



Marinaio per caso, marinaio per scelta

Le ho contate, sono trentanove: nella mia vita, fino ad oggi, ho compiuto trentanove traversate atlantiche in barca a vela. Non temete, non ho intenzione di raccontarvele tutte: primo perché non me le ricordo e poi perché non credo che interessino più di tanto racconti di alisei, perturbazioni, manovre veliche, turni di notte, eccetera eccetera – ce ne sono già tanti, e che cosa potreste imparare dai miei che non avete già letto nelle storie dei grandi navigatori? In generale credo che sulla navigazione dai libri si impari ben poco: ogni comandante deve fare le proprie esperienze, avere il proprio modo di fare, pensare con la propria testa. La teoria, in mare, vale quel che vale. Vi voglio invece raccontare la mia storia, i miei sbagli, le mie avventure vissute percorrendo centinaia di migliaia di miglia a vela, per passione e per mestiere. Le lezioni che il mare mi ha dato le condivido volentieri, come chi mi ha preceduto le ha condivise con me, aiutandomi non poco a costruire questa mia vita e questo mio mestiere.

Troverete anche indicazioni tecniche, esempi, dettagli da velisti appassionati, ma questo non è un libro tecnico. Non solo perché scrivere un manuale di vela è un'impresa difficilissima, non solo perché in mare dire "si fa così" non ha senso, ma soprattutto perché, prima che un velista, mi considero un viaggiatore. A volte dico anche, per l'orrore di certe orecchie, che sono un contadino

del mare: ho con il mare lo stesso rapporto che un contadino ha con la terra, molto fisico e intuitivo, poco teorico. Appartengo, per età e per mentalità, a una generazione di velisti che andava per mare con pochi fronzoli: niente GPS, niente materiali superelementi, pochi tecnicismi. E quel modo di andare a vela per molti versi è rimasto il mio, anche se oggi a bordo ho tutte le diavolerie tecnologiche immaginabili. Uso la barca per viaggiare, sfruttando il vento senza smettere di meravigliarmi mai, nemmeno dopo tutti questi anni, della sua forza e della sua generosità.

Qualcuno dice che il mio viaggio è rimasto sempre sulle stesse rotte, eppure non è mai stato uguale a se stesso, neppure una volta. In tanti sentono il bisogno di navigare per cercare l'isola perfetta, per sentirsi uccelli d'alto mare, per non vedere terra, per cercare emozioni sempre più forti. Io no.

Per me l'isola perfetta è la mia barca, che è anche la mia casa, e le persone che navigano con me sono il mio mondo, imperfetto, forse, ma come piace a me. E le emozioni il mare riesce a darmele sempre e comunque, anche quando vado da Portovenere alla Capraia. Semplicemente navigo, portando le persone dove vogliono andare, insegnando senza stancarmi mai, condividendo con loro la mia barca e la mia passione.

E la storia del mio navigare comincia ben prima dell'oceano Atlantico, ben prima delle colonne d'Ercole: comincia in Liguria quando, da assoluto neofita del mare, ho incontrato per caso la mia prima barca. E continua con il crescendo della passione per la vela: le derive, il campeggio nautico, le prime navigazioni con gli amici allontanandoci dalla costa. Dovevo imparare molte cose prima di diventare davvero un comandante e le ho imparate tutte sul campo, a mie spese, dedicando vent'anni della mia vita a coltivare un sogno.

Le prime lezioni del mare

Nell'estate del 1972 scoprii che il modo migliore per godersi il mare non è da una spiaggia ma da una barca. Avevo ventun anni e mia moglie mi portò a trascorrere le vacanze a San Terenzo, in Liguria: un luogo meraviglioso ma con spiagge talmente piccole e affollate che trovare lo spazio per stendere un asciugamano era impresa impossibile. Per caso degli amici ci parlarono di un motoscafo che avevano in gestione, fermo in porto per problemi al motore che nessuno di loro riusciva a risolvere. Di mare all'epoca non ne sapevo nulla, ma i motori potevo smontarli e rimontarli a occhi chiusi e non mi feci pregare per aprire il cofano e dare un'occhiata. Pulii un po' le candele, feci un po' di prove e dopo qualche colpo di tosse il motore del motoscafo si mise in moto. Lo mettemmo subito alla prova uscendo in mare e fu così che, per caso, cominciai a diventare un marinaio.

