

Pettegolezzi sulla patente nautica per unità da diporto

Diporto, che cosa significa? Per diporto si intende quella navigazione ricreativa e senza scopo di lucro che si può praticare con una specifica categoria d'unità dette esattamente "unità da diporto".

Queste sono regolamentate nelle prescrizioni tecniche della Direttiva dell'Unione Europea 94/25/CE e successive modificazioni, sono marcati CE e non hanno un limite di navigazione dalla costa, ma 4 specie di navigazione legate alle condizioni meteomarine:

1. categoria di progettazione A: con qualsiasi condizione meteomarina;
2. categoria di progettazione B: con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a 4 metri (mare agitato);
3. categoria di progettazione C: con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a 2 metri (mare molto mosso);
4. categoria di progettazione D: con vento fino a forza 4 e onde di altezza significativa fino a 0,30 metri.

Le abilitazioni si definiscono patenti nautiche e sono tre:

- senza alcun limite dalla costa (vela e motore);
- entro le 12 miglia dalla costa (vela e motore);
- per nave da diporto.

Le patenti nautiche abilitano al comando di unità a vela e motore; a richiesta possono essere limitate per la conduzione di unità solo a motore.

Il D.L. 171 del 18/07/2005 distingue le patenti in tre categorie che abilitano al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto nelle rispettive categorie:

- Categoria A: comando e condotta di natanti e imbarcazioni da diporto;
- Categoria B: comando di navi da diporto;
- Categoria C: direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto.

La categoria C riguarda i cittadini diversamente abili e fa riferimento alle direttive che il comandante impartisce ad un operatore che supplisce alle limitate attività motorie dello stesso.

Tutte le abilitazioni sono soggette ad esame e diventano obbligatorie quando si superano i 40,8 cv di potenza, le sei miglia dalla costa e se si conduce o una unità che pratica lo sci nautico o un acquascooter di qualsiasi potenza.

Gli esami si possono svolgere per le patenti entro le 12M presso le Capitanerie di Porto e gli Uffici provinciali della Motorizzazione Civile mentre per le patenti oltre le 12 M e il



comando navi, solo presso le Capitanerie di Porto, tutte nella stessa provincia d'appartenenza del candidato.

Per le modalità d'esame occorre precisare che attualmente il tutto è regolamentato dal DPR 431/97 e dal DL 146/2008 che disciplinano le patenti ma che denotano solo dei generici programmi d'esame, nell'attesa della fine delle sperimentazioni degli esami a quiz che verranno applicati unificati su tutto il territorio nazionale; lavoro lungo e faticoso a cui abbiamo partecipato insieme al Ministero e altre associazioni di categoria. Per ora gli uffici autonomamente hanno applicato procedure da loro prodotte con una disparità evidente soprattutto sulle valutazioni d'idoneità che hanno comportato, prima della già citata territorialità vedi DL 146/2008, delle preoccupanti migrazioni di esaminandi nelle solite province popolate dalle scuole che pubblicizzano gli esami in due giorni.

A questo punto è doveroso puntualizzare quanto segue: gli esami si possono conseguire solo dopo 30gg dalla domanda e non dopo 2 gg, lo stabilisce il DPR 431/97 per permettere la doverosa preparazione del candidato e per questo le scuole nautiche che seriamente svolgono il loro lavoro, hanno necessariamente bisogno di due mesi e non due giorni per completare in modo soddisfacente la formazione di un candidato tipo entro le 12 M e ancora di più per le rimanenti patenti.

Da qui se ne deduce la "serietà" di coloro che pubblicizzano tale rapidità, spesso fertile in zone ove le inchieste giudiziarie hanno riscontrato illeciti negli esami. In questo, grande è la responsabilità delle Province competenti a cui sta l'onere della vigilanza e pure del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che seppur sollecitato in più interventi questi è intervenuto, e non sempre, solo dopo i primi arresti. Ma è

doveroso evidenziare che questi atteggiamenti sono anche la naturale conseguenza, della eccessiva severità dei "soliti uffici" ove sovente, agli esami si presentano quesiti difficoltosi e spesso sulla base di pubblicazioni già censurate riguardo la non attendibilità dall'Istituto Idrografico della Marina vedi nota del 12/03/09, oltre che assolutamente non attinenti alla realtà della attuale navigazione con uno svolgimento limitato nel tempo d'esecuzione e che spesso comporta una valutazione d'insufficienza del candidato anche nei casi ove essa non sussiste, determinando una sfiducia dello stesso sul sistema di valutazione e delle Istituzioni competenti, preferendo così trovare altre "rotte" poco ortodosse. Certi esaminatori soprattutto romani dovrebbero meditare su tutto ciò, anche dovuto al fatto che mentre ad un titolare ed insegnante di scuola nautica viene richiesto di dimostrare con i titoli, insieme al naturale giudizio della sua clientela, la sua capacità professionale, nessuno ha mai risposto alle mie richieste di quali titoli devono avere i componenti delle commissioni d'esame. Ovvero, tra gli operatori del settore e nella clientela si inizia a trovare fastidioso che spesso gli esaminatori sono poco "navigati" e guarda caso poi questi, sono sempre i più severi vedi il luogo comune

"che chi non conosce la materia, spesso la giudica".

Ma a rigor di logica è necessario precisare che le scuole nautiche regolarmente autorizzate dalla Provincia e che operano stabilmente nel settore, garantiscono ai loro iscritti la giusta preparazione per il superamento dell'esame, soprattutto quando i loro insegnanti, presentandoli, sono consapevoli che la loro preparazione di base gli può permettere d'aver successo nel conseguimento della desiderata patente nautica. Differentemente, con le scuole improvvisate ed irregolari, l'utenza rischia di rimetterci tempo e denaro.

Buon vento

Adolfo D'Angelo

titolare di scuola nautica e

rappresentante scuole nautiche della CONFEDERTAAI una delle associazioni maggiormente rappresentative di categoria