

Gianfranco Benelli \*

## Emergenza COVID-19 e nautica da diporto

*COVID-19 emergency and recreational boating* §

*Il contributo esamina il contenuto dei principali provvedimenti che, adottati a vari livelli per fronteggiare la diffusione del COVID-19, intendono soprattutto dettare le regole essenziali per una ripresa in sicurezza delle attività legate alla nautica da diporto (porti turistici, uso privato delle unità da diporto, locazione e noleggio, sport acquatici). – The essay analyses the content of the main measures which, issued at various levels to deal with the spread of COVID-19, want to provide the essential rules for a safe recovery of activities related to pleasure boating (marinas, yachting, boat rental and charter, water sports).*

SOMMARIO: 1. La pandemia ed il diporto nautico. – 2. Le infrastrutture per la nautica da diporto. – 3. Attività diportistica privata. – 4. L'attività di charter. – 5. Le attività sportive.

---

\* Professore associato nell'Università di Sassari – gbenelli@uniss.it.

§ Il presente contributo è stato sottoposto a doppio referaggio anonimo – *This article has been submitted to double blind peer review.*

### 1. *La pandemia ed il diporto nautico.*

La pandemia da coronavirus, con i provvedimenti che ne sono seguiti a tutti i livelli per contrastarne la diffusione, ha investito la vita di tutti, sconvolgendo le attività lavorative e le abitudini sociali.

Tra i settori maggiormente colpiti dalle limitazioni imposte dagli stati alla libertà di movimento e di circolazione ed all'esercizio di alcuni diritti e libertà anche di rango costituzionale, sacrificati dalla necessità di salvaguardare il primario interesse alla salute pubblica, è senza dubbio quello turistico, ampiamente inteso.

All'interno dell'ambito turistico non potevano non essere coinvolte nel generalizzato *lockdown* imposto anche nel nostro paese dal Governo, anche tutte le attività legate al turismo nautico: dall'utilizzo privato delle unità da diporto da parte dei proprietari o armatori all'attività di locazione e noleggio delle unità da diporto da parte delle imprese di charter nautico, dalle attività di istruzione e formazione (corsi di preparazione per il conseguimento della patente nautica) a quelle prettamente sportive legate agli sport acquatici in generale (vela, surf, canottaggio, attività subacquea, pesca sportiva, ecc.), fino ad arrivare alle attività legate all'esercizio ed all'utilizzo delle infrastrutture dedicate alla nautica da diporto (porti turistici, approdi e punti di ormeggio).

Con il presente contributo, nel momento stesso in cui anche in Italia le attività menzionate hanno iniziato a riprendere il loro corso, si intende fare il punto sui principali provvedimenti che, ai vari livelli (statale, regionale e locale), hanno riguardato il settore, con particolare riferimento sia alle infrastrutture ed al loro esercizio che alla nautica da diporto in generale.

### 2. *Le infrastrutture per la nautica da diporto.*

Nell'ambito del diporto nautico occorre considerare preliminarmente la situazione delle strutture portuali dedicate esclusivamente o principalmente alle unità da diporto (natanti, imbarcazioni e navi da diporto). In particolare, saranno esaminati i principali provvedimenti conseguenti

all'emergenza COVID-19, che hanno interessato specificamente porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio<sup>1</sup>.

Nella cosiddetta fase 1 anche le infrastrutture per la nautica da diporto hanno subito una chiusura pressoché generalizzata, nel senso che, essendo inibita la navigazione e la stessa possibilità per proprietari ed armatori di raggiungere le loro unità, i porti turistici hanno ridotto al minimo indispensabile i propri servizi, garantendo semplicemente la fruizione dei posti barca, con la fornitura di acqua ed energia elettrica, ove utile, e con pochissimi altri servizi per i diportisti.

Nella cosiddetta fase 2 è parzialmente ripartito il mondo della nautica, ma con notevoli restrizioni, dettate dall'opportunità di limitare l'accesso alle imbarcazioni da diporto ed il loro utilizzo alle ipotesi le-

