigore dal 13 giugno, prevede potenziamenti sulle direttrici turistiche principali. Nessun controllo per gli spostamenti tra zone gialle. Se invece la nostra destinazione è arancione o rossa, servono autocertificazione o certificazioni verdi (la prova di essere stati vaccinati, di essere guariti o negativi al tampone). E serve il test per salire sui Frecciarossa 'Covid free'. Si può fare anche prima della partenza. Italo raccomanda di limitare gli spostamenti a bordo e fa sapere che si può viaggiare tranquillamente con il proprio animale domestico.

IN PULLMAN

Chiarisce Paola Galantino, responsabile dell'ufficio legale di Anav: «Per le linee a lunga percorrenza, sia nazionali che internazionali, è necessaria la prenotazione. C'è l'obbligo di indossare la mascherina chirurgica e anzi di cambiarla ogni quattro ore se il viaggio è più lungo. All'imbarco, viene misurata la temperatura». Da protocollo è previsto poi «che il passeggero firmi un'autodichiarazione dove rinuncia al viaggio se insorgono i sintomi del Covid». Quindi se mi ammalo per strada «il pull-

PRENOTAZIONE

Va fatta per i convogli a lunga percorrenza, ma non per i traghetti. Meglio online



Per mettersi in viaggio bisogna studiare prima anche le regole del paese di destinazione (foto di repertorio)

man si ferma, la persona viene isolata e si chiama l'autorità nazionale locale». E se parto da una regione gialla verso una rossa o arancione? Serve la certificazione verde. Non c'è un numero massimo per i gruppi. Valgono le regole della capienza. «Il pullman si può riempire fino al

50% ma ci sono deroghe. Ad esempio se 2 o 3 passeggeri dichiarano di essere abitualmente conviventi, possono viaggiare a una distanza inferiore al metro».

IN NAVE E IN TRAGHETTO

La prima distinzione da fare, spiegano all'Assarmatori, è tra le 'autostrade del mare' e i servi-

zi a corto raggio. Sulle rotte a lungo raggio c'è l'obbligo di tampone da fare nelle 48 ore precedenti (il test è necessario anche per gli spostamenti nazionali tra regioni arancioni) e di autocertificazione. All'imbarco viene misurata la temperatura, vietato salire a bordo se è superio-

re a 37,5. Nessun test richiesto, invece, per i servizi di trasporto pubblico locale marittimo. Qui, a differenza degli aerei, l'armatore non può superare il 50% di capienza. E se vado all'estero? Naturalmente bisogna mettere in conto anche le regole del paese di destinazione. Ovunque va indossata la mascherina. Ancora: se scegliamo come destinazione Sicilia o Sardegna, dobbiamo prima iscriverci sulle app regionali. Chi viaggia da solo non può più utilizzare una cuccetta in una cabina condivisa ma deve prenotare una singola. Per i servizi di traghettamento in genere non c'è obbligo di prenotazione. Infine per le auto vale la regola base, massimo due passeggeri per i non conviventi. In quel caso, al momento dell'imbarco, può rimanere in macchina solo il conducente.

IN AEREO

Consigliato il check-in digitale, obbligo di mascherina (Lufthansa ad esempio non accetta quelle di tessuto, il tipo con la valvola o le visiere). Sulle destinazioni: i requisiti d'ingresso variano da paese a paese e in alcuni casi è necessario essere in possesso di un test negativo. Obbligo di autocertificazione o certificazione verde per zone arancione o rosse.

LE PREVISIONI CNA: IL 55% DEGLI ITALIANI PRONTO

L'anno giusto per riscoprire il nostro Paese

Lontano dalla pazzia folla, vince il km zero

Nonostante il Covid, nel 2021 il 55% degli italiani andrà in vacanza: di questi, più del 67% sceglierà località italiane. È quanto emerge dai risultati resi noti dal Centro Studi Sintesi per la Cna di Lombardia e Veneto. Come accaduto l'anno scorso, si legge nell'analisi, nel 2021 i flussi turistici si concentreranno prevalentemente nei mesi estivi. Nell'anno della pandemia e degli spostamenti brevi, il ricorso all'auto per i viaggi è passato dal 57% al 74%. Il Covid ha dimezzato il

ricorso alle agenzie: nel 2020 il 74% delle prenotazioni sono state fatte direttamente. Il passaggio ad un turismo 'orientato al valore' è fondamentale per la sopravvivenza, poiché le forme di turismo che si concentrano sull'incremento del numero di visitatori sono destinate a non funzionare più dopo la pandemia. Con la graduale ripresa del turismo, vi sarà una crescente domanda di attività turistiche all'aria aperta e basate sulla natura; saranno privilegiate le esperienze di 'viaggi lenti', che stanno guadagnando un interesse sempre maggiore.



