

introduzione

Eh sì, la questione è annosa e non priva di una molteplicità di approcci, ma si può riassumere in un paio di semplici domande: è possibile realizzare il sogno di possedere, ma soprattutto, gestire una piccola barca avendo un reddito medio da lavoro (precario, molto)? E' altresì possibile sopravvivere alle vessazioni (ben conosciute da coloro che van per mare) che si perpetuano nei porti, nei marina, nei negozi di nautica e, persino, negli uffici dei tutori del disordine?

Chi è digiuno o poco avvezzo al meraviglioso mondo della nautica, ritiene che la vela, in tutte le sue forme e dimensioni, sia un settore elitario, riservato a pochi, danarosi utenti, dove non c'è spazio per la c.d. utenza media. Oppure che sia pieno di giovani avvocati con la erre tremula o, ancora peggio, coronato da gnocche varie che, come nelle pubblicità, son sempre in "bikini e pareo" a prua di qualche improbabile imbarcazione (ferma,ovviamente..) in cerca di ottuagenarie prede.

Dolente di deludervi, ma non è proprio così; è un eterogeneo mondo di squilibrati (un sano di mente mai si sognerebbe di possedere una barca) dove vi è degnamente rappresentato di tutto un po'. Il mondo della piccola nautica è poi una realtà ancor più variegata, capace di rappresentare quasi tutte le classi sociali, le varie generazioni, portafogli, manie e demenze.

Se la nautica medio/grande (12/14 metri di barca) impone comunque un minimo di solidità economica e "conoscenze" nautiche per essere (quasi) serenamente vissuta, la piccola nautica^[1] sovente riesce ad aggirare questi due pre-requisiti. Non sto però parlando di capacità marinaresca, visto che spesso è sulle barche piccole che stanno i grandi marinai: è invece nella gestione/manutenzione della barca che il proprietario di 6/7 metri di barca riesce a trovare soluzioni e mettere in pratica astuzie che lo mettono al riparo dal dover accendere un mutuo per mantenere in salute la sua bella.

E' dunque affermativa la risposta alla domanda posta in precedenza? In realtà, a ben guardare, i quesiti posti erano due e dunque la riflessione dovrà essere un pelo più approfondita.

Sicuramente non è mia intenzione impartire lezioni marinaresche, parlarvi di andature, nodi e quant'altro concerne il navigare bensì cercare di esplorare l'antro della piccola nautica e vedere se in fondo al tunnel, esista una fioca luce che illumina un cartello con su scritto <<si può fare...>>. Perché ciò che deve maggiormente temere il neo proprietario di un piccolo cabinato non è il dissanguamento iniziale per l'acquisto, bensì come sopravvivere nel circo che ruota intorno alla nautica, sia che siate fermi all'ormeggio sia che (udite, udite) stiate navigando.

Ebbene, è con iniziale sgomento che scoprirete che voi non siete il domatore....

¹Definizione molto opinabile e relativa; in linea di massima, direi i cabinati, carrellabili o meno, dai 5 agli 8 metri

1. dove la metto?

Ebbene, ce l'avete fatta: avete un piccolo gioiello di architettura navale nelle vostre mani. Non importa se nuova o con più di trent'anni all'attivo. La meravigliosa creatura con albero, boma, vele e quant'altro che galleggia sorniona nell'acqua a pochi metri da voi è vostra.

Non importa nemmeno se andrete a navigare appena possibile, inventandovi settimane di 8 giorni o giornate da 30 ore, oppure se stazionerete all'ormeggio, facendola assomigliare ad una casa al mare. E non temete, entrambe le categorie sono degnamente rappresentate anche su barche di dimensioni ben maggiori^[2].

I puristi della vela forse storceranno il naso, io no; la barca è bella anche per questo, ovvero ognuno ci fa quello che gli pare.

Rimane però inevitabile affrontare uno dei maggiori dilemmi che affliggono i proprietari di barche: dove la metto adesso? Beh, ovvio, in un porto direte voi, son fatti per questo...Illusi! Iniziamo, allora, a dischiudere pian pianino il telone del circo per vedere cosa c'è sotto (venghino, signori, venghino...)

La prima scoperta che farete è che i porti son pieni di barche, tanto da non poter ospitare neanche il canotto con cui vostra madre vi convinceva a fare il bagno nella vasca. Sembra che tutti gli italiani che abitano ad almeno 100 km dal mare abbiano deciso di comprare una barca e divenire provetti marinai. Del resto l'Italia non è (era) un paese di navigatori?

Cosicché in Italia vi sono decine (o forse centinaia) di migliaia di barche stipate in (pochi) porti ed alcuni marina, strette le une a fianco alle altre a tal punto che quello in banchina può tranquillamente sentire quando quello in 13° fila va al bagno.