---

<sup>1</sup> Le strutture destinate alla nautica da diporto, secondo l'art. 2 del d.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, si distinguono in: a) porti turistici, la cui nozione comprende il complesso di strutture, amovibili ed inamovibili, realizzate con opere a terra o a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; b) approdi turistici, costituiti da porzioni di porti polifunzionali, aventi funzione turistica, destinate a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; c) punti d'ormeggio, cioè aree demaniali marittime e specchi d'acqua dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, all'alaggio, al varo ed al rimessaggio di piccole imbarcazioni e di natanti da diporto. Tra i più significativi contributi in materia si segnalano: R. TRANQUILLI LEALI, *Porti turistici. Struttura e funzioni*, Milano, 1996; S. OGGIANU, *La normativa in materia di costruzione e gestione di porti turistici*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 575; G. PRUNEDDU, *Infrastrutture per la nautica da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, IV (*Navigazione da diporto e viaggio organizzato. Disposizioni processuali*), Milano, 2013, 3; A. XERRI, *L'affidamento della gestione dei porti e approdi turistici*, in F. Morandi (a cura di), *I contratti del trasporto*, II, *Nautica da diporto, trasporto terrestre e ferroviario*, Bologna, 2013, 931; G. TACCOGNA, *I porti turistici fra demanio marittimo, servizio pubblico, opere pubbliche, organismi di diritto pubblico ed iniziative imprenditoriali private*, in *Dir. mar.*, 2013, 745; C. VAGAGGINI, *Diporto nautico e marina resort*, in *Riv. dir. nav.*, 2015, 277; A. CLARONI, *I porti turistici*, in F. MORANDI - U. IZZO (a cura di), *L'acqua. Mare, laghi e fiumi*, Torino, 2015, 53; E. TURCO BULGHERINI, *Navigazione da diporto e porti turistici*, in M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO (a cura di), *Il diporto come fenomeno diffuso*, Roma, 2015, 145.

gate principalmente all'esigenza di effettuare gli indispensabili interventi di manutenzione e di preparazione delle imbarcazioni per la stagione estiva. Indicative di questo primo *step* di ripresa sono le Linee Guida di Assonautica<sup>2</sup>, che propongono una serie di raccomandazioni ed indicazioni per operare nel pieno rispetto delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 nei porti, marine e imbarcazioni, suscettibili di ulteriori graduali integrazioni. In particolare, si è tenuto conto della necessità di dettare alcune regole per le prove in mare e per il raggiungimento degli ormeggi presso porti, cantieri nautici o rimessaggi, da considerarsi come spostamenti necessari e, in quanto tali, consentiti<sup>3</sup>.

Nella fase *2-bis* è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fare un minimo di chiarezza, attraverso delle "Linee guida" in materia di "trasporto nautico" e di balneazione<sup>4</sup>.

Le Linee guida del Ministero riguardo alla gestione di «porti turistici e marine» prevedono che i gestori dei porti turistici debbano dotarsi di appositi cartelli informativi, redatti sia in italiano che in inglese, recanti indicazioni sulle misure comportamentali da rispettare, sull'uso dei dispositivi di protezione individuale per il transito nelle aree co-

---

<sup>2</sup> L'Associazione nazionale per la nautica da diporto, denominata «Assonautica Italiana», è un'associazione senza scopo di lucro promossa dall'Unione Italiana delle Camere di Commercio, con il fine di perseguire lo sviluppo della nautica da diporto, di promuovere il turismo nautico e tutte le attività economiche, produttive, sociali e sportive ad esso collegate in collaborazione con il sistema camerale, per qualificare ed incrementare l'attività del settore e, più in generale, l'economia del mare.

<sup>3</sup> Come del resto avevano espressamente previsto diverse regioni costiere con relative ordinanze emesse coerentemente con i d.P.C.M. in vigore: la prima regione ad essersi attivata in tale senso è stata la regione Lazio (ord. n. Z00028 del 15 aprile 2020); a seguire la regione Abruzzo (ord. n. 49 del 26 aprile 2020), la Liguria (ord. n. 22 del 26 aprile 2020), la Regione Veneto (ord. n. 43 del 27 aprile) e la Regione Puglia (ord. n. 214 del 28 aprile 2020).

<sup>4</sup> In data 17 maggio 2020 sono state pubblicate sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le «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» relative alla fase *2-bis*, tuttora in vigore.

muni, sull'installazione nei pontili di dispenser di igienizzante per le mani, sulla limitazione degli spostamenti, sui divieti di assembramento in banchina e sul rispetto del distanziamento sociale minimo di un metro.

