

REGOLAMENTAZIONE, DE-REGULATION, OPPURE CULTURA E RESPONSABILITÀ

Voglio dire subito che non sono un "iper-regolatore", tutt'altro. Non credo alle normative pesanti e dettagliate, che pretendono di tutto prevedere e tutto regolare. Credo, al contrario, che di fronte ad un problema ci si debba preoccupare di ottenere un risultato, più che di fare una legge. Detesto tutti i vincoli e le pesantezze della burocrazia, quando imbrigliano l'iniziativa e paralizzano la voglia e la capacità di fare. Come è accaduto spesso per la nautica da diporto.

E quindi sono pienamente favorevole al principio della de-regulation. Credo agli incentivi a far bene più che alle sanzioni. Le sanzioni, soprattutto in Italia, stimolano la complicità ed il desiderio di evasione più che il rispetto delle norme e la denuncia civile. Troppe norme e troppi controlli servono solo a confondere e disamorare quelli che le norme vorrebbero applicarle. Anche questo è accaduto spesso per la nautica da diporto.

Purtuttavia, rimango talvolta sconcertato da come questi principi vengono interpretati e messi in pratica. Leggo di un movimento di opinione che si propone di ridurre multe definite "sproporzionate" a fronte dell'infrazione commessa. Ma è davvero "sproporzionata" una multa di migliaia di euro per chi transita in velocità nella fascia riservata ai bagnanti? Sento ancora persone convinte che la recente procedura sulle Patenti nautiche dovrebbe essere ancora "semplificata", e le Patenti abolite del tutto. Vi è chi pensa che lo sviluppo dettagliato dei programmi e il limite minimo di durata dei corsi, siano inutili, "tanto c'è l'esame". Ma davvero è tutta qui la de-regulation?

Davvero basta "togliere qualcosa" per favorire lo sviluppo di una nautica sana, forte, consapevole? Il fatto che la maggior parte degli incidenti e delle richieste di soccorso sia causato da infrazioni e da persone senza patente davvero non ci dice nulla?

Dov'è, allora, per la nautica da diporto italiana, il giusto limite tra regolamentazione spinta e de-regulation? Io credo che tale limite vada collocato, di volta

in volta, caso per caso, là dove lo consente lo sviluppo della cultura marinara nel nostro Paese e, con esso, la crescita di quella consapevolezza marinaresca e di quel senso di responsabilità in mare che di tale cultura sono diretta e conseguente emanazione. Dovremo esser tanto più pedanti nella regolamentazione, quanti più continueranno ad essere i diportisti così inconsapevoli da fidarsi di un corso di navigazione "full immersion" di due - dico due - giorni. Tanto più potremo de-regolamentare, quante più saranno le persone colte e responsabili, in senso marinaresco. Cioè, le persone che - regole a parte - sanno badare ai risultati: navigare in sicurezza, per sé e per gli altri, e rispettare, per sé e per gli altri, l'ambiente marino.



Cultura marinara e senso di responsabilità in mare, dunque. È ciò di cui ha dato prova l'Assemblea Generale dei Soci della Lega Navale, e lo dico davvero con l'orgoglio di appartenervi, approvando all'unanimità la proposta di alcune nostre Sezioni: che nessuno dei nostri Soci non patentati si ponga mai al comando di un mezzo che può esser condotto anche senza patente, se prima non avrà ottenuto dagli esperti della sua Sezione una attestazione che possiede cultura marinara e senso di responsabilità in mare tali da garantire che navigherà sempre in sicurezza e rispettando l'ambiente marino. Non pensiamo così facendo di ipotizzare il ripristino di una patente abolita, pensiamo soltanto di impegnarci per offrire alla collettività una "nostra" garanzia.

È una decisione importante, di grande significato civile. Ci imponiamo un limite, ci assoggettiamo volontariamente ad un vincolo. Non intendiamo, con questo, contestare la legge, la riteniamo anzi giusta. Vogliamo soltanto dare un esempio di correttezza in mare, proporre a tutti i diportisti un modello di cultura e responsabilità marinaresca.

D'altra parte, la Lega Navale Italiana esiste anche per questo.

Amm. Angelo Mariani