Andare in giro in barca nel golfo dei Poeti era una scoperta, una meraviglia continua. Trovavamo piccole baie riparate dove trascorrere le giornate praticamente da soli, cucinavamo in spiaggia tornando a bordo per passare la notte, le serate le trascorrevamo all'ancora ammirando il panorama di Portovenere sullo sfondo. Fu amore a prima vista e negli anni seguenti non ci furono ripensamenti: comprai prima un piccolo motoscafo di quattro metri e poi un gommone con motore fuoribordo e le vacanze trascorrevano tutte così, per mare, alla ricerca di baie e angoli nascosti. Ogni anno sentivo più forte la voglia di provare barche più grandi, più veloci, qualcosa di nuovo: non sapevo ancora bene cosa cercavo, ma iniziavo a capire che volevo andar per mare il più possibile.

Quella che considero la mia prima vera barca fu la pilotina che comprai sul fiume Po qualche anno dopo: sei metri scarsi, bianca

con due strisce blu, mi sembrava bellissima anche senza il motore, che poi riuscii a mettere insieme con vari pezzi di ricambio trovati a buon mercato in giro per la Pianura Padana. Per tutto l'inverno lavorai per attrezzarla, la collaudai sul lago di Garda e appena arrivata l'estate mia moglie, mia figlia e io partimmo per l'isola d'Elba. Fu la vacanza più bella della mia vita e l'ultima con la famiglia al completo. Poco dopo mi separai da mia moglie e qualche difficoltà finanziaria nell'azienda mi costrinse anche a vendere la mia amata pilotina.

Già, l'ho dato per scontato e non vi ho detto che in quegli anni, oltre a smanettare tra motori e motoscafi, continuavo a lavorare. Avevo la mia piccola azienda metalmeccanica, con l'officina dietro casa come si usava all'epoca, quattro o cinque dipendenti e il mio bel mutuo da pagare. Facevo il modellista meccanico: oggi ci sono le stampanti 3D che sostanzialmente fanno il mestiere che facevo io e forse non sapete nemmeno in che cosa consistesse di preciso. Ve lo spiego: qualsiasi oggetto prodotto per fusione deve avere un modello realizzato in diversi materiali da utilizzare nelle linee di produzione e io facevo proprio i modelli e gli stampi per le fonderie. Ho realizzato modelli di manichini, del cupolino della Ferrari di Villeneuve, di componenti delle Maserati, di un deltaplano: praticamente di qualsiasi cosa. All'epoca non lo sapevo, o meglio, cominciavo solo a intuirlo, ma saper usare bene le mani e gli attrezzi è una delle doti più importanti per chi va per mare. Non ci sono meccanici o elettricisti da chiamare, là in mezzo all'oceano, te la devi cavare da solo, perciò in realtà non ho mai smesso di fare il "ciappinaro", come si dice dalle mie parti, nemmeno quando, qualche anno dopo, chiusi l'azienda. Ma procediamo con ordine.

La pilotina mi aveva insegnato ad amare l'andar per mare e anche senza la famiglia continuavo a passare tutto il mio tempo

libero in Liguria. Come nei migliori romanzi di mare, mi ero fatto amico un pescatore, che un giorno mi regalò un Vaurien, una deriva in vetroresina praticamente distrutta che aveva trovato sugli scogli. Non avevo la più pallida idea di cosa fare per rimetterla a posto, non avevo mai nemmeno pensato di avvicinarmi a una barca a vela, mi piacevano così tanto i motori! Con qualche amico e un bel po' di tempo a disposizione cominciammo a racimolare nei modi più disparati quello che, via via, scoprivamo essere indispensabile: un albero, le vele, delle cime e un'ancora. Dipingemmo la deriva di rosso fiammante, *en pendant* con il mio Bedford, che serviva a trasportarla, e la portammo sul lago di Garda.

Potete anche non crederci, ma il posto che scelsi per varare il Vaurien e avere la mia prima esperienza di vela si chiamava (e si chiama ancora) Tempesta. Se ci penso adesso mi rendo conto che sono stato un po' matto a mettermi in acqua con una deriva sul lago, in inverno, senza avere la minima idea di quello che stavo facendo: le raffiche, che scendendo dai pendii si abbattevano sull'acqua, ci sbattevano qua e là, la barca sembrava un cavallo imbizzarrito, l'acqua era gelida e l'idea di caderci dentro era tremenda. Eppure lì, sul lago, come tanti, ho capito che usare il vento per spostare me e la mia barca era una cosa stupefacente, qualcosa capace di dare un senso di libertà infinito, qualcosa per cui valeva la pena faticare.