Le imprese che gestiscono le infrastrutture per il diporto, per maggior scrupolo, potrebbero adottare, oltre a quelle appena menzionate, anche ulteriori precauzioni dettate dallo stesso documento per le stazioni marittime e portuali, nei limiti in cui siano compatibili con la specifica attività esercitata. I gestori dei terminal marittimi, infatti, devono predisporre, oltre alla cartellonistica plurilingue, anche i QR code informativi. Sono poi tenuti a promuovere sistemi on line di prenotazione ed acquisto biglietti; ad organizzare un sistema di contingentamento degli accessi con percorsi obbligati; a far rispettare la distanza interpersonale di un metro; ad installare un adeguato numero di distributori di disinfettante; a disporre una appropriata sanificazione degli ambienti di transito e delle superfici esposte al contatto; al potenziamento del personale preposto ai servizi di vigilanza, accoglienza ed informazione dell'utenza.

Ad integrazione delle scarse disposizioni ministeriali alcune delle associazioni dei gestori si sono preoccupate di adottare specifiche linee guida «per la sicurezza anti-contagio e la continuità d'impresa nelle strutture portuali turistiche». È il caso, ad esempio, di ASSONAT-Associazione nazionale approdi e porti turistici<sup>5</sup>, le cui linee guida sembrano ispirate a criteri di flessibilità, per adattare le disposizioni alle esigenze peculiari delle singole realtà, in base allo specifico contesto aziendale e territoriale in cui operano, tenendo conto della necessità di salvaguardare la salute dei lavoratori e dei clienti.

---

<sup>5</sup> L'ASSONAT, Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici, viene costituita nel 1982, senza scopo di lucro, con l'obiettivo di tutelare gli interessi delle aziende che si occupano della costruzione e/o della gestione delle strutture portuali turistiche (porti, marina, approdi, punti di ormeggio, ecc.). L'associazione, particolarmente attiva nella promozione del turismo nautico e dell'economia del mare, partecipa alle maggiori manifestazioni italiane ed internazionali del settore in rappresentanza della portualità turistica e delle attività connesse.

### 3. *Attività diportistica privata.*

Nel caso dell'impiego privato di unità da diporto<sup>6</sup>, che è stato a lungo inibito durante la cosiddetta fase 1, il Ministero ha dettato pochi principi di assoluto buon senso, a cui proprietari ed armatori devono attenersi per poter utilizzare natanti e imbarcazioni destinati all'uso proprio<sup>7</sup>.

Nelle fasi precedenti, in conseguenza del divieto di spostamento tra un comune e l'altro e stante la possibilità di lasciare la propria abitazione solo per comprovati motivi di necessità, i proprietari ed armatori di unità da diporto non potevano neanche recarsi presso la marina o il cantiere di rimessaggio. In un secondo momento (fase 2) alcune regioni hanno iniziato a consentire di raggiungere le proprie imbarcazioni per effettuare lavori di manutenzione o riparazione, in coincidenza con la ripresa di alcune attività produttive e di servizi, tra cui i cantieri nautici.

Tornando alle linee guida del MIT, per tutte le attività del diporto nautico, si sottolinea come la responsabilità individuale degli utenti costituisca l'elemento essenziale per rendere efficaci le misure di distanziamento sociale ormai note a tutti: evitare i contatti ravvicinati tra gli occupanti dell'unità da diporto; provvedere ad un'adeguata sanificazione degli ambienti; mantenere il rispetto della distanza di almeno un metro tra una persona e l'altra; assicurare la protezione di naso e bocca per tutte le persone a bordo.

---

<sup>6</sup> Per un primo commento ad alcuni aspetti della recente riforma del codice della nautica da diporto (d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171), approvata con il d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229, si rinvia a M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2018, 823; M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, ivi, 2018, 545. Per una più ampia panoramica sulle principali novità introdotte rispetto alla disciplina previgente, cfr. il volume *La riforma del codice della nautica da diporto*, a cura di R. Caragnano, Tricase, 2018.

<sup>7</sup> Il riferimento è alle già citate «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» relative alla fase 2-bis, pubblicate il 17 maggio 2020 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per le unità private valgono le stesse regole delle abitazioni, in cui la misura primaria resta il distanziamento sociale di almeno un metro, a meno che le persone presenti a bordo non vivano nella stessa unità abitativa. Secondo tale principio è irrilevante la qualità di “congiunto” se non associata a quella di “convivente”, per cui i congiunti che non vivono nella stessa abitazione devono rispettare il distanziamento sociale di una persona per ogni metro lineare di lunghezza dell’unità.

Oltre al distanziamento è obbligatoria sia la pulizia delle superfici con igienizzanti, che la dotazione di dispositivi di protezione individuale per i passeggeri e per l’equipaggio.

