



Roma 23 Giugno 2020
Prot. Num 2020/pres 4

Al Ministero della Salute
Direzione Generale della Prevenzione Sanitaria Ufficio 3
Coordinamento USMAF-SASN -sede- via pec: dgprev@postacert.sanita.it

Alla Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali
le infrastrutture portuali
ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

dott. Mauro Coletta
dg.tm@pec.mit.gov.it

e per conoscenza:

- Al Capo Dipartimento Trasporti e Navigazione del MIT
dott. ssa Speranzina De Matteo
dt.segr@mit.gov.it

- Alla Presidenza del Consiglio
- Al Comando Generale delle Capitanerie di porto Via pec:
cgcpc@pec.mit.gov.it

Oggetto: U R G E N T E – Vs. note prot. 0019809-08/06/2020-DGPRES-MDS-P e 0020849-15/06/2020-DGPRES-MDS-Pavente ad oggetto: “sorveglianza sanitaria su imbarcazioni da diporto”.

Si apprende dell'intervenuta adozione da parte di Codesta Spett.le Autorità Sanitaria delle note meglio specificate in oggetto con le quali “si dispone” un significativo obbligo di adempimenti “in capo ai i comandanti delle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore ai 24 metri, provenienti da porti nazionali e che abbiano effettuato una navigazione superiore alle 6 ore, o provenienti da porti di paesi stranieri tra quelli ricompresi nell'Art.6 del DPCM 17/5/2020”.

Sul punto sia consentito evidenziare come la suddetta misura non appaia, prima facie, in linea con le vigenti disposizioni dettate in tema di contenimento della pandemia COVID19.

Risulta, invero, che la circolazione nazionale interna e, salvo alcuni specifici casi ben individuati, quella internazionale non soggiacciono più a particolari limitazioni né, in particolare, ai vincoli posti oggi da Codesta Autorità sanitaria con la nota in oggetto.

Ed infatti, ad una prima lettura della nota in oggetto, la stessa parrebbe riferirsi indistintamente alle “imbarcazioni da diporto” inferiori ai 24 metri (salvo, poi, riferirsi alle “barche da diporto” nel modulo di autocertificazione) dimenticando che trattasi di mezzi di trasporto privati in relazioni ai quali, si ripete, non parebbero essere previste – dalla normativa in atto vigente – peculiari misure restrittive.

Nell'ambito del corretto rapporto collaborativo con le Istituzioni, vieppiù con quelle deputate alla tutela della Salute pubblica qual è Codesto Ministero, ci permettiamo di rilevare come la misura disposta con la nota in oggetto abbia generato un immediato scompiglio tra gli associati delle nostre territoriali (siano essi diportisti ovvero operatori del settore e, in primo luogo, gestori di porti, marina, approdi ed ormeggi) e ciò in considerazione sia di quanto sopra esposto in relazione agli aspetti prettamente normativi sia alle conseguente ingentissima mole di dichiarazioni (migliaia al giorno, ad una prima stima) che – stante l'ormai avviata stagione balneare – dovranno essere puntualmente ed urgentemente controllate, si auspica in tempo reale da Codesto Ufficio trattandosi infatti di una procedura che potrebbe porre difficoltà ostative all'ormeggio delle imbarcazioni nei porti di arrivo.

L'attività che appare quantomeno poco conosciuta dall'estensore della disposizione, darebbe luogo a non pochi problemi pratici in quanto ci si troverebbe nella malaugurata condizione, qualora nella "dichiarazione marittima di sanità per il diporto" non tutti i parametri richiesti dovessero essere confermati positivamente, di mantenere al largo o in isolamento l'imbarcazione oggetto di attenzione sanitaria: il servizio di monitoraggio da parte di Codesto Ministero (che auspichiamo verrà puntualmente testato) dovrà essere garantito h24 e quasi nessun porto ha aree adatte da destinare a questa evenienza.

Vale la pena altresì di porre in evidenza che la disposizione risulta oltremodo discriminante oltre che poco equilibrata sotto l'aspetto tecnico e giuridico, e ciò, sia all'interno del comparto nautico che all'atto del confronto con gli altri sistemi di mobilità nazionale.

In relazione all'ambito della navigazione infatti, nella Vs nota fate riferimento al tempo della navigazione – di sei ore - e non alla distanza intercorsa tra il porto di partenza e quello di arrivo quali che siano, senza fare distinzione quindi tra una navigazione locale- o interregionale e l'eventuale internazionalità del viaggio, cosa quest'ultima che potrebbe in verità dare origini a procedure di tutela sanitaria effettivamente utili e/o necessarie.

Relativamente poi alla durata del trasferimento risulta palese che la riduzione dell'effetto sia normativo che pratico al parametro del tempo di navigazione, è palesemente aleatorio. In sei ore una barca a vela può percorrere 50 miglia - mentre una a motore 180 – ma potrebbe essere che durante la navigazione vi siano soste volute e/o forzate, ragione per la quale il parametro di per sé non viene ad essere rappresentativo di un elemento di valutazione oggettiva.

In merito al raffronto con le altre attività di mobilità delle persone poi, vi è da aggiungere che non si comprende quale sia stata la ratio per la quale si sottopone la pratica nautica, sia essa ludica o commerciale, a disposizioni così pesanti e penalizzanti, se messa a confronto con quelle analoghe atte agli spostamenti di persone via terra o via aria, pur essendo queste ben più consistenti a tal punto da non essere minimamente comparabili sotto il rischio sanitario, né per numero di persone, né per velocità dello spostamento di un eventuale contagiato, né tantomeno per la potenzialità del contagio che le altre tipologie di movimento possono indurre.

Senza nulla togliere all'intenzionalità che Codesta Autorità Ministeriale abbia inteso percorrere ai fini degli interessi collettivi, ci pare obiettivo e necessario per tutti i soggetti coinvolti aggiornare le disposizioni

attualmente vigenti in modo che l'attività nautica locale, regionale e nazionale sia equiparata alle altre tipologie di mobilità delle persone, lasciando ai comandanti la responsabilità di dichiarare l'eventuale presenza di persone in stato febbrile o di altre situazioni di anomalia che potessero portare a potenziali rischi di contagio.

Viene da se che a nostro parere va invertita la disposizione, sollevando i comandanti dal fare dichiarazioni di “non rischio sanitario a bordo” e ciò anche in funzione del fatto che al momento dell'arrivo in porto vi è già l'obbligo da parte del gestore-concessionario al controllo della temperatura di chi vi entra, per poi allertare l'autorità sanitaria competente.

Rispetto a chi va eventualmente sottoposto alla disposizione di “sorveglianza sanitaria su imbarcazioni da diporto” sarebbe opportuno che tale procedura riguardasse le imbarcazioni provenienti dall'estero e non certo quelle in arrivo dai porti nazionali, a prescindere dalle ore di navigazione e/o di svago trascorse in mare.

Concludendo, si chiede la revisione sostanziale della nota in oggetto in relazione alla quale la scrivente Associazione si dichiara sin d'ora disponibile ad un confronto finalizzato all'adozione di misure efficaci, facilmente applicabili, rientranti nei limiti previsti delle vigenti disposizioni in tema di spostamenti con mezzi privati nazionali ed internazionali.

Si rimane in attesa di cortese urgente riscontro.

Con osservanza.

Il Presidente di Assonautica Italiana
Presidente CCIAA BRINDISI

ALFREDO MALCARNE