L'acqua però era davvero troppo fredda e allora mi spostai al mare, con il Vaurien e il Bedford allestito a camper. Un po' di esperienza di virate e strambate ed ero pronto per la mia prima vacanza in barca a vela. Scelsi le isole croate e optai per il campeggio nautico. La deriva non era di certo il massimo per dormirci dentro, ma poco mi importava: imparavo con calma le manovre, ogni giorno mi spostavo in quella natura incontaminata, ogni notte

dormivo in un posto diverso, sconosciuto, e mi sentivo il padrone del mare. Fortunatamente il mare me lo insegnò subito chi è il padrone: dopo pochi giorni un bel colpo di vento mi fece strambare e scuffiare, facendomi passare ogni idea di onnipotenza. A mia discolpa posso dire che ero vicino a una spiaggia di naturisti e mi ero distratto un attimo, comunque la lezione l'imparai subito, così come capii subito che dovevo mettermi nelle condizioni di andare oltre nella navigazione: mi occorreva un cabinato e la patente nautica senza limiti dalla costa.

Rimediai temporaneamente con uno Sheriff Jouet trovato a Desenzano, che non vide mai il mare, e applicandomi allo studio del carteggio, dei regolamenti e di tutto il manuale per la patente nautica senza limiti dalla costa. Volete lo scoop? Eccolo: la prima volta all'esame mi bocciarono. D'altra parte dicono che nemmeno Einstein avesse buoni voti in matematica... E poi sono sempre stato un "praticone", con la teoria ho un rapporto difficile.

Il vero scoglio fu però la ricerca di una barca adatta alle mie esigenze, ovvero, principalmente, pochi quattrini in tasca. Girai il Nord Italia in lungo e in largo cercando un piccolo cabinato che potesse soddisfare la mia voglia di mare, finché a Loano, in Liguria, incontrai *Angela*. Era una barca invendibile, perfetta per me: una IW 31 con una miriade di lavori da fare, a cominciare dalla resinatura dello scafo, rovinato dalle zampe di gallina, e poi le tappezzerie, l'impianto elettrico, i circuiti idraulici, gli scarichi. Sbarcai persino il motore. Poco male, anzi, per me era un piacere lavorare sulla mia barca, dedicarle tempo e attenzioni, e non mi pesavano nemmeno gli oltre cinquecento chilometri che facevo ogni fine settimana per spostarmi da Carpi a Loano con il furgone-camper-officina.

Senza limiti dalla costa

Nei tre anni in cui navigai con *Angela* maturai l'idea di diventare un marinaio sul serio e affrontai tutte le prime volte che un comandante deve affrontare.

Fu con lei che per la prima volta mi trovai in mare con condizioni sfavorevoli e imparai quanto sia importante avere una buona barca: *Angela* era piccola, certo, ma era slanciata, scattante, pronta a filare anche con poco vento e facile da condurre, con il suo baglio stretto fendeva l'acqua come una lama e per stringere il vento si inclinava di trenta gradi.

Per la prima volta sognai di navigare sul serio, verso luoghi lontani, per mesi e mesi, come gli autori dei libri di grandi viaggi a vela che tutti avevamo letto e che, per pudore o paura di essere derisi, non osavamo nemmeno nominare.

Per la prima volta presi anche alcune decisioni da comandante, difficili, da difendere anche se tutti mi davano contro: accadde quando, con il mio gruppo di amici, dovemmo decidere la meta delle vacanze estive. Finalmente padroni di una barca vera, con un bagno, una cucina e sei cuccette, sentivamo di essere pronti per spingerci più in là dell'isola d'Elba e una sera lo dissi a voce alta davanti a tutti: «Quest'estate andiamo in Corsica in barca». Mi guardarono un po' sospettosi e la sorella di uno degli amici che sarebbero venuti con me addirittura minacciò di rovinarmi se fosse successo qualcosa a suo fratello. Eravamo giovani e inesperti: prendere il largo e navigare senza vedere terra sembrava un'impresa più grande di noi, ma ero il comandante, me la sentivo e il giorno prefissato mollammo gli ormeggi da Bocca di Magra con la prua verso sudovest, direzione Macinaggio. Ancora ricordo il batticuore e l'emozione che provai a ogni passaggio: le cime

mollate, la prima notte a Viareggio per non forzare troppo, le isole di Gorgona e Capraia che sfilano a sinistra. Ma soprattutto ricordo l'arrivo a Macinaggio...