Unione Piloti replica a Fedepiloti: nel mirino natura giuridica delle corporazioni, rinnovo della tariffa e ristori

3 Maggio 2021



Vincenzo Bellomo

Le due anime del pilotaggio italiano, vale a dire le associazioni che rappresentano i piloti dei porti attivi lungo le coste dello Stivale, continuano ad avere ampie divergenze di vedute.

Alla [relazione del presidente della Federazione italiana piloti dei porti \(Fedepiloti\), Luigi Mennella](#), ha ora replicato il vertice dell'Unione Piloti, Vincenzo Bellomo, perché, a detta di quest'ultimo, "il suo intervento ha dato un indirizzo al futuro della 'professione pilota' tutt'altro che rassicurante. Delle due l'una: o le parole non coincidono con i fatti oppure il presidente di Fedepiloti, Luigi Mennella, ha cambiato opinione sulla natura giuridica delle Corporazioni. Certo se questi sono i presupposti non oso immaginare cosa potrà uscire dagli Stati Generali del pilotaggio".

Entrando più nel dettaglio delle critiche Bellomo ha detto: "Il mantenimento dell'attuale inquadramento e lo status giuridico del pilota e della corporazione quale 'ente pubblico' è, da sempre, un granitico caposaldo dell'Unione Piloti. In passato, la nostra associazione ha più volte messo in allarme la categoria su attività che volevano il pilotaggio alla pari degli altri servizi portuali, e per questo è stata dileggiata proprio dalla Fedepiloti".

Richiamando il caso di alcune recenti sentenze del tribunale di Venezia "che mettono in discussione la natura giuridica delle Corporazioni, assimilando le regole di funzionamento gestionali delle corporazioni alle società cooperative", il presidente di Unione Piloti prosegue dicendo: "L'accanimento nel sostenere che la Corporazione è una cooperativa, da parte dei proponenti, tra cui Mennella, non ha confini; infatti è stato presentato ricorso alla Suprema Corte di Cassazione con il quale si chiede di confermare la natura giuridica di Cooperativa per la Corporazione. Complimenti per la coerenza".

A proposito della questione tariffaria Mennella aveva detto di avere l'impressione che le riunioni ministeriali con tutte le parti interessate si siano trasformate in tavoli in cui si negozia il rinnovo di un contratto di categoria. Questa la replica di Bellomo: "Rassicuro il presidente (di Fedepiloti, ndr) che purtroppo non è un'impressione e che, questa volta, gli incontri ai tavoli ministeriali sono stati davvero declassati a mero rinnovo contrattuale di una categoria. Le riunioni avute tra le rappresentanze di Fedepiloti, Assarmatori, Confitarma e Federagenti, con la sola esclusione dell'UPI, hanno prodotto una proposta condivisa presentata al Ministero. Senza addentrarsi nei dettagli di tale proposta, reputo che i suoi effetti saranno disastrosi per la categoria e siamo pronti a qualsiasi confronto con chiunque confuti questa nostra opinione. Uno per tutti, si è discusso della spesa ma non si è voluto discutere dell'elemento principale per noi piloti: il valore del nostro lavoro; il metro con cui si misura la competenza, la formazione e la nostra capacità professionale. Oggi avere un valore mensile al di sotto di oltre il 30% di quanto riconosciuto agli operatori dell'altro servizio tecnico nautico di riferimento è umiliante".

Un'ulteriore replica infine è stata inviata a Mennella anche sul tema dei rilevanti cali di fatturato registrati dalle Corporazioni nel corso del 2020 e che, diversamente da quanto è accaduto ad altri operatori marittimi e dei servizi portuali, non hanno beneficiato di sostegni. "Lamentare che solo i piloti siano stati esclusi dai sostegni legati alla flessione di fatturato e di traffico, lascia il tempo che trova" sono le parole di Bellomo. "Non senza amarezza si è saputo che, durante un incontro dell'aprile dell'anno scorso, i vertici della Fedepiloti e tutti i capi piloti presenti hanno deciso di non ricevere interventi pubblici, ricordando gli strumenti di mutua socializzazione (Fondo Piloti) già presenti all'interno della categoria. Gli appositi stanziamenti in bilancio dello Stato, sono previsti a riconoscimento dell'indispensabilità del servizio. Non si ha notizia che il fondo abbia ristorato alcuna perdita".