Come fare allora? Avete due possibili opzioni: 1) vi armate di pazienza e tempo libero e cominciate a setacciare tutti i porti/marina/etc. nel raggio di 100 km chiedendo ospitalità per un posto barca; 2) vi armate di pazienza e tempo libero, ascoltate i suggerimenti di amici barcaioli, frequentate assiduamente forum di barche a vela, setacciate tutti i porti/marina nel raggio di 100 km chiedendo ospitalità ma facendovi presentare/raccomandare (questa volta) da qualcuno che già possiede il tanto agognato posto.

Qualsiasi opzione scegliate, non scoraggiatevi all'ennesimo diniego; non è la modalità la causa del "gran rifiuto" ma, spesso, la dimensione dell'oggetto del contendere. Per farla breve, la vostra piccolina rompe le balle: che sia un marina, o un pontile galleggiante in un porto pubblico o presso un cantiere, una barca piccola è solo una seccatura.

Faccio un passo indietro, ritenendo doverosa una distinzione dei possibili ormeggi, siano essi acquistati (in concessione per 90 anni, ovvio) oppure in "affitto". Fondamentalmente, esistono i porti pubblici ed i marina o porti privati,

² mi sorprendevo di sovente ad osservare sulle banchine dei porti gente a bordo dedita a svariate attività tra cui: lucidare, spennellare, pulire con certissima cura, sistemare cordame vario, persino parlare e rassicurare la sua bella... insomma, tutto tranne navigare. Mentalmente li deridevo e, onestamente, navigando sempre su barche altrui, li prendevo un bel po' per il culo. Salvo passare poi dall'altra parte una volta divenuto io stesso armatore (ma chi l'ha inventata 'sta locuzione?) e scoprire il tempo necessario per mantenere il tutto in ordine (sigh), tra i sorrisini divertiti dalla banchina di coloro che navigano su barche di amici o, semplicemente, le affittano.

più un sottobosco di situazioni intermedie, che affronteremo più avanti parlando di “ricettività nautica”.

I porti pubblici sono costruiti coi soldi dei contribuenti (i vostri, cioè) ed appartengono alla comunità; i porti privati sono costruiti da privati, spesso costituiti in ATI, gestiti con mentalità imprenditoriale e, di solito, sorgono laddove vi sia una notevole richiesta di posti barca o in prossimità di posti esclusivi.

Nei porti pubblici alcuni spazi vengono dati in concessione ai privati, esattamente come avviene per i litorali e le spiagge italiane: è con questi signori che dovrete trattare, esattamente come in un porto. Per farla breve, è lo stesso scenario automobilistico: la vostra auto, magari acquistata con gli incentivi statali, non può indegnamente stazionare sul suolo senza pagare una “striscia blu” oppure un garage privato.

La vostra barca, dunque, è un’auto che galleggia, niente di più. Con la differenza che una barca 6/7 metri ha un indotto molto ma molto inferiore rispetto ad un 10 metri. Che significa? Significa che il signore dinanzi a voi che alza gli occhi al cielo vorrebbe evitare di dare un preziosissimo posto barca a chi non gli garantisce una certa entrata. Si perché, dove c’entra un 6 metri e mezzo, spingi qui e aggiusta là, c’entra pure un nove metri. Inoltre, al di là della tariffa d’ormeggio, quello che su di una barca pesa davvero è la gestione/manutenzione (il famigerato indotto per il cantiere). Alaggio, varo, carena (la pittura che si dà sulle barche), alberatura, attrezzatura, motoristica: questo è quello che davvero pesa nella c.d. nautica da diporto e non è proporzionale alla metratura delle barche bensì esponenziale.

Non vi sbalordite, dunque, quando vi sentirete dire: <<si vabbè, la posso far stare qui maaassimo 6 mesi ma paga come un 9 metri>>; ed evitate di dirgli che s’è sbagliato di un buon paio di metri riferendosi alla vostra piccola, siete voi quelli in errore. E sarete comunque nella cerchia dei fortunati; gli altri, che pensavano che sarebbe bastato pagare il dovuto per avere un posto barca, sono ancora in giro che vagano di cantiere in cantiere, di porto in porto senza ottenere alcunché. Nel frattempo, cosa ne abbiano fatto della loro barca rimane un mistero³.

Coloro che hanno le carrellabili (ovvero barche che possono essere rimorchiate con carrelli stradali) hanno soluzioni più facili a loro disposizione: magari le fanno svernare nel prato di casa oppure le tengono alate (sollevate) in qualche bacino portuale minore e le mettono in acqua solo quando decidono di navigare.

