

Capitani scoraggiati

Caos nei titoli professionali del diporto. Una strana storia che coinvolgerà anche gli utenti charter

di CARLO MARZANO e MICHELE TOGNOZZI

Cadono tutti dalle nuvole. Tutti gli operatori charter con i quali abbiamo parlato, e sono stati molti, hanno avuto l'identica reazione. Stupore, incredulità, delusione. Questo nuovo decreto ministeriale, il n. 121 del 10 maggio 2005 sui titoli professionali del diporto non ha provocato reazioni positive. A prima vista sembra un provvedimento in controtendenza per un settore che va avanti solo grazie alla passione di chi ci lavora. Se non avverranno cambiamenti il rischio è di spingere nel sottobosco chi già viveva di nero e senza quelle garanzie di professionalità necessarie che, in prima istanza, la nuova legge voleva proprio introdurre. Un paradosso. Prima bastava presentare due fotografie con una domandina scritta e il gioco era fatto.

Chiunque poteva in teoria fregiarsi del titolo di conduttore per le imbarcazioni a noleggio. Adesso siamo passati all'eccesso opposto. Intendiamoci, sono tutti d'accordo nel voler finalmente regolarizzare un settore che, come dice il vicepresidente dell'A.Ma.Di. (Associazione dei marittimi del diporto) Luciano Panizzut "Comprende troppa gente che opera in modo piratesco".

Partiamo quindi con calma. Innanzitutto chi già possiede il titolo da conduttore, li chiameremo gli skipper regolari, può continuare a lavorare tranquillamente nel mare italiano su imbarcazioni fino a 24 m (oltre, come è noto, si tratta di navi da diporto con tutt'altra normativa). Per mettersi in regola, come prevede il decreto, c'è tempo fino a dicembre. Per loro è prevista una specie di scorciatoia ma i termini esatti del percorso sono ancora in discussione "Abbiamo chiesto una proroga - ci dice Panizzut - perché in molti ancora stanno tentando di capire come muoversi e sinceramente la scadenza dei diciotto mesi dalla data d'entrata in vigore del decreto ci sembra eccessivamente corta". È in discussione anche la possibilità di estendere il titolo precedente fino a conferirgli una portata internazionale, ma sul come e quando non si sa nulla.

Altro scoglio è il diploma di secondo grado, senza il quale non si può accedere alla procedura. Forse un errore di redazione, forse una svista, ma che fine faranno tutti coloro che, avendo la licenza media e il titolo di conduttore, vogliono regolarizzarsi? A parte i dubbi sulla liceità non esiste un'alternativa al ritorno sui banchi di scuola? Altro punto su cui è intervenuta l'Amadi chiedendo al Ministero una revisione.

Lo scoglio maggiore, però, è rappresentato dai 36 mesi di imbarco certificato attraverso un libretto di navigazione. Presumendo in tre, massimo quattro mesi l'anno il tempo passato in mare dalla maggior parte degli skipper italiani, il solo calcolo di quanti anni ci vogliono per mettere di fila 36 mesi fa cadere le braccia. Specialmente a chi, e ce ne sono purtroppo tanti, ha sempre lavorato e si è costruito una solida

esperienza in tanti anni di mare, ma non ha o non ha avuto la possibilità di certificarlo. Ricominciare da zero non è facile. "Capisco quelli che non avevano in mano nulla - continua Panizzut - ma se posso essere d'accordo con chi definisce questo decreto come una legge da correggere, sono convinto che nel settore c'era da tempo bisogno di una regolarizzazione, per il bene della professionalità dell'intera categoria. In molte zone come Roma e la Campania, quasi tutti lavoravano solo con la patente nautica".

Come contraltare a chi resta in parte critico ma sottoscrive in pieno la necessità di mettere dei paletti fissi, c'è chi si scaglia contro il provvedimento, e sono tantissimi, definendolo una stortura. Non è adeguato al settore professionale, è pieno di incongruenze a livello applicativo,

penalizza un'intera categoria che avrebbe invece bisogno di aiuto e, cosa che pare davvero pazzesca, è un copia e incolla delle leggi a uso dei marittimi commerciali.