Una volta finito il vento avevamo navigato a motore per diverse miglia per cercare di arrivare con la luce del giorno, ma immancabilmente arrivammo in piena notte. Il turbinio di luci verdi, rosse, gialle, arancioni, le insegne, i fari di automobili e lampioni ci impedivano di capire quale fosse l'ingresso del porto e questo agitava non poco gli animi, fino al limite della crisi isterica, quando con la prua urtammo la boa di una rete da pesca. Finalmente riuscimmo a individuare l'entrata del porto, ma era pieno agosto e l'affollamento di barche rendeva l'ormeggio impossibile. Mentre giravamo in cerca di una spiaggia per dare ancora, qualcuno da prua urlò: «Ci sono dei gavittelli, fermiamoci qui!» e così facemmo. Cime intorno alla boa, pacche sulle spalle e grande festa in pozzetto per la prima traversata compiuta. E diciamo che la traversata l'avevamo compiuta, ma l'ormeggio un po' meno...

Dopo poche ore ci svegliai da un sonno profondo un suono di tromba troppo forte e troppo vicino per non essere indirizzato a noi. Di malavoglia misi la testa fuori dal tambuccio e vidi l'ingresso del porto proprio al nostro traverso: lo stavamo intralciando completamente. Non riuscivo a capire cosa fosse successo: forse le cime non erano state legate bene? Corsi a controllare: la boa era sempre ben legata alla barca, ma non era quella di un gavittello, era una boetta che delimitava la spiaggia e noi eravamo andati alla deriva per diverse ore trascinandocela dietro. Fortunatamente la poca aria ci aveva spinto verso il largo e non verso terra. Disastro sfiorato e altra lezione imparata: dove si ormeggia lo decido io, sempre, e ogni volta ormeggio come se dovessi restare lì per tutta la vita, anche se mi fermo solo per qualche ora.

La Corsica mi dette qualche altra lezione, comprese un paio di raffiche, che ci sdraiarono con l'albero in acqua, e la bellezza di stare in porto quando il maestrale soffia forte e non dà tregua. Soprattutto mi dette la confidenza di progettare altre traversate, sempre un po' più lunghe.

Trascorsi l'autunno e l'inverno a lavorare sulla barca ogni volta che avevo un momento libero e a navigare verso Capraia ogni volta che le condizioni del mare lo permettevano. La barca si stava piano piano trasformando nella mia casa e un paio di volte ci passai pure il capodanno.

Un anno in particolare, con il solito gruppo di amici, partimmo per l'Elba attrezzatissimi per una festa in grande stile: chitarra, zamponi e lenticchie, cassa di Berlucchi. A Porto Ercole la situazione era un po' moscia, ma lo skipper di una barca in arrivo ci disse che aveva sentito per radio che si stava organizzando un raduno di barche all'isola del Giglio per fare un po' di festa. Chiaramente ci muovemmo subito per il Giglio e la serata fu favolosa: in banchina tutti insieme tra canzoni e brindisi, dalle cucine uscivano uno dopo l'altro piatti caldi, l'atmosfera era bellissima.

La mattina dopo decidemmo di fare un giro a Giannutri, che non avevamo ancora visto. Non mi scorderò mai l'arrivo a Cala Maestra sotto le colonne della villa romana avvolte nella vegetazione: era deserta, profumata, silenziosa. Mi sembrava di essere arrivato in un'altra epoca, come se da un momento all'altro dovessero sbucare le ancelle dai cespugli, e mi persi a camminare tra le rovine per ore.

Navigare mi piaceva, anzi, mi piaceva molto, ma quello che mi emozionava davvero era arrivare e scoprire posti nuovi. Viaggiare sulla mia barca è, da quella volta, ciò che amo di più al mondo. Non ho mai pensato alle regate, alle competizioni: quello che mi

interessa è il viaggio, la scoperta del mare e delle isole che spuntano nel blu.