Nell’ottica della responsabilità personale come criterio guida che deve orientare il comportamento di tutti, ogni persona a bordo è tenuta a segnalare con tempestività il manifestarsi di particolari sintomatologie quali febbre, sintomi di infezione respiratoria, tosse ed ogni altro evento riconducibile ad una possibile presenza del virus, al fine di assicurare il rapido isolamento del soggetto a rischio secondo le procedure individuate dal Ministero della salute. Di tale emergenza devono essere immediatamente avvisate le autorità sanitarie competenti contattando i numeri di emergenza per il COVID-19 forniti dalla Regione in cui si verifica l’evento e dal Ministero della salute<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> È di particolare rilievo il ruolo assunto nella gestione dell’emergenza COVID dall’amministrazione della sanità marittima, tuttora regolata in Italia dal regolamento della sanità marittima (r.d. 29 settembre 1895, n. 636) e, a livello internazionale, dal Regolamento sanitario internazionale (RSI), entrato in vigore il 15 giugno 2007, dopo la sua adozione da parte della 58a Assemblea Mondiale della Sanità nel maggio 2005 (che ha aggiornato il testo del precedente Regolamento, approvato a Boston il 25 luglio 1969, modificato dal regolamento addizionale di Ginevra del 23 maggio 1973, e reso esecutivo con legge 9 febbraio 1982, n. 106). Per ulteriori riferimenti cfr. S. ZUNARELLI e M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, IV ed., Milano, 2020, 44 (in particolare nt. 162). In dottrina si vedano G. MARTINI, *La sanità marittima: profili giuridico-amministrativi con riguardo anche alla tutela contro gli inquinamenti marini*, Milano, 1974; W. D’ALESSIO, *Sanità marittima ed aerea*, in *Enc. dir.*, XLI, 1989, 263; M. CASANOVA, *Sanità marittima*, in *Dig. comm.*, XIII, 1996, 146.

#### 4. *L'attività di charter.*

Anche per le attività di locazione e noleggio di unità da diporto, come per le altre attività commerciali esercitate per mezzo di unità da diporto, il punto attuale di riferimento è rappresentato ancora dalle «Linee Guida MIT per il trasporto nautico e la balneazione»<sup>9</sup>.

Sia le attività lavorative che quelle più prettamente ricreative che si svolgono nel settore della nautica da diporto devono conformarsi alle indicazioni generali fornite dal Ministero della Salute per la prevenzione e la riduzione del rischio di diffusione del virus. Il MIT raccomanda, in particolare, che l'equipaggio dell'unità utilizzi le protezioni anti-contagio durante le operazioni di ormeggio, disormeggio, bunkeraggio ed avvicinamento alle altre imbarcazioni. Viene poi richiamato il rispetto delle limitazioni agli spostamenti in ambito regionale e tra una regione e l'altra (ormai non più in vigore), e quello delle normative internazionali anti-contagio da osservare in caso di navigazione al di fuori delle acque territoriali italiane.

A tutte le imprese che svolgono attività commerciali con unità da diporto e, in generale, attività acquatiche (escursioni, *diving*, noleggio, locazione, pesca-turismo, ecc.), è fortemente raccomandato il potenziamento dei servizi di pulizia delle imbarcazioni e di tutti i locali in cui si svolge l'attività (biglietterie, magazzini, ecc.). Per quanto riguarda le unità da diporto la disinfezione deve essere effettuata durante la sosta in porto, senza che tali operazioni interferiscano con l'attività commerciale svolta con l'imbarcazione. Viceversa, nei locali in cui avviene il contatto

---

<sup>9</sup> Sull'impiego commerciale delle unità da diporto cfr., tra i contributi più recenti, M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 823; M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, a cura di M.M. Comenale Pinto e E.G. Rosafio, Roma, 2015, 435; A. CLARONI, M. BADAGLIACCA, N. ROMANA, A. CORRADO E S. ROSSI, *Il diporto nautico: regole di sicurezza e responsabilità*, in *L'acqua. Mare, laghi e fiumi*, a cura di F. Morandi e U. Izzo, Torino, 2015, 179 ss.; F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, IV, Milano, 2013, 109.

con la clientela, la disinfezione – da eseguirsi con acqua, detergente e disinfettanti di uso comune – va eseguita su tutte le superfici toccate con maggiore frequenza, quali maniglie, pulsanti, tavolini, ecc.

