



▲ **Ammiraglia** La Msc Grandiosa sarà la prima nave della flotta a essere impiegata da Genova per la ripartenza

Crociere, 400 marittimi Msc si trasformano in passeggeri

di Massimo Minella • a pagina 7

L'ECONOMIA DEL MARE

Crociere, partenza simulata quattrocento marittimi Msc si trasformano in passeggeri

La compagnia testa il nuovo protocollo d'imbarco alla Stazione Marittima sui propri dipendenti arrivi scaglionati, controlli medici, imbarco. Per il debutto schierata l'ammiraglia "Grandiosa"

di Massimo Minella

Arrivano scaglionati, si fermano per i controlli medici e salgono a bordo a distanza uno dall'altro. Sono marittimi, ma oggi vestono i panni dei passeggeri. Msc Crociere si prepara alla ripartenza. In realtà si sta già preparando da tempo, ma il via libera al protocollo sanitario da parte del governo lascia intendere che nelle prossime settimane si potrà far ri-

partire le navi ferme da mesi nei porti (quanto meno alcune perché per rivedere tutte le flotte schierate ci vorrà ancora del tempo).

Una data precisa ancora non c'è, ma l'ipotesi che dopo Ferragosto si possa cominciare a definire un programma di crociere per le ultime settimane d'estate e per l'autunno è sempre più probabile. Anche per questo Msc, che ha Genova come suo "home port", inizia le simulazioni d'im-

barco. La prova generale è avvenuta ieri mattina alla Stazione Marittima, dove Msc ha due navi, la "Fantasia" e, da ieri sera, la "Grandiosa". Proprio quest'ultima, ammiraglia della flotta, è quella prescelta per la ripartenza. Toccherà a lei inaugurare la ripartenza con crociere che inizialmente saranno dovrebbero essere circoscritte ai porti italiani e che, in prospettiva, potrebbero estendersi a qualche "toccata" straniera. Il condizionale è co-

maunque d'obbligo, perché ancora non sono stati definiti con certezza gli itinerari.

Un altro elemento su cui si farà leva per garantire la massima sicurezza dei passeggeri imbarcati è la gestione delle escursioni che sarà affidata direttamente alla compagnia armatoriale. Verranno privilegiate le escursioni a terra, limitando il più possibile i lunghi trasferimenti in pullman. E quando si offrirà questa opzione ai passeggeri sarà la compagnia a occuparsene per avere il controllo diretto del protocollo da seguire anche durante i trasferimenti. Il piano d'azione dei gruppi è già stato definito e si sta predisponendo l'armamento delle prime navi da impiegare sulle rotte italiane. Dopo Ferragosto si potrà a questo punto ufficializzare il piano d'azione.

E di crociere, oltre che di traghetti, tornano nuovamente a parlare anche le associazioni di categoria con il direttore generale di Confitarma Luca Sisto, che è tornato a chiedere un impegno forte del governo per la ripresa di uno dei settori vitali dell'economia del mare, e con il segretario generale di Assarmatori Alberto Rossi che al Senato ha sottolinea-

to lo sforzo del comparto della blue economy per garantire servizi efficienti e vitali per il funzionamento della catena logistica.

Sisto in particolare ricorda che «con la proroga dello stato di emergenza, è arrivato anche il via libera a fiere, discoteche e navi da crociera. Confitarma ha messo a punto tutti i protocolli necessari per una ripresa in sicurezza, protocolli realizzati con il confronto con Trasporti, Salute e Guardia Costiera. E per quanto riguarda le escursioni, Costa Crociere ha già predisposto degli appositi protocolli».

Assarmatori ha invece sollecitato aiuti urgenti alle compagnie che gestiscono i traghetti sulle Autostrade del Mare e sulle rotte per le isole maggiori e a quelle che garantiscono i collegamenti di corto raggio. L'appello è stato rivolto al Parlamento. Rossi, nel corso di un'audizione tenuta alle Commissioni congiunte Affari Costituzionali e Lavori Pubblici del Senato in vista della discussione del decreto Semplificazioni, ha ricordato come il trasporto marittimo, che è una delle infrastrutture essenziali per il Paese, non si sia mai fermato durante i mesi di lockdown, garantendo la

continuità territoriale e il mantenimento della catena logistica indispensabili ai rifornimenti per la popolazione e le imprese.