E, a proposito di cose che spuntano all'improvviso, al rientro da quel capodanno provammo anche le qualità da mezzo anfibio dell'*Angela*... Mentre al Giglio e all'Elba faceva caldo, tanto da poter stare in maniche corte, man mano che risalivamo verso la Liguria la temperatura scendeva e cominciò addirittura a nevicare. Chiusi sottocoperta, ci limitavamo a uscire ogni mezz'ora per controllare e regolare il timone, ma non riuscivamo a rimanere fuori a lungo, era troppo freddo. Procedevamo lentissimi, quattro nodi scarsi, ma probabilmente avevo calcolato male qualcosa perché a un certo punto sentimmo uno schianto e, messa subito fuori la testa, vedemmo che eravamo letteralmente saliti sugli scogli con tre quarti della barca. *Angela* si comportò benissimo: senza fare una piega se la cavò con solo qualche graffio e probabilmente l'accaduto fu più traumatico per il pescatore che, a pochi metri da noi, era rimasto a bocca spalancata nell'assistere alla scena. Quando uscii in coperta dopo il tonfo l'unica cosa che riuscì a dirmi, con la sua canna da pesca in mano, fu: «*O icché vu fate?*».

Da allora di scogli ne ho presi molti altri e diffido sempre di chi mi dice che naviga tanto e che non ha mai preso uno scoglio o una secca: o è un fenomeno o nasconde qualcosa...

Visto che ormai eravamo ben sicuri della resistenza del mezzo, in men che non si dica iniziammo a studiare le carte delle Baleari per l'estate successiva: una traversata bella lunga, che però non ci impensieriva più così tanto.

È strano: mentre scrivo e cerco di ricordarmi chi fu a parlarmi delle Baleari la prima volta, più di trent'anni fa, sono ormeggiato in una baia proprio a Ibiza. Sto tornando a casa dai Caraibi e mi sono riparato qui dal vento di nordest che soffia forte e non mi

lascia proseguire. Sono in mare da sette mesi, dodici se non si conta il breve riposo dello scorso autunno, o se volete da quasi quarant'anni, proprio da quella prima volta in cui osai spingermi fino alle Baleari con *Angela* e scoprii che si poteva fare.

Raggiungere le Baleari significava navigare per un paio di giorni senza vedere costa, ovviamente senza GPS e strumenti elettronici vari, che all'epoca non esistevano per il diporto. Per noi fu un bel banco di prova. Lasciata Capraia, Calvi e infine la Girolata, ci ritrovammo in mare aperto e, secondo i nostri calcoli, avremmo dovuto avvistare Minorca dopo due giorni e due notti di navigazione. Con grande soddisfazione, e dopo aver pedinato un motoscafo per le ultime miglia in modo da essere sicuri di arrivare, potemmo constatare di aver sbagliato solo di qualche ora e così approdammo a Minorca felici come dei bimbi a Natale.

A quel punto eravamo lanciati, passammo il resto della vacanza tra Ibiza e Formentera, decisamente più malmesse di adesso, selvagge e bellissime. Immaginatevi cosa poteva essere all'epoca Ibiza per un gruppo di ragazzi di provincia come noi: la trasgressione, le discoteche, le feste continue. Formentera, poi, era un vero paradiso selvaggio: non c'era un servizio neanche a pagarlo, altro che le boe ben allineate che si trovano oggi, ma la spiaggia rosa e lunghissima di Espalmador sembrava il paradiso terrestre.

Navigammo per diverse settimane tra le Baleari, ma il vero banco di prova, come dicevo, fu il ritorno verso l'Italia: a bordo eravamo rimasti in due, gli altri avevano dovuto riprendere il lavoro ed erano tornati a casa in nave. Il vento non ci fu amico e ci soffiò dritto in faccia per tutto il tempo, proprio come sta facendo oggi, e decidemmo pertanto di seguire una nuova rotta passando da Palma di Maiorca, poi dritti a nord verso Barcellona e infine un lunghissimo traverso in direzione La Spezia, per tagliare fuori

la Corsica. “Tanto prima o poi girerà”, pensavamo. Ma non girò. Ci trovammo a fare continui e faticosi bordi sotto costa, con la falchetta sempre in acqua per evitare l’onda di prua e avanzare almeno un po’. Ancora mi ricordo di un bordo vicino alla foce di un fiume: lo scandaglio mi dava dodici metri di fondo e procedevo tranquillo, ma in una virata sentii un tonfo secco e ci ritrovammo insabbiati. I dodici metri c’erano, sì, ma perpendicolarmente al bulbo dell’*Angela*, inclinato di trenta gradi... Altra lezione: fidarsi degli strumenti, sì, ma con un po’ di criterio.