Fortunatamente, esistono ancora cantieri dove le piccole barche riescono a ritagliarsi un posto, anche se la modalità con cui procurarsi il tanto agognato spazio è laboriosa assai ed oggetto di spossanti trattative. Ma non datevi per vinti, se è andata bene a me può succedere a chiunque.

Siete stati avvisati

³ Consolatevi, può andare ancora peggio: tempo fa ho incontrato un più che maturo signore il quale mi confidava che alla scadenza del suo contratto di ormeggio (che rinnovava periodicamente da qualche decina d’anni...) avrebbe dovuto trovarsi un altro posto. Conscio dell’impossibilità di esaudire la richiesta, costui era pronto ad auto-affondare la propria barca piuttosto che perdere svariati anni nell’infruttuosa ricerca del mitologico posto barca.

2. cosa farci

Ad una prima occhiata, la risposta più scontata dovrebbe essere: navigarci...ma non sempre è così, vuoi per cause soggettive (cioè dettate dal vostro Io) vuoi esterne/oggettive (gli altri, il meteo,etc.). Per una breve ma corretta trattazione, ho deciso di suddividere le due categorie e trattarle separatamente, cercando di prendere in esame alcune “deviazioni” che sovente capitano a chi decide di andar per mare con piccoli cabinati.

La prima e, forse, più rinomata causa che trattiene una barchetta all’ormeggio è che <<non è pronta>>; questo vale sia qualora manchi il sartame o l’albero sia se la leva per pompare l’acqua del cesso (per coloro che l’hanno a bordo) non sia perfettamente pulita e specchiata...Così passan settimane, mesi, a volte anni a rifare il corredo: ricucire/rifare le vele, sostituire il sartame, le drizze, le scotte, il gioco del timone, gli osteriggi che perdono. Poi c’è da fare carena, sistemare i legni, stuccare qualche punto dell’opera morta, lucidare, levigare...fino ad arrivare alla famigerata leva del cesso. Ha senso tutto ciò? Per colui che ancora non ha una propria barca, ovviamente no: il soggetto in questione andrebbe semplicemente rinchiuso in una clinica islandese (dove il fresco clima contribuirebbe a farlo prima rinsavire). Ma per alcuni degli armatori che s’affannano sulla propria barca all’ormeggio il tutto non solo ha perfettamente senso ma è fin’anco doveroso. Che cazzo di gusto c’è andare il giro a spiegare le bianche tele e basta? La barca è, in primis, una creatura viva ed è anche femmina: ergo esige quelle attenzioni che sono negate alla moglie o fidanzata.

Ho personalmente visto a bordo nodi e legature (di solo effetto estetico, *of course*) che avranno richiesto giorni-se non settimane- per essere eseguiti; le c.d. dinette decorate e riempite talmente di tanta di quella chincaglieria nautica che eta beta sarebbe morto d’invidia. Per non parlare di quelli che, mentre tu passeggi per la coperta con fare circospetto, ti inseguono tipo ombra con una pezzetta in mano perché <<la vetroresina, se ci cammini sopra, si sporca>>. Provate a fargli notare l’immacolato candore delle vostre suole, non sortirà alcun effetto: state camminando, ergo gli state macchiando la coperta.

E così via...

La piccolina, stazionando immobile nei vari porti o marina (ben noti per essere un felice luogo ove convogliare liquami e scarichi di dubbia provenienza), si ritroverà prima o poi coperta di denti di cane, alghe e parassiti vari: bisognerà allora alare la barca, pulirla e far carena per poi ricominciare daccapo. Non stupitevi dunque se nell’ufficio del proprietario del cantiere c’è un altarino con le foto di questi signori.

Passando all’esame la seconda categoria, desidererei soffermarmi sul concetto di “altri”^[4]: categoria vastamente eterogenea, comprende sia i c.d. amici (che millantano anni di esperienza, patenti, traversate più o meno oceaniche) fino ad arrivare ad abbracciare quegli sconosciuti che, non avendo un cazzo da fare, hanno eletto la banchina a propria dimora, sentendosi in dovere di dispensare comandamenti su ormeggi, nodi, cime, etc. Quale dei due gruppi sia in grado di arrecare maggior disturbo e fare più danni è ancora oggetto di disquisizione: per non sapere né leggere né scrivere, temeteli entrambi.

⁴ Le/I fidanzate/i o mogli/mariti meritano una trattazione a parte, e saranno pertanto oggetto di approfondimento in un capitolo dedicato.