«Questo sforzo è costato alle aziende del settore perdite operative su base annua fino al 70% del fatturato e finora dal Governo non è arrivato alcun indennizzo. L'unico aiuto diretto, peraltro solo per le imprese di cabotaggio iscritte al primo registro, e che era stato inserito proprio nel decreto Semplificazioni, è saltato all'ultimo momento» si legge in una nota. «Per la vera ripartenza del Paese – ha detto Rossi – occorre un aiuto a tutto il comparto del trasporto marittimo di corto e lungo raggio per scongiurare il dissesto dei servizi e l'emergenza occupazionale». Gli armatori, inoltre, auspicano «che il Governo autorizzi in tempi più rapidi possibili il protocollo Crociere condiviso con i ministeri dei Trsposti e della Salute, il Comando Generale e le associazioni di categoria e approvato dal Comitato Tecnico Scientifico. Le crociere sono già partite in Asia e in Germania. L'Italia non può rimanere indietro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

***Il porto da cui
ripartirà il gruppo
armatoriale sarà
Genova. Dopo
Ferragosto potrebbe
arrivare il via libera***

***Il governo ha
approvato il
protocollo, le società
hanno già cominciato
ad armare le loro
navi***



▲ I controlli ai marittimi di Msc ieri alla Stazione Marittima

L'ammiraglia



Msc Grandiosa

Per la ripartenza la compagnia armatoriale si affiderà alla sua ammiraglia in partenza da Genova



ANGELO MARLETTA
Redazione
TTM

L'industria marittima oltre il Covid free

Grande è la confusione sotto il cielo dello shipping italiano. Sono gli inevitabili strascichi del virus che, con disarmante facilità si è incuneato nei gangli vitali dell'economia inceppandone i meccanismi. Pur nella criticità dell'emergenza sanitaria, la chiusura del Paese non è stata totale nel senso che le attività indispensabili, e con esse anche i problemi, hanno continuato il loro corso. Andiamo dunque a passare in rapida rassegna la cronaca "alternativa", Covid free che ci ha accompagnato negli ultimi mesi con la consapevolezza che i problemi aperti sul tavolo della logistica sono rimasti quelli dell'epoca pre-pandemica

Fondi cercasi per il Fronte dei porti

Proprio sulla logistica, intesa come sistema globale del trasporto integrato di merci e persone che ha nello sviluppo dei porti uno dei suoi nodi strategici, val la pena soffermarsi, riprendendo l'allarme lanciato recentemente da **Assoport** per la mancanza di fondi adeguati che consentano il rilancio del settore alle prese con alcuni stati di crisi che da qualche tempo affliggono soprattutto i porti di transhipment come Cagliari, Taranto e recentemente Gioia Tauro. Secondo l'Associazione dei porti italiani mancherebbero infatti all'appello almeno un settantina di milioni di euro.

Il presidente **Daniele Rossi** lo ha ribadito lo scorso 11 giugno durante un'audizione alla commissione Trasporti della Camera ricordando come «i porti italiani siano rimasti sempre aperti nel periodo di lockdown». Lo stesso Rossi ipotizza, nel 2020, un disavanzo complessivo di gestione per il sistema dei porti italiani pari a circa 230 milioni di euro, perdita dovuta alle minori movimentazioni (che in uno scenario, definito «ultra-ottimistico», di un calo dei volumi del 10%-20% ammonterebbe a 70 milioni per l'appunto). Solo parzialmente questo disavanzo potrebbe essere recuperato tramite l'utilizzo degli avanzati di gestione disponibili, che ammontano a 160 milioni. Sicuramente, sul "fronte dei porti", da qui a fine anno vedremo di tutto e di più

Autoproduzione in banchina e le regole chiare che mancano

Continua lo scontro tra le associazioni di categoria dello shipping (Assarmatori, Confitarma e Federagenti) e i Sindacati confederali (CGIL, CISL e UIL) sullo spinoso tema dell'autoproduzione. Secondo questi ultimi l'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali. «Queste regole - riporta il sito specializzato themeditelgraph.com - si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolamentazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro». Il tema, dunque, si ripresenta integralmente nella sua attualità ali-

mentato, per altro, dalla capillare campagna comunicativa avviata a inizio 2020 dall'**Itf** a livello europeo contro l'autoproduzione nei porti delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio.