"Credo che quanto hanno fatto in questo campo - dichiara Michele Costabile, operatore del settore e skipper tra i primi a interessarsi dell'argomento e a reagire al decreto attraverso studi e sondaggi sul sito yacht.it - evidenze che sono state cambiate le cose senza aver prima realizzato o ragionato su un progetto che avesse uno scopo, una direzione e un obiettivo".

In pratica siamo in un settore che già faceva fatica a crescere, ma che adesso sarà costretto a organizzarsi all'italiana per sopravvivere. Con buona pace di chi sperava nelle strategie del governo per il rilancio della nautica da diporto. "In base alle ipotesi che abbiamo fatto e i relativi calcoli - continua Costabile - sappiamo che la clientela non può crescere oltre un certo numero. Nel settore della locazione abbiamo delle barche, piccole, tra i 10 e i 16 metri. Basta una patente. La classe media italiana, con 1.200 euro a settimana, potrebbe uscire al timone di una barca che sembri la sua. Nella locazione, il cliente deve avere la capacità di condurre e deve

avere altri sette, nove amici insieme con i quali organizzare una vacanza. Gli amici devono essere tutti disponibili nello stesso periodo. Chiunque vive in una grande città ha già problemi a invitare a cena otto amici per una sera". "Poi abbiamo - continua - il settore del noleggio, ovvero barca con skipper. Con le vecchie e le attuali norme soggiace a una serie di problemi che ne esaltano i costi. Non solo prendi a nolo una barca in cui sei ospite. C'è l'equipaggio, con il suo costo. Più crescono le dimensioni della barca più crescono i costi. Sono in genere barche superiori a sedici metri. Hanno un altissimo mercato e non conoscono crisi. Anche i Greci si stanno dando da fare. Non c'è un progetto per far godere il mare italiano attraverso la nautica". Se avessimo un programma, secondo Costabile, potremmo anche scon-



In apertura: skipper professionista al timone di un sedici metri.

Sopra: un'imbarcazione da charter in navigazione ai Caraibi.



Come intervenire

Mercoledì 5 aprile siamo stati al convegno organizzato da Isyba (Italian Ship & Yacht Broker Association) dove, fatto storico, sono intervenuti quasi tutti i rappresentanti delle categorie interessate (mancava Ainud).

- Hanno deciso di redarre un documento comune con tutte le iniziative da proporre al ministero dei Trasporti, per modificare la normativa in modo da regolamentare, tra l'altro, in maniera logica tutte le attività dei lavoratori del diporto.

- Non esistono dati esatti, ma è stato calcolato che le persone in grado di operare da quest'estate in regola con il nuovo decreto saranno non più di 50, su un parco di addetti di sicuro superiore ai mille.

- Altro dubbio scaturito dall'incontro riguarda la possibilità, per chi già possiede il titolo di conduttore, di operare in acque internazionali. Il ministero ha ufficialmente risposto di sì. Ma all'estero, per esempio in Francia, richiedono dei titoli che attualmente i conduttori italiani abilitati non posseggono.

Chi si spinge al di fuori delle acque "marittime" lo farà a proprio rischio e pericolo.

- Al momento la linea comune pare quella di recuperare l'interesse che finora non c'è stato nei confronti di quella che potremmo definire la "piccola impresa nautica".

FOTO TOGNOZZI

giurare l'ingresso di flotte straniere in Italia. Se accettassimo una globalizzazione del charter nautico in Italia secondo gli schemi che oggi sono quelli che stanno sui binari andremmo a finire in rovinosa perdita di livello del charter e a questo non potremmo più porre rimedio. Potremmo cointeressare coloro che sono già all'interno del mercato ma non hanno prospettive di crescita. I piccoli operatori dovrebbero avere le spalle coperte da un progetto statale di sviluppo. Magari una flotta di barche tutte uguali, studiate per il charter. Realizzati anche in base ai problemi di ormeggio e a basso livello d'impatto ambientale.