In generale si rammenta che il numero massimo delle persone “trasportabili” sulle unità da diporto adibite ad uso commerciale venga stabilito in base alla capienza dell’unità ed alla possibilità di attuare le misure di distanziamento sociale previste con la limitazione dei «titoli di viaggio» acquistabili e la predisposizione di dissuasori alla seduta per il rispetto della distanza di un metro tra un posto e l’altro.

Anche in questo caso è obbligatoria la dotazione a bordo di igienizzante per le superfici e di dispositivi per la protezione individuale per ciascun occupante. Al comandante è affidata la responsabilità di assicurare il rispetto di tali obblighi.

Per la navigazione al di fuori dalle acque nazionali è necessario far riferimento alla normativa internazionale o dei singoli paesi nelle cui acque territoriali si accede.

Per quanto riguarda la locazione si applicano le stesse norme di prevenzione previste per le imbarcazioni private<sup>10</sup>.

Se l’unità viene locata a persone che non convivono abitualmente nella stessa abitazione occorrono particolari accorgimenti per l’uso delle cabine dell’imbarcazione, in ciascuna delle quali possono alloggiare solamente persone conviventi.

Il locatore ha l’obbligo specifico di provvedere alla sanificazione di tutti i locali d’uso dell’unità oggetto del contratto tra la fine di una locazione e l’inizio di un’altra. Tale obbligo vale, a maggior ragione, anche per le locazioni di breve durata, come quelle dei gommoni o dei piccoli natanti da spiaggia (pedalò, jole, pattini, tavole a vela, canoe, ecc.).

Sempre il locatore sarà tenuto a rifornire l’unità di provviste di prodotti per l’igienizzazione, affiggendo altresì cartelli informativi, in diverse lingue, per sensibilizzare i clienti all’osservanza delle misure igieniche anti-COVID.

---

<sup>10</sup> Sul contratto di locazione di unità da diporto cfr. S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 485; M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2007, 103.

Qualora venga ingaggiato uno skipper da parte del locatario, si applicheranno le disposizioni relative al noleggio<sup>11</sup>.

Per quanto riguarda quest'ultima fattispecie le linee guida del Ministero distinguono tra obblighi a carico del noleggiante (armatore), obblighi dell'equipaggio ed obblighi in capo agli "ospiti noleggiatori".

Il noleggiante sarà tenuto, al pari del locatore, a provvedere alla sanificazione dell'unità prima di ogni utilizzo: tale trattamento riguarderà i cosiddetti "locali di vita", cioè le cabine, i servizi igienici, gli ambienti cucina e pranzo, i lettini prendisole, le piscine, le zone di passaggio, la plancia comandi ecc.

I locali destinati esclusivamente all'equipaggio (cabine e relativi servizi), andranno sanificati periodicamente, specialmente ogni volta che vi sia l'avvicendamento di uno o più membri dello stesso.

Sul comandante e su tutti i componenti dell'equipaggio gravano gli obblighi di prevenzione a carico di ogni lavoratore che abbia contatti con l'utenza: l'utilizzo dei dispositivi di protezione (mascherine e guanti) è sempre obbligatorio durante le operazioni di ormeggio, disormeggio, bunkeraggio ed eventuale rimorchio da parte di altre unità. È prevista, inoltre, la misurazione obbligatoria della temperatura corporea per ognuno di essi con cadenza giornaliera.

Tutti i membri dell'equipaggio che siano autorizzati ad effettuare manovre di primo soccorso, dovrebbero essere obbligati a sottoporsi, prima dell'imbarco e con una certa periodicità, al test di positività al COVID-19, il cui esito andrà conservato a bordo.

L'equipaggio avrà cura di impedire l'accesso a bordo ad estranei durante le soste in porto o in marina ed in qualsiasi altra circostanza.

Per quanto riguarda l'uso delle cabine vale la stessa regola esposta a proposito della locazione relativamente al divieto di ospitare nella stessa cabina persone che non vivono nella stessa unità abitativa, data

---

<sup>11</sup> Per un approfondimento sul contratto di noleggio di unità da diporto, oltre ai già citati contributi relativi ai contratti di utilizzazione, cfr. L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, cit., 501; F. PELLEGRINO, *Charter di unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, IV, cit., 123; M. DEIANA, *Il noleggio d'unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2007, 115.

l'impossibilità di garantire all'interno delle stesse il distanziamento sociale minimo.

Il comandante è comunque tenuto a verificare che siano sempre rispettate a bordo dell'unità le misure essenziali di prevenzione della diffusione del COVID-19, quali la distanza interpersonale e l'utilizzo dei dispositivi di protezione del naso e della bocca da parte di equipaggio e passeggeri.