Ovviamente non possono “materialmente” trattenervi all’ormeggio, ma rompervi le balle fino al punto di farvi desiderare la terra ferma, questo sì. Mentre dei primi ci si può facilmente liberare, sperimentando eventualmente l’ardire della navigazione in solitario, dei secondi è praticamente impossibile; anche arrivando a capo horn in piena notte, ci sarà il famigerato “banchinaro” ad attendervi, pronto a mettere in risalto il fatto che fate la gassa al contrario, che quella cima non va bene per l’ormeggio, che la barca è fin troppo “matura” e malandata. Prima di salutarvi con fare sprezzante, vi ricorderà, mentre vi state pavoneggiando al bar per la vostra impresa, che lui l’ha fatta a 12 anni su una vasca da bagno regalatagli dalla nonna perché perdeva acqua. Che dirvi, dateci dentro con l’alcol e sperate che vada ad accogliere il prossimo il più in fretta possibile.

Diverso è il caso di coloro che vogliono (e sanno) essere davvero di aiuto, sia su una barca sia a terra; chi ha un poco navigato, sa che costoro si muovono e parlano in tutt’altra maniera. Si offrono di aiutarvi, magari prendendo una cima, semplicemente facendovi un cenno da terra, che voi potrete ricambiare: costui prenderà la cima, farà la sua brava gassa e, probabilmente, se ne andrà com’è venuto. Non vi dirà che lui <<a 12 anni,etc.etc.>> né vi criticherà se la manovra di ormeggio non sarà proprio ortodossa; magari sarete anche oggetto di lieve scherno^[5] ma difficilmente il tutto durerà più di 30 secondi.

Stesso discorso per coloro che imbarcate: di solito quello che meno si avventa sulle manovre, che non ghermisce la barra del timone per 12 ore di fila, minacciando coloro che vi si avvicinano, che non vi racconta delle sue imprese tra tempeste, maree e correnti ma semplicemente sorride nell’osservare il vostro “esperto” amico appollaiato sul timone, ebbene costui sarà probabilmente quello che ne sa di più a bordo.

Statelo a sentire quando, con fare calmo, vi dirà:<< io farei così...>>

⁵ Ad ottobre, arrivando in banchina dopo una breve navigazione da solo, mi son attardato non poco nel fare i nodi necessari per assicurare “all’inglese”-cioè di fianco- la mia barchetta; non c’era vento e, dunque, me lo son presa fin troppo con calma. Il molo pullulava di pescatori che stavano riparando le reti e che, con la coda dell’occhio, seguivano la scena, senza però muovere un sopracciglio. Probabilmente il più giovane, mentre terminavo di passare i traversini, non ha potuto trattenersi dall’enunciare<<ahò, ma butta l’ancora che fai prima...>>

3. Dove andarci: la c.d. ricettività nautica

E' bene sapere che il nostro è l'unico paese dove esiste il termine *natante*: essa si riferisce a barche la cui lunghezza fuori tutto⁶ sia inferiore ai 10 metri. Per gli altri marinai del mare nostrum (e del mare del nord) codesta parola è priva del minimo significato. La nostra unicità, nel bene e nel male, ci consente di navigare su dei "legni minimi" (come li avrebbe chiamati il Mancini) senza avere la targa e, talvolta, anche senza la famigerata patente nautica.

Per i meno smaliziati, è bene fare un po' di chiarezza circa la normativa nautica: la legge sostiene che per comandare un'imbarcazione la cui motorizzazione non ecceda i 40,8 CV ed *entro* le 6 miglia dalla costa non vi sia bisogno della patente nautica. Per navigare oltre le 6 miglia, è invece necessaria la patente nautica che può essere "entro le 12 miglia dalla costa"-ovvero le acque territoriali dello Stato o "senza limiti".

Come recitava qualcuno poco tempo fa, questo è davvero il paese delle libertà, dove uno che fino a ieri pascolava le pecore in Aspromonte può comprarsi una lancia di 7 metri, metterci su un 40 cavalli e fare lo slalom tra lo scoglio della Formica, Ansedonia e la Feniglia, fingendo che sia l'orientale sarda.

I natanti costruiti dopo il 1998 sono classificati secondo la normativa CE e dunque possono navigare non in relazione alla distanza dalla costa bensì in relazione allo stato del mare e del vento (A,B,C e D). Teoricamente, un 6 metri e mezzo di cat.A, se comandato da un marinaio provvisto di patente, può andare dove gli pare. Quelli costruiti precedentemente avrebbero, ahimè, il limite di non poter navigare oltre le 6 miglia.

Fatte queste doverose precisazioni, affronto l'argomento che più mi sta a cuore ovvero la ricettività nautica; per quanto siate (o vi sentiate) dei novelli Peter Blake, prima o poi vi dovrete fermare. E qui siete davanti ad un bivio, meteo e posizione permettendo: o vi ancorate in rada o vi tocca cercare posto in un porto o marina.

