



•ALERT•

9 GIUGNO 2020

# Le nuove linee guida del MIT per il trasporto nautico e la balneazione

In data 17 maggio 2020, è apparso sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un documento intitolato "*Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del CoViD-19 in materia di trasporto – nautica da diporto*".

Il Ministero presenta le citate linee guida quale strumento che "*regolament[a] i principali settori delle attività sportive e ricreative connesse alla navigazione*".

I settori interessati dalle linee guida sono quattro:

- gestione di stazioni marittime e portuali;
- navigazione da diporto;
- gestione dei Centri Diving e delle attività subacquee sportive ricreative;
- linee guida sul servizio degli assistenti bagnanti.

I principi di fondo trasversali a questi settori che sembrano ispirare il MIT nel proporre queste buone pratiche sono:

- distanziamento sociale;
- dovere di informazione da parte delle imprese del settore nei confronti dell'utenza;
- utilizzo dei DPI;
- sanificazione di tutti gli ambienti.

In questa sede ci limiteremo a passare in rassegna le misure previste in tema di diporto.



Per **tutte le unità da diporto** (ad uso commerciale e non), si applicano le ormai note regole che fissano in un metro il limite minimo di distanziamento interpersonale. Unica deroga a tale regola riguarda i **soli soggetti conviventi** nella medesima abitazione.

Come applicare tale principio alla propria barca? Un criterio empirico e di prudenza è quello di prendere la lunghezza dell'unità e considerare un passeggero per ciascun metro lineare. Sul punto, le linee guida fanno riferimento alla "lunghezza fuori tutto", ma un criterio di ordinaria intelligenza tenderebbe ad escludere dal conteggio bombressi, passerelle, fuoribordo, bracket, etc.

Per quanto riguarda i **DPI - Dispositivi di Protezione Individuale** anti-covid (mascherine, guanti ecc.) è necessario che ogni unità ne sia dotata in numero sufficiente per tutti gli occupanti. Necessario avere a bordo anche prodotti igienizzanti **al fine di una adeguata sanificazione dell'unità** e di tutti i suoi ambienti.

È poi previsto un obbligo informativo alle autorità preposte circa l'insorgenza di sintomatologie riconducibili a CoViD-19. Nel silenzio delle linee guida, è da ritenere che il primo responsabile di tale obbligo non possa che essere colui il quale assume il comando dell'unità.

Specifiche raccomandazioni sono poi stabilite per le unità da diporto utilizzate **a fini commerciali** (locazione o noleggio).



Rilevante è il **limite massimo dei passeggeri imbarcabili** che, ferme le limitazioni ordinarie previste per ciascuna unità, dovrà altresì tenere conto, come visto, delle misure di distanziamento sociale (anche in questo caso, almeno un metro tra ciascuna persona), con la limitazione dei titoli di viaggio acquistabili e la predisposizione di dissuasori alla seduta.

È inoltre obbligatoria la dotazione, a bordo, dei DPI per ciascun occupante e prodotti igienizzanti per le superfici di contatto con i passeggeri. In proposito viene imposto all'equipaggio l'utilizzo dei DPI durante le operazioni di ormeggio, disormeggio, bunkeraggio e avvicinamento ad altra unità. La responsabilità del rispetto di tale obbligo viene individuata nel comandante dell'unità.

Per le società che svolgono, in forma commerciale, attività legate al diporto o allo svolgimento di attività acquatiche (escursioni, diving, noleggio e locazione unità da diporto, pesca turismo etc.), si raccomanda il potenziamento dei servizi di pulizia delle unità e degli altri locali aziendali (biglietterie, magazzini).

Per quanto riguarda nello specifico la **locazione** di unità da diporto, il locatore è tenuto a consegnare l'unità debitamente sanificata, anche per il caso in cui la stessa sia stata in precedenza locata solo per poche ore (si pensi alla locazione di gommoni che nella prassi vengono locati anche due o tre volte al giorno); a tal proposito, è opportuno utilizzare prodotti inerti per la sanificazione, onde evitare rischi di incendio e/o esalazioni, durante le operazioni di sanificazione, soprattutto se effettuate nel corso del primo pomeriggio.