La Federazione internazionale dei sindacati dei trasporti, spinge affinché questa condizione sia inserita nel contratto di lavoro internazionale dei marittimi con l'introduzione della cosiddetta "dockers clause", contestata però da alcuni armatori.

Il tema è caldo anche in Italia e non sono esclusi nei prossimi mesi duri momenti di confronto a colpi di esposti e carte bollate, sebbene occorra tener presente che in Italia, il tema dell'autoproduzione nei porti ha già un suo inquadramento giuridico, essendo prevista nella normativa nazionale.

Premesse per la logistica, occhio alle vocali

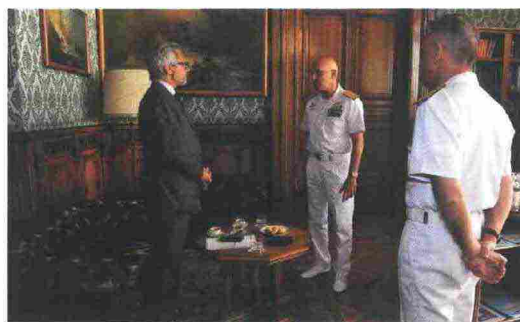
Tra le tante e ricorrenti emergenze italiane, quella infrastrutturale è ospite di diritto, nell'agenda degli ultimi dieci governi almeno. Non fa quindi eccezione quello attualmente in carica,

«Il nostro Settore - ha dichiarato il Presidente di **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), **Guido Nicolini**, uscendo dal summit romano degli Stati Generali a Villa Pamphilj - è stato inserito tra le filiere produttive più strategiche per la tenuta del Paese. Anche nel Documento di Programmazione infrastrutturale Italia Veloce, la Logistica compare tra le priorità, fin dal titolo, così come ad essa sarà dedicato spazio specifico nel Piano Nazionale di Riforme richiesti da Bruxelles. Tutto ciò non era scontato, e rappresenta il riconoscimento ad un comparto che - durante il lockdown ed al costo di enormi sacrifici economici - ha garantito gli approvvigionamenti del Paese». Le premesse ci sono e -

ha concluso Nicolini - «Aspettiamo, fiduciosi, il Governo alla prova dei fatti». Se è vero che il diavolo si nasconde nei dettagli, suggeriamo di prestare attenzione al rischio di involontari quanto casuali scambi di vocali per cui: le premesse potrebbero trasformarsi in promesse e nel panorama politico italiano sappiamo bene come queste ultime spesso si rivelino illusorie ed effimere.

La pirateria nei mari non conosce tregua

La pandemia ha favorito l'aumento degli episodi di pirateria. Nel primo trimestre dell'anno gli attacchi sono aumentati del 24% rispetto allo stesso periodo del 2019, ma secondo il *World economic forum* la tendenza è destinata a aumentare. Colpa del coronavirus, che ha distratto attenzione e risorse soprattutto nei paesi più poveri. Le aree più critiche sono il golfo di Guinea e l'Oceano Indiano. Pirateria, assalti alle navi e standard formativi delle guardie private impiegate a bordo sono stati gli argomenti trattati nel recente incontro avvenuto a Roma tra il Presidente di **Assarmatori**, **Stefano Messina**, ed i rappresentanti della nostra Marina Militare, al quale ha preso parte il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio **Giuseppe Cavo Dragone**. La massima condivisione delle strategie da adottare anche in relazione ai flussi migratori nell'area mediterranea, conferma che il problema legato alla "security" della navigazione rimane attuale e degno della massima attenzione da parte della comunità internazionale dello Shipping.#



L'incontro del Presidente di Assarmatori, Stefano Messina con il Capo di Stato Maggiore della MMI Giuseppe Cavo Dragone