Per la rada non c'è molto da dire, salvo che con un 6 metri e mezzo, anche con meteo favorevole, si balla sempre un po', non è il massimo del comfort, si sta insomma sempre con un orecchio dritto e si dorme con un occhio solo.

Certo, si sta fuori dalle balle, si assapora la libertà della barca anche senza navigare e, con la dovuta compagnia, temperatura e paesaggio è un piccolo paradiso.

Il porto è tutt'altra faccenda, dove la certezza si mischia prima all'incredulità e poi alla rassegnazione, dove il grottesco a volte regna sovrano. Come accennato precedentemente, il porto comunale-per sua definizione pubblico-appartiene a noi tutti e sarebbe destinato ad accogliere le barche, anzitutto quelle di passaggio. Credo sembri logico a chiunque, anche al pecoraio poc'anzi citato in questo capitolo, che un quadrilatero di cemento costruito in prossimità di una battigia o scogliera con dentro barche serva a contenere/ospitare altre barche. Perfino il suddetto guardiano di pecore potrebbe sostenere che, dopo ore o giorni in mare, specie se c'è un meteo un pelo avverso, una marinaio e la sua barca abbiano il diritto di ridossarsi *in sicurezza* in un porto. Niente di più sballato.

⁶ lunghezza misurata dall'estrema prua fino all'ultima appendice di poppa

Potete anche scrivervelo sullo specchio, affinché vi rimanga da promemoria: non è così che funziona. I posti liberi sono un miraggio, come un pinguino all'equatore^[7]. Sì perché i posti esisterebbero ma, un pezzetto oggi, uno spazietto domani, son stati dati in concessione a vari galantuomini che, dopo avervi alacremenente installato dei pontili galleggianti, pretendono ora il famoso fiorino di Troisi. Dovete pagà, isomma.

Ma come, direte voi, e i posti al transito? Anche questi son stati, come dire, "interiorizzati" dalla comunità locale. Perché pian pianino si mette un simpatico blocco di cemento sul fondo, una piccola catenaria, si porta una pacifica cima in banchina e hoplà, un nuovo posto barca per il residente è presto fatto. Alcune località nautiche blasonate hanno spazio al transito per 4-5 barche di medie dimensioni; se siete tra i fortunati che hanno trovato posto in banchina, provate a dare uno sguardo alle prue delle barche prossime a voi. Vi accorgete che la cima data volta alla loro bitta somiglia al corpo morto, come se non avessero un ancoraggio tessile/catena (che ingenui!) bensì una cima direttamente assicurata al fondo per mezzo di catenarie varie. E date anche un'occhiata a come sono adugliate le cime in coperta, alla assenza di vele, alle foglie autunnali che ornano la coperta: persino il fagiano, volatile che non brilla per acume, assocerebbe tali indizi ad una barca ferma da settimane se non mesi.

E non trasalite quando il comandante dell'autorità locale, passeggiando il cane a tarda notte, vi farà presente che vabbè, sì, potete anche stare lì ma per un periodo massimo di 3 giorni, come del resto recita il cartello in banchina...

Dunque che fare? Versare l'obolo a caruso'o fetuso al pontile galleggiante? La scelta, come sempre, sta a voi. Con un po' di pazienza, a ben guardare e, soprattutto, col favore delle tenebre, forse forse un posticino salta fuori. Oppure, se vi sentite particolarmente fiduciosi, muovete le vostre rimostranze ai tutori del disordine locale: a volte costoro vi staranno a sentire, vi daranno ragione e vi troveranno un posto dove stare. A volte. Altre, conviene valutare bene la situazione: questo perché una volta manifestato il vostro intento (trovare un posto senza scucire un baiocc) non potrete più sfruttare il favore delle tenebre perché ormai sanno di voi e delle vostre (male) intenzioni. Come diceva la mia prof.ssa di latino, fate vobis (che dopo faccio io, aggiungeva lei con fare minaccioso...)

Nel c.d marina la situazione è diversa e, se non altro, chiara fin da principio: per stazionare, dovete pagare, eccome. Ma la procedura si svolge in fasi differenti, sia per farvi "entrare pian pianino nell'ottica" sia per conferire, giustamente, solennità al sacro specchio acqueo ove state volgendo la prua. Certo che se voi alla prima telefonata (sul vhf vi cagano giusto a dicembre) gli spiattellate sotto il naso le vostre dimensioni (della barca, intendevo) è ovvio che vi diranno <<spiacente ma non c'è posto>>. Primo, perché vogliono vedere se il 15 metri che ha prenotato stamane si affaccia verso le 20, secondo cosa ci dovrebbero mai fare con un barchino di 6 metri e mezzo? ormeggiarlo? via, non siate ridicoli. Tutto spazio sprecato.