Va rammentato inoltre che il comandante, o un suo incaricato, deve verificare la temperatura corporea delle persone che si imbarcano, dovendo negare l'accesso a coloro che presentino una temperatura pari o superiore a 37,5°. Il valore rilevato va annotato in un apposito registro tenuto a bordo e comunicato solo se dovesse risultare superiore o uguale a 37,5°.

A carico dell'armatore e dei suoi ausiliari gravano gli obblighi di informazione e di sensibilizzazione sul rispetto, da parte dei noleggiatori ed ospiti, delle misure di prevenzione della diffusione del COVID-19 da osservare a bordo, anche attraverso la predisposizione di appositi cartelli informativi, possibilmente redatti in più lingue.

Ulteriori disposizioni particolari sono adottate dalle Regioni: ad esempio, tutte le persone che giungano in Sardegna a bordo di unità da diporto provenienti da porti situati al di fuori della linea di costa regionale, in base all'ordinanza del Presidente della Regione n. 27 del 2 giugno 2020, sono tenute a registrarsi prima dell'imbarco mediante la compilazione di uno speciale modulo disponibile sul sito della Regione stessa o tramite una specifica applicazione (*App Sardegna Sicura*). Il Comandante dell'unità, in questo caso, è tenuto a verificare la ricevuta dell'avvenuta registrazione, vietando l'imbarco ai soggetti non muniti.

I noleggiatori e gli ospiti saranno tenuti ad uniformarsi alle regole comuni di prevenzione, sia per quanto riguarda il rispetto della distanza interpersonale di un metro, che per quanto riguarda l'utilizzo delle mascherine e l'igienizzazione delle mani. Il numero di persone ammesse a bordo è strettamente legato alla necessità di rispetto del distanziamento sociale, secondo il parametro di una persona per ogni metro di lunghezza lineare dell'unità, compresi i membri dell'equipaggio. Sono ovviamente esonerati dall'obbligo del distanziamento i soggetti che vivono nella stessa abitazione.

La procedura da seguire qualora si presenti un'emergenza sanitaria a bordo ricollegabile, anche solo potenzialmente, al coronavirus, è in-

dicata nei protocolli del Ministero della Salute – Direzione generale della prevenzione sanitaria<sup>12</sup>, in cui si precisa che il comandante di unità marittime con equipaggio (la regola vale quindi sia per le unità adibite a noleggio che a quelle private o in locazione in cui siano presenti uno o più componenti l'equipaggio arruolati dall'armatore, sia esso proprietario o conduttore dell'unità in locazione), qualora si presenti un evento sanitario avverso riconducibile a malattie infettive da COVID-19, dovrà inviare prontamente all'autorità sanitaria marittima il modulo di dichiarazione di salute pubblica del viaggiatore, contenente la richiesta di libera pratica sanitaria, la dichiarazione di sanità marittima per il diporto, i dati anagrafici ed i recapiti telefonici e di domicilio o residenza del soggetto affetto e di tutte le persone che con esso abbiano avuto contatti. A questo punto occorrerà attendere la concessione della “libera pratica sanitaria” con il nulla osta dell'Autorità sanitaria del porto.

La cosiddetta “dichiarazione di sanità marittima per il diporto”, insieme alle lista delle persone presenti a bordo, deve essere compilata e trasmessa, dopo i controlli della temperatura a equipaggio e passeggeri, all'Ufficio di sanità marittima competente per il porto di destinazione, da parte del comandante di unità da diporto dotata di equipaggio provenienti da un'altra regione italiana, da stati dell'Unione europea, da Stati che facciano parte dell'accordo di Schengen, dal Regno Unito, da Andorra o dal Principato di Monaco.

Qualora l'unità provenga da Stati diversi da quelli indicati, in condizioni ordinarie, oltre alla dichiarazione di sanità marittima, andrà richiesta anche la libera pratica sanitaria e sarà necessario attendere la concessione di quest'ultima per poter attraccare in porto e sbarcare.

Solo le unità private senza equipaggio, condotte quindi direttamente dal proprietario o da persona di sua fiducia, non hanno l'obbligo di effettuare le comunicazioni agli uffici di sanità marittima,

---

<sup>12</sup> Il riferimento specifico è alla circolare dell'USMAF SASN Campania Sardegna – Unità territoriale di Porto Torres del 17 giugno 2020 (prot. n. 331. Gli “USMAF” sono gli Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera del Ministero della salute, che operano presso i principali porti ed aeroporti, esercitando competenze in materia di profilassi internazionale e sanità transfrontaliera (cfr. *supra* nt. 8).

essendo unicamente tenute al rispetto delle disposizioni nazionali e regionali.