Andammo avanti così per una settimana, io e il mio secondo, il Catena: tirare bordi, faticare al timone, mal di mare, cazzare e lascare di continuo. Per fortuna a metà del golfo del Leone il levante si spense e con il vento in poppa raggiungemmo le Porquerolles, risalimmo tutta la Costa Azzurra, la Liguria e finalmente approdammo a Bocca di Magra.

Quaranta giorni di mare, di cui dodici impiegati a risalire il Mediterraneo per tornare a casa: era il mio record del tempo, destinato a durare poco. E già allora imparai quanto possa essere difficile tornare a casa.

Cambiare pelle

Da quell’estate cominciai a dirmelo ad alta voce, a pensare che sì, avrei potuto fare un po’ di charter: magari non sempre, solo qualche volta, per rientrare nelle spese, ma il sogno era realizzabile. Bisognava darsi da fare.

Come diceva il mio istruttore di Desenzano: «Quando compri una barca, se puoi prendila un metro più lunga e la terrai un anno in più», quindi, per prima cosa, decisi di cercare una barca più grande, un po’ più confortevole e, al solito, meglio se da sistemare,

per non spendere troppo. La mia nuova barca si fece trovare quasi subito: un Brigant 37, pozzetto comodo, coperta spaziosa, cabine da ultimare, falle nel gavone di prua da chiudere, serbatoi dell'acqua dolce da sistemare e una serie di altre cose da aggiustare. Visto che il mio soprannome dell'epoca era Brigante la chiamai *Brigant* e decisi che era perfetta per iniziare a fare charter.

Dovevo solo trovare i clienti e questo era l'aspetto che più mi preoccupava. Fino ad allora avevo navigato con amici che dividevano le spese, ora invece mi proponevo come skipper e mi chiedevo dove poter trovare persone interessate a una vacanza in barca a vela. Cominciai con il passaparola in cantiere, in porto, al bar, un po' dappertutto, e i clienti arrivarono: qualche fine settimana a Capraia in primavera e l'estate alle Baleari al completo mi diedero fiducia e qualche soldo, ovviamente del tutto insufficiente a coprire le spese. Ma la strada era aperta e cominciarono così i tempi dei veri dubbi e delle scelte più dure – come si dice: “Bisogna fare attenzione a ciò che si desidera, perché gli dei potrebbero accontentarci”.

Continuare con il lavoro in officina a Carpi in inverno, in cantiere sulla barca tutti i fine settimana e poi tutta l'estate facendo charter era davvero troppo. Ero stanco e soprattutto sopportavo sempre meno di trovarmi rinchiuso tra polvere e rumore, di rincorrere i clienti dell'officina che non pagavano, di combattere con le banche: volevo lavorare all'aria aperta e navigare, navigare quanto più potevo.

Mentre rimuginavo in questo modo, preparando la nuova stagione estiva in Tirreno, la soluzione arrivò da sola: in Liguria un vicino di pontile mi chiese se ero interessato a lavorare in Grecia. Aveva ricevuto un'offerta per lavorare un mese in un villaggio turistico poco distante da Igoumenitsa, ma aveva già altri impegni e

se fossi stato intenzionato a sostituirlo mi avrebbe messo in contatto con i responsabili del villaggio. Ovviamente accettai subito, coinvolsi il mio amico Gallo e preparammo la barca nei minimi dettagli per oltre un mese, pronti a salpare verso la Grecia a fine luglio. Volevamo presentarci belli come il sole all'appuntamento e programmammo una discesa da Bocca di Magra a tappe per non trovarci stanchi morti prima di iniziare la stagione.

Prima sosta al Giglio e, giusto per non farla troppo facile, ci ritrovammo subito ad affrontare una tromba d'aria. Le barche, come al solito in estate, erano ormeggiate in seconda e terza fila: in un attimo fu un groviglio di cime, catene, sartie e alberi, con il mare che bolliva, il vento che rinforzava scendendo dalla collina e investiva ogni cosa. Non si fece male nessuno, ma ne uscimmo con il musone di prua piegato e fummo costretti a fermarci in un cantiere a Gaeta per ripararlo prima di proseguire.