Quand'anche vi trovassero un ormeggio inizia la contrattazione, stile medina del profondo sud tunisino, circa la tariffa. Innanzitutto perché trovare un marina che

⁷ Mi è capitato di vedere in Brasile, qualche centinaio di km a sud dell'equatore, numerosi gruppi di pinguini che, avendo evidentemente confuso la strada, avevano risalito la corrente, per ritrovarsi nella Baia de Todos os Santos nello stato di Bahia. Per essere sicuro di non essere in preda ad allucinazioni, ho confrontato la mia esperienza con altri (locali e turisti) che hanno confermato la veridicità di quello che avevo osservato. Dunque non scoraggiatevi, tutto può ancora accadere.

abbia un chiaro tariffario esposto alla luce del sole è meno probabile che vedere una che passeggia in bikini nella summenzionata medina; poi perché avreste l'amara sorpresa di scoprire che il tariffario ha come lunghezza minima di una barca 8/8,5 metri oppure recita <<fino a 8,5mt.>>. Ergo, o pagate quanto richiestovi o sloggiate. Comunque, non lamentatevi: vi giuro che esistono posti dove il tariffario, alla prima voce indica <<fino a 20 mt.>>: poteva andare peggio, no?

Vi segnalo, infine, che la circolare n.47 del 1996, emanata dall'allora ministro dei trasporti Burlando, contiene le norme che dovrebbero essere applicate per il regime dei posti al transito, siano essi in un porto comunale o privato. Ogni approdo dovrebbe riservare uno spazio per i posti al transito non inferiore al 10% dei posti totali del porto; le tariffe (qualora previste) devono essere approvate dall'autorità marittima e comunque *gratuite* fino a 12 ore al giorno nella fascia oraria "dalle 8 alle 20". Capito bene? Avreste il diritto, entrando in un marina di giorno, a richiedere un posto al transito gratuito, a patto di sloggiare entro la sera...

Ricordo inoltre che queste disposizioni dovevano applicarsi sia alle vecchie concessioni che alle nuove; debbo però sottolineare che questa circolare *non è*, ovviamente, una legge ergo spesso ve la farete impanata e fritta. Vale comunque la pena tentare.

4. **Come mantenerla, ovvero il pozzo senza fondo**

Come recita un vecchio adagio americano, *size does matter* ovvero le misure contano, eccome; la gestione e manutenzione di una barca a vela di 7 metri è certamente più umana rispetto alla sua sorellona di 12 metri. Ciò non vuol dire che un ipotetico cardiopatico possa pensare di tuffarsi impunemente nei negozi di nautica senza precauzioni. Ci resterebbe secco.

Perché questo è un altro mondo che, prima di essere affrontato, richiede preparazione, onde evitare attacchi di panico e di ipotecarsi la casa per pagare l'ultimo modello di cartografico da voi richiesto. Non vorrei però essere frainteso: se ritenete necessario per la vostra piccola un ecoscandaglio tipo quello in dotazione al discovery durante l'esplorazione dei satelliti di Giove, ebbene compratevelo. Se il solo rimirarlo nella sua scatola-eh sì, perché per montarlo ci vorrà l'ingegnere di Houston- vi rende felici come un bimbo col gelato potrebbe darsi che abbiate fatto la scelta giusta. A patto di aver un minimo ponderato la scelta: è facile smarrirsi in questi negozi, ancor di più uscire con una quantità smodata di ciarpame, del tutto inutile rispetto a quello che veramente serviva. Forse una soluzione sarebbe quella di farsi accompagnare da un amico, che ne so, alpinista o macellaio, e consegnare a lui un'ipotetica lista delle cose che vi servono, onde evitare di essere abbagliati dall'ultimo modello di bansigo con propulsione a butano che vi permetterà di salire sull'albero senza drizze...

Ma probabilmente non servirebbe: finireste per corrompere il vostro accompagnatore (promettendogli l'ultimo modello di moschettone al carbonio mineralizzato da pulviscolo lunare o un set di coltelli di Singapore per tagliare i quarti di bue) e ipotecarvi la macchina per gli acquisti, dato che l'ultima volta già c'avete lasciato la casa.