Per quanto riguarda le vacanze a bordo di unità da diporto, le crociere ed i viaggi venduti da agenzie o *tour operator*, come generalmente avviene per i pacchetti pubblicizzati ed offerti in vendita on line su siti specializzati, nella misura in cui il prodotto “nautico” sia assimilabile ad un pacchetto turistico (nella nozione accolta dal Codice del turismo a seguito dell’approvazione della direttiva UE 2015/2302)<sup>13</sup>, potrebbero essere soggette alla discussa disciplina speciale in materia di «rimborso di titoli di viaggio, di soggiorno e di pacchetti turistici» introdotta dal legislatore nella fase acuta dell’emergenza epidemiologica (confluita nell’art. 88-bis del d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, e, da ultimo, modificato dall’art. 182 della legge 17 luglio 2020, n. 77, che ha convertito in legge, con modificazioni, il d.l. 19 maggio 2020, n. 34)<sup>14</sup>. Le norme citate, che prevedono la risoluzione del contratto per impossibilità sopravvenuta o il recesso in presenza di circostanze correlate al coronavirus che impediscano al cliente di fruire della prestazione e all’organizzatore di eseguirla, non sembrerebbero però applicabili ai contratti di locazione o di noleggio non assimilabili a pacchetti turistici, in quanto stipulati direttamente tra clienti e impresa di charter, senza alcuna intermediazione da parte di organizzatore o agente di viaggi.

---

<sup>13</sup> Cfr., per un esempio di pacchetto turistico avente ad oggetto una vacanza a bordo di un’unità da diporto, G.d.P. Torre Annunziata 11 luglio 2018, n. 10550, in *Dir. trasp.*, 2019, 213, con nota di G. BENELLI, *Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici*.

<sup>14</sup> Per più approfondite riflessioni su tale disciplina si rinvia al contributo di F. MORANDI, *La distribuzione dei servizi turistici in assenza di mercato e nuove regole*, nel presente *Fascicolo*, oltre che a F. MORANDI, *The Use of Vouchers as an Alternative to Cash Refund: The Italian Way to Deal with the Pandemic*, in *Gli effetti del coronavirus su società, economia e istituzioni*, a cura di G.G. Carboni, Udine, 2020, 81 ss.; A. PEPE, *Contratti di viaggio e del tempo libero: tutele e rimedi a fronte dell’emergenza sanitaria da coronavirus*, [www.giuri.unife.it/it/coronavirus/diritto-virale](http://www.giuri.unife.it/it/coronavirus/diritto-virale) [4 maggio 2020].

5. *Le attività sportive.*

Le citate linee guida ministeriali contengono poi dettagliate indicazioni per la disciplina dei centri *diving* e delle attività subacquee a scopo sportivo e ricreativo, ispirate ai medesimi principi di precauzione e di prevenzione della diffusione del contagio<sup>15</sup>.

Le istruzioni-raccomandazioni relative allo svolgimento delle attività da parte delle scuole e dei centri *diving* prevedono, tra l'altro: la raccomandazione dell'utilizzo di sistemi informatici per la gestione delle iscrizioni ai corsi e delle prenotazioni per le uscite; il rispetto, all'interno dei locali, delle regole generali di igiene e di distanziamento sociale; lo *screening* delle condizioni di salute e della temperatura per gli utenti che accedano al centro, tenuti comunque ad autocertificare l'assenza di sintomatologie riconducibili all'epidemia; gli obblighi di informazione riguardo alle misure di prevenzione adottate ed alle misure di distanziamento interpersonale; le procedure di sanificazione dei locali.

Le altre regole-raccomandazioni sono dedicate al corretto e sicuro utilizzo delle attrezzature subacquee, ed alle misure speciali da adottare a bordo di barche e gommoni per l'assistenza alle immersioni, in cui deve sempre essere garantito il rispetto delle misure di distanziamento sociale e l'utilizzo generalizzato di guanti e mascherine.

