

## CURRICULUM DI MARE

(Lucy II - Porto di Varazze, 1965).

Ci volevano due taniche di miscela da 50 litri e il nostro Mercury da 35 cavalli spingeva il quattro metri in vetroresina da Varazze a Portofino. Mio padre all'epoca fumava esportazione senza filtro e le dotazioni di sicurezza forse erano due ciambelle di polistirolo. Mia madre, a cassetta, dirigeva il traffico di bordo. Ma avevamo anche un 4 cavalli di scorta. Si partiva di buon mattino con la merenda su questa specie di barca-bomba e si sparava al largo per novanta gradi. Era il 1963 e stavo per compiere i miei primi cinque anni. Ho imparato prima a maneggiare le manette del gas che a tenere in mano la penna per le astine e i filetti, col pennino del tre, che a quell'epoca era molto di moda.

Poi dopo due o tre ore in mezzo al Golfo di Genova spuntava La Chiappa, ed era un sollievo, ma quando c'era foschia cercare di vederla era solo una speranza, compariva anche un paio d'ore più tardi, e al GPS, per diventare un vocabolo di uso comune, mancavano ancora trent'anni, e non eravamo andati sulla luna.

Ma Portofino era come oggi, spesso sporca, indolente e mollacciona, con San Giorgio sempre chiusa e il cimitero degli inglesi già stracolmo di cognomi strani. Si mangiava al Pitosforo e poi di corsa indietro perchè a Varazze non c'era ancora il porto e bisognava "tirare" la barca in spiaggia. Con il cavallo!

Però i fly-junior avevano invaso la Lega navale e come si faceva a non saltarci sopra con tutte quelle ragazzine che quando tirava vento si aggrappavano all'albero tra spruzzi e sciabolate di maestrale. Così dalla spiaggia che ho sempre amato fino a prendere il brevetto di bagnino proprio la stessa settimana in cui acchiappavo la tesi in Diritto Tributario, piano piano mi sono affrancato viaggiando sempre più lontano dalla costa, dopo le sei miglia, e poi dopo le dodici, e poi dopo il profilo del tramonto.

Mio padre – sempre lui – appassionato di grafica e di forme, armò un dodici metri, il ferro di Bertone con 2 Volvo da 450 cavalli e otto brande-uomo. Il comandante del Porto di Varazze, maresciallo scelto di prima classe, era sempre più preoccupato. Il ragazzino non governava soltanto il vecchio cabinato, ma anche il nuovo galeone e le barche in difficoltà che andava a recuperare col Boston dei Carabinieri. Insomma non andava bene! Per fortuna che a 17 anni (siamo già nel 75), dopo aver spazzato le coste di mezza Italia con il ferro di Bertone – tolda in avancarica, timoneria sull'onda di prua –, compresa tutta la Corsica e il Golfo Bastardo del Leone fino a Marsiglia, finalmente se n'era andato a scuola, quella vera di Caprera, e quando sarebbe tornato avrebbe avuto quei diciotto anni, dopo le famigerate elezioni del '78, quelle che essere vicino alla Base Militare Americana di Santo Stefano, mezzo miglio a nuoto, faceva la differenza.

Ma il motore era ormai un ricordo: il sei metri un po' inglese, nel senso che aveva una deriva

da una tonnellata, dell'amico geometra che senza farlo sapere al papà (suo) attraversava il ligure soccorrendo il nostro al confino in collegio a Noli per via di quell'esame di latino da riparare a settembre, ridava la speranza di un futuro in vele dacron, magari non velocissimo ma comunque una speranza al sole, lontano dalle spiagge divenute ormai bivacchi infami di una civiltà da Mare Adriatico.

E gli inverni con quei campionati italiani di 4,70, sperando prima o poi di mettere i piedi su un fly-duchman, quello con il quale un Gardini allora sconosciuto guadagnava il diritto alle Olimpiadi. Un uomo che poi ci attraversò l'orizzonte a manetta di bolina con navi da regata chiamate di Leoni lagunari.

Montanelli ebbe i miei dieci anni migliori, gli Ottanta, in cui la barca fu solo il quarto legno di papà, un dislocante da novecento cavalli, due motori per otto cilindri cadauno, per muovere un monumento da venti tonnellate di legno, caracollante tra un rifornimento e l'altro, ma un oggetto tanto simile ad una petroliera, un rifugio così caldo da passarci le notti di febbraio in onde medie a Beaulieu sur Mar, dipartimento della Var, a ricamare dei "ci-cu" con il Sudamerica – propagazione permettendo – dove il marconista di turno aveva nostalgia, mediamente, della amatriciana localmente reperita, e gradiva sentirsela narrare tra una perturbazione, un tifone e un rapporto di carico pesante.

Ma non si vive di sola Università, di Diritto e di Impresa. Come al solito – siamo nel 1989 – la pelle si ribella e piuttosto che morire un'altra giornata sul battello stampa del Trofeo Zegna chiedo asilo sui three-quarter tonner in partenza da Rapallo. Incoccio nel Mazzanti, un tipo al mondo raro, che mi spiega la rava e la fava, mi indottrina sullo scarso e sulla ammainata carpiata con doppio avvitamento. Morale: due anni dopo vinciamo lo Zegna primi assoluti, e i campionati italiani e quanto altro non si può immaginare con quella barca bella e nelle nostre mani diventata attrezzo di eccellenza.

Quella è un'estate magica, in cui porto in giro come skipper la barca di Milano per tutto il primo Giro d'Italia, da San Remo a Trieste, e non contento quando arrivo risalgo sull'aereo per il mondiale ad Atene, quello combattuto contro JuanCarlos: e scopro che un re, anche in mutande, e anche quando perde, è una cosa seria perché non molla, anche con la sciatica che lo tormenta. Ma quel re che va in barca a vela forse è un re un po' speciale, che raccoglie di persona gli occhiali a mia moglie scostando gli otto della sicurezza già sdraiati per terra.

Pochi mesi dopo però mi faccio male, stanco di sei giorni con i 40 nodi delle regate delle Bocche, siamo a maggio nord Sardegna, non mi accorgo che il rottame sopravento per resistere al nostro arrembaggio cazza tutto anche il buon senso e perde l'antenna di maestra, che carica di vele, strumenti, cavi e velleità maldestre, finisce sulla mia testa, e la apre come un uovo. Sul canotto di emergenza che rimbalza nelle quattro miglia per riportarmi a terra (la boa di partenza ovviamente era al vento, ossia là in fondo, così lontana da ogni plausibile soccorso) restituisco l'anima a Lui e prometto che il mare sarà per sempre il mio albergo. E invece no, la scatola del cocomero mentale in venti giorni si richiude – da sola! – e nessuno ci vuole credere.

Nessuno sano di mente salirebbe più in barca. Io sento solo che non posso far altro che tornarci sopra, questa volta su un mio legno, una barca disegnata dalla grande scuola: nei miei anni francesi un vecchio nostromo mi ha fatto navigare sul proprio Stephens, uno Swan del Signor Olin, che oggi a 96 anni pilota ancora i suoi vascelli e vince a Punta Ala come un giovanetto, come quel suo discepolo Ron Holland che ha disegnato il mio ferro, quel 43 piedi che da bellissimi anni accompagna le mie voglie di vedere li mondo. Dal mare.