A differenza dell'uso privato o del noleggio, è il locatore responsabile per l'approntamento e messa a disposizione dei necessari DPI e prodotti igienizzanti. Per quanto riguarda, invece, le operazioni di bunkeraggio (rifornimento), come noto, nel settore dei natanti da diporto, è convenzionalmente obbligo del conduttore restituire il natante "con il pieno". In questo senso, è da ritenere che il conduttore del natante sia responsabile per l'utilizzo dei necessari DPI durante le operazioni di bunkeraggio, oltre che naturalmente in tutte le manovre di approccio a banchina o ad altre unità.

L'unità, inoltre, dovrà essere provvista di apposita cartellonistica informativa, redatta in più lingue (e, aggiungiamo noi, munita di inequivocabili ideogrammi), per sensibilizzare la clientela sulle necessarie misure igieniche da adottare.

Con riferimento, invece, alle linee guida in tema di noleggio di unità da diporto, si è tenuto conto del fatto che l'unità ha a bordo un equipaggio che svolge attività lavorativa.

Viene infatti precisato che i locali di vita dell'equipaggio (loro cabine e locali igienici) dovranno essere oggetto di periodica sanificazione che, in ogni caso, andrà fatta in caso di avvicendamento di uno o più membri dell'equipaggio per le zone di pertinenza.

Per l'equipaggio, inoltre, trattandosi in taluni casi di soggetti che possono essere chiamati ad effettuare manovre di primo soccorso, "dovrebbe essere previsto" l'**obbligo di sottoposizione** preventiva (prima dell'imbarco) e periodica **al test di positività al CoViD-19**, il cui esito dovrà essere custodito a bordo. È comunque prevista la **misurazione obbligatoria della temperatura dei membri dell'equipaggio**, con cadenza giornaliera.

Per quanto riguarda, infine, i **porti turistici e le marine**, coesenziali all'attività diportistica, sono previste, anche qui, specifiche misure informative.

I gestori di tali aree "si ritiene essenziale si dotino" di appositi cartelli informativi, in italiano e in inglese, (e anche qui, suggeriamo noi, muniti di inequivocabili ideogrammi) contenenti le misure comportamentali cui attenersi, tra cui in particolare:

- uso dei dispositivi di protezione individuale per il transito nelle aree comuni;
- installazione dispenser di igienizzante alla radice di ciascun pontile galleggiante;
- limitazione degli spostamenti ingresso-unità-uscita;
- divieto di assembramenti in banchina;
- rispetto della misura di distanziamento sociale (1 metro).

Corre l'obbligo di precisare che le linee guida **non sono fonti del diritto**. Tuttavia, il tono precettivo, l'individuazione di obblighi e soggetti responsabili non sembrano potersi leggere quali semplici suggerimenti di prudenza e buon senso.

*Quid iuris* di fronte a un controllo della Guardia Costiera che richieda l'esibizione del gel igienizzante o ne contesti l'eventuale assenza? E in tal caso, quale è la responsabilità dell'armatore o del locatore nei casi in cui un passeggero nei giorni successivi risulti contagiato?

Sarebbe stato, forse, più opportuno tracciare un perimetro giuridico chiaro (magari demandandolo all'esperienza delle Capitanerie di Porto) oppure limitarsi a pubblicare delle più semplici indicazioni a carattere informativo e affidarsi al buon senso delle persone e alla loro libertà di autodeterminazione, con anche i conseguenti rischi.

Occorrerà, dunque, fare molta attenzione: le linee guida, lo abbiamo detto, non rappresentano uno strumento giuridicamente vincolante. Tuttavia, il loro rispetto (o meno) potrà essere senz'altro valorizzato in sede giudiziale (anche tenuto conto della loro formulazione precettiva) in caso, ad esempio, di controversie relative all'insorgenza del COVID-19 nei soggetti a bordo.

#### CONTATTI

**Davide Magnolia**

davide.magnolia@lcalex.it

**Giacomo Falsetta**

giacomo.falsetta@lcalex.it

**Carlo Solari**

carlo.solari@lcalex.it