Vaccino ai marittimi ancora in alto mare

Difficoltosa se non impossibile la prenotazione via SASN: sollecitazioni datoriali, sindacali e politiche al Ministero della Salute per utilizzare i punti USMAF. Misterioso piano annunciato da MSC Crociere



di Andrea Moizo

Da mesi ormai i marittimi sono stati riconosciuti come lavoratori chiave, sia a livello internazionale che in Italia, eppure il percorso per la loro vaccinazione resta fra i più accidentati, anche nell'approcinquarsi della stagione estiva, quando traghetti e navi da crociera saranno maggiormente frequentati dai passeggeri. Il problema ha più sfaccettature e vede sullo stesso fronte associazioni datoriali e sindacali, come dimostra l'ultima nota congiunta, diramata da Confitarma, Assarmatori, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti pochi giorni fa e conclusa con l'auspicio che "questo riconoscimento nazionale e sovranazionale del valore strategico del lavoro di bordo possa presto tradursi in un canale preferenziale per l'accesso a quella vaccinazione di massa a favore del personale navigante che è lo strumento più efficace a tutela di un intero sistema e di chi, marittimo e passeggero, ne è protagonista".

Un primo tema riguarda la natura del lavoro marittimo. Il CCNL prevede di norma periodi di imbarco di 4 mesi alternati a 2 mesi a terra. È evidente come i vaccini con richiamo a 3 mesi di distanza (Astrazeneca per il momento) rischino di far perdere al lavoratore un imbarco. Un secondo aspetto riguarda il fatto che i marittimi rientrano, proprio in ragione della particolare natura del loro mestiere, sotto la copertura del SASN (Sistema di Assistenza Sanitaria del personale Navigante), la cui piattaforma, ad oggi, non risulta ancora

'interoperabile' con quelle dei sistemi regionali, così da rendere impossibile la prenotazione anche a quei marittimi che per età e luogo di residenza potrebbero già accedervi.

"In queste settimane abbiamo lavorato con i sindacati di categoria per risolvere al più presto le criticità, anche grazie alla collaborazione con il Dipartimento per la Prevenzione che condivide con noi il ruolo strategico dei lavoratori del settore" hanno spiegato i deputati del Movimento 5 Stelle Emanuele Scagliusi e Luigi Gallo.

In tal senso, spiega una nota di tale Dipartimento del Ministero della Salute ai sindacati di tale categoria, non solo si è suggerito di utilizzare l'unico vaccino monodose (quello Johnson&Johnson, che parrebbe ormai 'sdoganato'), ma il Ministro è stato anche invitato "a sensibilizzare gli Assessorati Regionali ad agevolare la vaccinazione di tale categoria in base alle priorità stabilite dalle raccomandazioni nazionali al momento vigenti. In alternativa l'appunto proponeva, se ritenuto opportuno, di utilizzare ai fini della vaccinazione anti covid 19 gli Uffici periferici del Ministero della Salute USMAF- SASN già riconosciuti come centri di profilassi internazionale da apposita norma".

Il personale sanitario SASN avrebbe già più volte provveduto alla somministrazione di vaccinazioni agli iscritti. Il problema pare restare quindi la disponibilità di dosi, risolvibile solo attraverso un chiaro e univoco riconoscimento della priorità della vaccinazione dei marittimi: "Il personale marittimo se non vaccinato rischia di non poter lavorare. La sicurezza di questi lavoratori deve essere una priorità per tutti noi, come lo è stata per altre categorie ad alto rischio di contagio" hanno concluso Scagliusi e Gallo.

Misterioso piano annunciato da MSC Crociere

Mentre imperversa il caos sulla vaccinazione dei marittimi delle compagnie armatoriali italiane, MSC Crociere due giorni fa ha annunciato di aver "avviato un programma di vaccinazione COVID-19 per tutti i membri dell'equipaggio dell'intera flotta della compagnia".

L'annuncio è stato diramato (anche) in Italia e in italiano. Del resto 11 navi della flotta, la maggior parte, sono ormeggiate in Italia da tempo, in attesa della ripresa dell'attività. Ma i protocolli per la vaccinazione in azienda sono ancora là da poter essere implementati, stante la scarsità di dosi caratterizzante il piano vaccinale italiano. Per giunta la compagnia è svizzera, imbarca in stragrande maggioranza personale extracomunitario non residente e ha solo navi battenti bandiere estere (Panama e Malta, sicché il luogo di lavoro non è in Italia). Eppure all'annuncio, oltre alla "collaborazione di numerose autorità nazionali, delle destinazioni e di enti del settore privato", MSC non ha accompagnato alcun dettaglio su come si sia procurata i vaccini né su chi, dove e quando li somministrerà alle migliaia di suoi marittimi.

Per il momento si sarebbe iniziato con MSC Bellissima (che è a Dubai, dove oltre ad Astrazeneca e Pfizer si somministrano il russo Sputnik V e il cinese Sinopharm, non utilizzati in UE: non è stato chiarito cosa sia stato somministrato né come si procederà per i richiami), dopodiché si proseguirà con le "10 navi che opereranno durante l'estate 2021 nel Mediterraneo e nel Nord Europa".