Spesso le scuole di vela, che non sono in linea di principio operatori charter, gestiscono il noleggio indirettamente. Dopo la prima iniziazione propongono ai loro allievi-soci forme di fidejussione che comprendono regate e crociere, con aspetti di scuola di navigazione e con l'eventuale aggiunta di altri interessi specifici: ambientali, biologici, sociali, storici.

In Italia gli operatori charter di rilievo sono circa 300. Le scuole di vela, a vari titoli e livelli, sono circa 1.500 (ovviamente la maggior parte si basa sulla scuola vela di iniziazione e non rientra in questa specifica). Il mercato parallelo propone quindi quel che si può proporre per rispondere a un'offerta che c'è. In tutto ciò il legislatore non si è interrogato su quali possibili sviluppi ci siano, se quello della locazione o del noleggio o se esiste una terza via. Non si è interrogato su quali siano le barche idonee per poterlo fare e in quali porti o darsene potranno stare queste barche. Non si è interrogato su quale gente potrebbe navigare su queste barche, quale tipo di titolo professionale dare a queste persone visto che non è stato previsto ciò che si sarebbe rivelato più semplice e consigliabile in base all'esperienza, ovvero un titolo professionale di skipper. In sintesi, una norma calata dall'alto sul settore senza tenerne in conto le esigenze specifiche. Noncuranza? Ignoranza?

"Calcolando che ci siano mille aziende impegnate nel settore - ci dice Marco Scala, fiorentino, skipper di una delle più titolate scuole di vela e società di charter italiane - con una media di tre persone, e calcolando con ottimismo che il 50% sia già in possesso del vecchio titolo da conduttore, più o meno duemila persone

dovranno ricominciare da capo. Il che per 36 mesi di imbarco vuol dire almeno dodici anni di lavoro...". "Per insegnare a chi vuole prendere la patente nautica basta avere la patente da tre anni - continua - ma per portare la gente a fare il bagno servono sette corsi Imo, non specifici per il diporto e che tra l'altro all'estero costano 50 euro l'uno contro le centinaia di euro chiesti qui in Italia. Un'assurdità, come quella delle acque marittime. A voler essere pignoli allora nei laghi e nei fiumi tutto ciò non vale, però è stato trovato l'escamotage di estendere le acque marittime alle acque territoriali".

A fronte di una serie di adempimenti burocratici eccessivi per uno skipper che, poniamo, deve sbarcare due giorni a Capri, esiste tutta una serie di attività non previste nel tirocinio o nel bagaglio culturale di chi farà lo skipper. La manutenzione delle barche, la gestione, il trasferimento, l'intermediazione con i clienti, la promozione... un ciclo completo di operazioni non previste perché sulle navi mercantili chi le comanda non si mette ad aggiustare un albero o a rilasciare una ricevuta.

Vediamo, quindi, quali sono i corsi e gli esami da sostenere per poter accedere alla professione, insieme con i 36 mesi di imbarco, l'iscrizione alla Gente di Mare e il libretto di navigazione di prima categoria. I principali sono i corsi antincendio di base, sopravvivenza e salvataggio, responsabilità personali e sociali e il soccorso sanitario di primo livello. Servono tutti per ottenere il certificato di competenza. Questi corsi, a seconda delle scuole sparse in tutta Italia, possono andare dai 1.500 ai 5.000 euro ciascuno. Per ora però, come ci dice Stefano Ravasi, istruttore della Tecno Italia Saving e Survivor di Anzio, ai corsi stanno partecipando specialmente i marittimi di carriera. "Hanno cominciato a venire anche i diportisti, gli skipper - dichiara Ravasi - ma in misura minore rispetto a quanto ci aspettavamo. Credo che molti siano ancora in attesa di capirci qualcosa, di capire cosa dovranno fare".