Considerate che tutto ciò che è nautico, cioè per il solo fatto di essere venduto presso gli *ship chandler*, costa moderatamente di più; e questo vale tanto per il pannello fotovoltaico quanto per la tovaglietta fetente di simil-plastica con le ancorette stampate sopra. Quest'ultima è sempre fatta in Cina, ha lo stesso sgradevole odore, vi durerà quanto quella dei supermercati ma...avendo disegnato sopra la famosa ancoretta acquista il pregiato aggettivo di "nautico" ergo NON può costare quanto quella del supermercato. E dire che non ci sarebbe bisogno di ricorrere a simili mezzucci visto che quello che risulta essere strettamente necessario(?) a bordo già costa una tombola: vele, sartie, pitture antivegetative, cime, bozzelli e ferramenta varia. Per non parlare dell'elettronica, delle dotazioni di sicurezza, dei pezzi di ricambio del motore...Ma il tutto ha, probabilmente, anche un duplice aspetto positivo:

- 1) dopo aver scoperto il prezzo di un grillo inox tratterete con maggior rispetto l'acquaio ed il lavello della vostra cucina
- 2) il titolare del negozio tiene famiglia e *tutti amma'campà*

Ecco allora che una frangia minoritaria, un scheggia impazzita della nautica da diporto s'ingegna, individuando soluzioni, inventando espedienti e alternative da far impallidire un duplicatore di cd di Forcella. Costui, mai domo e, soprattutto, roso nel portafoglio fino all'inverosimile, riesce con un aplomb britannico a tenere

-dignitosamente- in piedi la sua barchetta senza bisogno di ricorrere agli usurai. Ovvio che anche lui dovrà passare per la forca caudina dello ship chandler: lo riconoscerete perché, nel percorrere i 20 metri che lo separano dal bancone non impiegherà 45 minuti, roteando gli occhi e la testa verso tutto ciò che lo circonda. Anche il rivoletto di bava che talvolta orna il ghigno estatico di qualcuno brillerà per la sua assenza. Chiederà quello che gli serve, pagherà con un'espressione risoluta mista ad una percettibile smorfia di rassegnazione e tornerà sui suoi passi.

Se ve la sentite, provate ad imitarlo per qualche giorno; se cedete, non crucciatevi. Probabilmente gli ci sono voluti anni per raggiungere un tale stato di grazia.

Per quel che riguarda la cantieristica, la faccenda è un po' più semplice; esiste a tutt'oggi una netta differenza del potere d'acquisto della nostra moneta a seconda che venga adoperata a Milano oppure a Catania. I prezzi dei cantieri, così come della manodopera, non sfuggono a questa regola aurea: provate a sentire quanto vi chiedono per un alaggio, carena e varo a Lavagna e quanto per il medesimo trattamento a Tropea. Una volta individuata la zona di riferimento, scoprirete che, probabilmente, le tariffe sono più o meno simili in tutti i cantieri limitrofi (magari la qualità meno...) e che forse conviene, per i lavori importanti, lasciar fare direttamente tutto a loro. Pensare di risparmiare facendo carena da soli e pagando solo alaggio e varo potrebbe rivelarsi una pia illusione; la dimensione della barchetta è tale che il risparmio, ammesso che realmente ci sia, sarà molto modesto. Ciò non toglie che, per coloro che sono innamorati del fai da te, occuparsi *in todo* della propria piccola possa risultare un'esperienza gratificante assai.

Ammesso che ve lo lascino fare.

Finché la barca staziona in acqua, voi, in qualità di proprietario potete farci sopra quasi tutto quello che vi pare; la cima che vi trattiene in banchina non dovrebbe essere un cavillo giuridico tale da limitare la vostra creatività. Ma nel momento in cui viene alata e messa in secco nello spiazzo del cantiere, diviene responsabilità del medesimo, ergo ci dovrebbe lavorar sopra gente qualificata, regolarmente registrata, con legge anti-infortunistica, etc.etc. Certo, se salite a far prendere aria ai cuscini o a fare manutenzione ad un winch nessuno vi obietterà alcunché; ma se vi penzolate sull'albero stile tarzan qualcuno, a ragione, potrebbe intimarvi di smetterla. Magari potete educatamente fargli presente che vorreste fare questo e quest'altro lavoro di persona e vedere se è possibile trovare un compromesso.

Del resto, se portate l'auto dall'elettrauto non è che poi vi piazzate lì col tester a trafficare con la testa infilata nel cofano: probabilmente l'elettrauto in questione se l'avrebbe un poco a male.

5. O me o lei

Magari all'inizio vi avrà anche incoraggiato/a a seguire la vostra passione, a dare libero sfogo alla vostra voglia di libertà e di mare, immaginando felici e spensierati weekend (magari con prole al seguito) a galleggiare su di un mare piatto come l'olio, a non più di 300 metri da riva, mentre sull'arenile, bruciato dal sole d'agosto, la guerra per accaparrarsi l'ultimo centimetro libero è iniziata da un pezzo. Magari voi sognavate navigazioni più o meno costiere senza meta, di lasciarvi portare dal vento, di poter cambiare prua assecondando il desio del momento. Ma si sa, è l'inizio della grande avventura ed è facile trovare il compromesso che *dovrebbe* accontentare tutti.