In Grecia arrivammo quindi con grande ritardo, ma i gestori del campeggio per i quali dovevamo lavorare erano comunque disposti a farci iniziare e ci spiegarono come avremmo dovuto procedere. La sera al campeggio si dovevano trovare i clienti, la mattina avremmo dovuto imbarcarli, passare la giornata veleggiando un po', fermandoci in un paio di baie a fare il bagno e alle cinque del pomeriggio rientrare. Fu un'estate favolosa: gli ospiti del campeggio erano gente tranquilla, a cena sotto un pergolato il vino si spillava direttamente da un rubinetto dentro le caraffe da portare a tavola e trovare clienti dopo un paio di bicchieri non era difficile.

Speravamo che quelle calde serate greche non finissero mai, ma ci ritrovammo presto a dover ripercorrere le ottocento miglia fino a Bocca di Magra a ritroso e, se all'andata avevamo dovuto fare i conti con una tromba d'aria, il ritorno non fu da meno.

Al tramonto del primo giorno avvistammo il faro a scacchi bianchi e neri di Santa Maria di Leuca e scendemmo a terra per una serata di chiacchiere e per la cena. Al ritorno in barca era sparito il motore del fuoribordo, il mio bel Yamaha otto cavalli che, oltre a essere perfetto e ovviamente utilissimo, era anche un oggetto a cui ero affezionato. “Cominciamo bene”, pensai... Non avevamo comunque voglia di farci rovinare il morale e riprendemmo il mare per Crotone, Reggio Calabria e poi su, verso il golfo di Squillace, che subito, come da manuale, ci dette vento e mare contro fino a Messina. Da parte mia non avevo alcuna intenzione di mettermi a bordeggiare, perciò filammo via a motore contro il vento e contro il mare. Volevo tornare a casa al più presto, pensare seriamente al mio futuro, dovevo prendere delle decisioni, avevo cose da organizzare.

Purtroppo il motore la pensava diversamente e si fermò con un colpo sordo poco dopo lo stretto di Messina. Aprii il portello per capire cosa fosse accaduto e vidi il disastro: tutte le pareti erano ricoperte d'olio, il motore fumava e c'era una gran puzza di bruciato. Cercai di pulire un po' per trovare la causa del guasto e scoprii che dal filtro dell'aria stava ancora uscendo un filo d'olio. Il circuito di raffreddamento era completamente ostruito: il motore era fuso.

A me e a Gallo bastò guardarci in faccia per capire che l'unica cosa da fare era tirare su le vele e approfittare di ogni refolo, di ogni bava di vento per arrivare in porto. Impiegammo due giorni per raggiungere Ischia, bordo dopo bordo, miglio dopo miglio. Fortunatamente il motore, ormai raffreddato, si mise in moto giusto in tempo per permetterci di ormeggiare in banchina, aiutati da Pummarò, il marinaio che ci dette anche una mano a trovare un meccanico che potesse riparare il guasto. Rimanemmo quattro

giorni a guardare il meccanico lavorare e, consegnatigli tutti i soldi ricavati dalla stagione in Grecia, ripartimmo per Bocca di Magra.

Avevo imparato anche l'ultima fondamentale lezione prima di dedicarmi seriamente al charter: i soldi sono un problema in questo lavoro, non se ne guadagnano abbastanza se lo si fa superficialmente e anche stabilire dei budget è difficile perché le barche costano "tutti i soldi che hai e anche di più", come scriveva Moitessier. Ma io sono un mulo ed ero convinto che con disciplina e duro lavoro ce l'avrei fatta. A dire il vero anche la situazione in officina mi aiutò a decidere: le mie mani non valevano più quanto una volta, le nuove tecnologie e i computer stavano pian piano entrando anche nel settore metalmeccanico e avrei dovuto fare grossi investimenti per tenermi al passo con i tempi.

Una mattina, nell'ufficio della mia officina, tirai letteralmente una riga. I conti erano a posto, i debiti saldati, avrei aiutato i miei operai a trovare altri impieghi, ma un altro mutuo per quel lavoro non l'avrei fatto. Volevo scommettere sul mio sogno, che ormai era avviato, era un progetto, aveva delle possibilità. Anche se restavano ancora diverse questioni pratiche da risolvere, mentalmente questa scelta mi lasciò tutto il tempo e le energie per dedicarmi seriamente alle barche e a quello che volevo diventasse il mio mestiere.

Basta, avevo cominciato a liberarmi.

Dalla pianura all'oceano

Come al solito la mia prima mossa fu quella di cercare una barca più grande, perciò misi subito in vendita il Brigant e iniziai la ricerca. Ancora una volta il destino mi sta giocando uno scherzo, o forse vuole aiutarmi a ricordare: mentre scrivo queste righe mi