Non è finita, perché la legge di corsi ne prevede altri. Sono quello di marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio (Mams), in cui lo skipper dovrà imparare, tra l'altro, come si ala in mare una scialuppa di salvataggio; il Global Maritime Distress Safety System (Gmdss) e il corso radar presso istituti riconosciuti. Alla fine deve superare un

FOTO FERRI (ROLEX)



La lunga rotta

Poniamo il caso di un giovane che sogna di fare lo skipper. Vediamo, punto per punto, allo stato attuale della normativa, quali sono le procedure per ottenere l'abilitazione a l'ufficiale di navigazione del diporto? Per prima cosa, iscrizione nelle matricole della gente di mare di prima categoria e libretto di navigazione. Poi a seguire:

- deve avere 18 anni;
- in possesso del diploma di scuola secondaria di secondo grado;
- deve aver completato un periodo di addestramento a bordo di 36 mesi di navigazione, comprensivo di almeno 24 mesi su navi e imbarcazioni da diporto adibite al noleggio con la qualifica di mozzo o allievo ufficiale di navigazione del diporto, ovvero aver conseguito diploma di scuola secondaria di secondo grado con indirizzo di aspirante al comando di navi mercantili, di perito per il trasporto marittimo e di tecnico del mare e aver effettuato un periodo di addestramento a bordo di navi e imbarcazioni da diporto adibite al noleggio di almeno 12 mesi con la qualifica di mozzo o allievo ufficiale di navigazione del diporto. Il periodo di addestramento deve essere effettuato sotto la supervisione del comandante o di chi ne fa le funzioni e deve essere riportato in un apposito libretto di addestramento approvato dall'Amministrazione;

esame teorico e pratico per dimostrare di avere le stesse capacità dell'ufficiale in servizio di guardia in navigazione. L'Associazione degli industriali della nautica (Ucina) ha certamente collaborato con il ministero nella redazione di questo decreto. Dato che l'Ucina rappresenta anche la prima industria al mondo nel settore dei grandi yacht, pare naturale che si sia mossa perseguendo obiettivi relativi soprattutto a quel settore. Altre categorie della nautica, che a ragione non si sono sentite rappresentate con il decreto in esame, avrebbero invece auspicato una visione più omnicomprensiva del settore nautico, basata sulle reali problematiche e professionalità. "Il grande noleggio per loro - azzarda un'ipotesi Costabile - è semplicemente un ulteriore argomento trainante per la produzione di grandi yacht, il punto fondamentale del loro business. Hanno poco interesse agli sviluppi di una nautica intermedia". Abbiamo chiesto di parlarne con il presidente Ucina

- deve aver effettuato, con esito favorevole, i corsi antincendio di base, sopravvivenza e salvataggio, sicurezza personale e responsabilità sociali (PSSR), marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio (MAMS), Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) e radar presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dall'Amministrazione nonché il corso primo soccorso elementare secondo le disposizioni e i programmi stabiliti dal Ministero della salute;
- deve aver sostenuto, con esito favorevole, dopo il completamento del predetto addestramento, un esame teorico-pratico atto a dimostrare il possesso delle conoscenze e capacità di eseguire i compiti e le mansioni dell'ufficiale in servizio di guardia in navigazione di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 2000. Se poi vuol diventare lo skipper di una barca a vela, deve prendere la specializzazione attraverso un esame teorico e pratico equivalente a quello per la patente nautica. L'esame sarà condotto davanti a una commissione integrata da un istruttore velico designato dalla Federazione Italiana Vela o dalla Lega Navale Italiana. Fate voi i calcoli di quanto tempo ci vorrà (e di quanta poca esperienza di mare, su una barca a vela, si sarà fatto)...

Vitelli, ma i suoi impegni gli avrebbero permesso di rispondere troppo tardi rispetto ai nostri tempi di chiusura. Stessa cosa per il ministero. La responsabile della redazione del decreto, contattata telefonicamente per capirne la *ratio legis*, ha detto che non poteva parlare con la stampa e che serviva una richiesta formale di autorizzazione che avremmo dovuto inviare al ministero.

Un bel dilemma, quindi, che potrebbe comportare gravi disservizi nella stagione nautica appena iniziata. La domanda che ci poniamo, senza carta bollata e dopo aver sentito chi per anni della nautica ha fatto la sua professione, è la seguente: tutto questo che c'entra con il mare, con l'esperienza, con la sicurezza, con la diffusione della cultura nautica, con l'economia di un intero settore? Ci sorge un dubbio, infine: non è che, ma siamo certi di sbagliare, in Italia la nautica sia sempre e solo un affare per pochi?