Per quanto riguarda gli altri sport nautici ed acquatici<sup>16</sup>, si segnalano, per la loro rilevanza, le linee guida adottate dalla Federazione italiana

---

<sup>15</sup> Sugli sport subacquei in generale, e sui vari profili di responsabilità nelle attività di insegnamento e di accompagnamento, cfr. S. DI PAOLA e S. ROSSI, *Sport subacquei e responsabilità*, in *L'acqua. Mare, laghi e fiumi*, cit., 479; F. DE FRANCESCO e G. D'ADAMO, *Responsabilità civile e penale nelle attività subacquee*, Milano, 2011; F. ZAMBONIN, *La responsabilità dell'istruttore subacqueo*, in *Dir. tur.*, 2008, 343; S. DI PAOLA, *La responsabilità civile dell'istruttore subacqueo*, in *Danno resp.*, 2004, 12.

<sup>16</sup> Sugli sport dell'acqua in generale, con particolare riferimento alle regole di sicurezza ed ai diversi profili di responsabilità, si rinvia al già citato volume *L'acqua. Mare, laghi e fiumi*, cit. Sulla vela cfr., in particolare, L. TROVÒ, S. BEVILACQUA e S. ROSSI, *Sport velistici, regole di sicurezza e responsabilità*, *ivi*, 305; sulle tavole a vela, R. DUCATO e S. ROSSI, *Le tavole a propulsione eolica: il windsurf e il kitesurf*, *ivi*, 383; sulle attività motonautiche cfr., invece, M.I.A. PISANU,

vela (F.I.V.), che disciplinano la ripresa delle attività sia delle scuole di vela che dei circoli nautici affiliati, soprattutto in relazione alle attività di allenamento ed ai raduni tecnici<sup>17</sup>.

Valgono, in ogni caso, per le attività agonistiche e non (regate, velegiate, ecc.), le regole generali adottate dal Governo nelle varie fasi di uscita dall'emergenza sanitaria<sup>18</sup>. In particolare, per la fase attuale, occorre far riferimento al d.P.C.M. 11 giugno 2020, recante «Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19»<sup>19</sup>, che si applicano dalla data del 15 giugno 2020, in sostituzione di quelle del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 maggio 2020, e saranno efficaci fino al 14 luglio 2020.

Per la vela e gli sport nautici in generale dovrebbe valere la disposizione per cui a decorrere dal 12 giugno 2020 gli eventi e le competizioni sportive riconosciuti di interesse nazionale dal CONI, dal Comitato Italiano Paralimpico, e dalle rispettive federazioni, ovvero organizzati da organismi sportivi internazionali, sono consentiti all'aperto senza la pre-

---

A.L.M. SIA e S. ROSSI, *Sport motoristici sull'acqua: regole di sicurezza e responsabilità*, ivi, 245; sugli sport fluviali, M. COCUCCIO e S. ROSSI, *Gli sport fluviali o da discesa lungo i corsi d'acqua*, ivi, 419.

<sup>17</sup> Ci si riferisce al «Protocollo di regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del COVID-19 nelle società e associazioni sportive affiliate», del 20 maggio 2020, consultabile su: [www.coni.it/images/speciale\\_covid19/FIV\\_-\\_Norme\\_organizzative\\_comportamentali\\_2.pdf](http://www.coni.it/images/speciale_covid19/FIV_-_Norme_organizzative_comportamentali_2.pdf).

<sup>18</sup> Si vedano, ad esempio, le «Linee guida per l'attività sportiva di base e l'attività motoria in genere», che contengono le indicazioni generali e le azioni di mitigazione necessarie ad accompagnare la ripresa dello sport, a seguito del *lockdown* per l'emergenza COVID-19, alle quali devono attenersi tutti i soggetti che gestiscono, a qualsiasi titolo, siti sportivi, o che comunque ne abbiano la responsabilità. Esse rappresentano, insieme alle «Linee guida per lo svolgimento degli allenamenti per gli sport di squadra» il quadro di riferimento anche per le ulteriori indicazioni fornite in materia a livello regionale.

<sup>19</sup> In *G.U. Serie Generale* n. 147 dell'11 giugno 2020.

senza di pubblico, nel rispetto dei protocolli emanati dalle rispettive federazioni sportive nazionali e dagli enti di promozione sportiva, al fine di prevenire o ridurre il rischio di diffusione del virus COVID-19 tra gli atleti, i tecnici, i dirigenti e tutti gli accompagnatori che vi partecipano. Analogamente le sessioni di allenamento degli atleti, professionisti e non professionisti, degli sport individuali e di squadra, sono consentite “a porte chiuse”, nel rispetto dei protocolli emanati.