La vostra metà (d'ora in poi apostrofata come VM) si sarà fatta più sospettosa quando, già in autunno inoltrato, vi siete resi protagonisti di sparizioni nei weekend, al primo timido raggio di sole; rare malattie tropicali, inventate per saltare un giorno di lavoro (“..c'era un bel maestralino, mare piatto, come resistere?”) o ottuagenari parenti venuti (ripetutamente) a mancare completano il quadro.

Ancor più sorprendete sarà scoprire che non vi siete dileguati per andare a navigare (fuori danno burrasca e in città è tutto allagato) ma, semplicemente, per andare a comprare delle cime di rispetto oppure per controllare che l'ormeggio sia ok (“..sai, con l'ultima mareggiata che c'è stata...”)

Ed è in questo momento che si paleserà la situazione: la barca richiede energie, denari e, soprattutto, tempo anche quando non naviga. Non è una casa al mare. Non si può chiuderla e tornarci dopo un anno. Probabilmente neanche la trovereste, sepolta dalle deiezioni dei gabbiani. E, a meno che non si condivida entrambi la stessa passione, il tempo dedicato alla vostra piccola (intendo la barca...) è tempo sottratto alla VM, che comincerà a domandarsi se guardate lei (o lui) con la stessa passione con cui vi soffermate a guardare la poppa stellata del vostro 7 metri. Insomma, la gelosia inizierà a serpeggiare tra voi e, nel momento in cui la VM inizierà ad apostrofare la barchetta con l'appellativo “l'altra” siete seriamente nei guai: meglio affrontare la situazione, evitando che degeneri. Oltretutto, essendo il vostro 7 metri privo di parola, non ha in alcun modo di dire la sua e difendersi.

Per comprendere appieno la faccenda, vale la pena di rovesciare la frittata e vederla dal punto di vista della VM: la barca, per sua natura “balla”, ergo chi non è abituato può essere vittima, in maniera più o meno decisa, del famigerato mal di mare. E' umida (tranne ad agosto, quando diventa un forno), scomoda, piccola, per entrare bisogna piegarsi, sotto coperta bisogna quasi gattonare per spostarsi ed è spesso dotata di un antro, definito “bagno”, che susciterebbe ilarità anche se venisse proposto ad un topo ragno, mammifero non certo corpulento. Per di più, a bordo non c'è la 220: non si potrà, perciò, usare il phon (se la VM è femmina) e niente champions il mercoledì (se invece è un maschietto). La famosa “mezza stagione” in barca, ovviamente, non esiste e basta un po' di vento autunnale o primaverile per farvi rimpiangere di non aver portato lo scaldaletto (ma senza 220 che ve ne fate?). Spesso il mare e/o il vento non vi consentono di fare quanto programmato e “quella meravigliosa spiaggia etc.etc.” rimarrà un miraggio,

costringendovi al ridosso presso un porto maleodorante e rumoroso. Dunque, che fare? Le rotte sono costellate da coppie che navigano felici, così come di quelle che si sono separate a Gibilterra o alle Canarie, prima di affrontare il grande salto per l'Atlantico. Forse "quella sana via di mezzo" può essere, se non la soluzione, un buon antidoto; evitate di trascinare la VM se fuori c'è mare, piove, fa freddo insomma roba da Glenans. Se meditate di navigare per più giorni e la VM non fa i salti di gioia nell'immaginarsi più di 3 ore senza toccare terra, magari potete darvi appuntamento direttamente a "quella meravigliosa spiaggetta etc.etc." presso il molo dei piccoli pescherecci. Se è curiosa, o semplicemente avrebbe il desiderio di capire perché le dite di "cazzare" potete improvvisarvi insegnanti; ma per carità, non frantumate le balle alla VM se non gliene cale di meno di sapere cos'è un matafione o l'amantiglio.

E quando finalmente l'estate verrà, cercate di godervi il momento per quello che è: se, all'ancora, la VM se ne sta spaparanzata sulla (piccola) tuga a bearsi al sole e s'alza una brezza ideale per una bolina, etc.etc. mantenete la calma, respirate a fondo e fate finta di niente.

Io sono anni che ci provo...

6. Mitologia spicciola: la bandiera belga

Per coloro a cui piace sgattaiolare spesso oltre il limite delle 6 miglia vorrei analizzare più a fondo gli obblighi da ottemperare per evitare di essere colti di sorpresa dai tutori del disordine marittimo. Oltre alla patente nautica e dotazioni di sicurezza "spicciolate" (cioè razzi, boette, salvagentietc.), a partire dal 2009 chi naviga oltre le 6 miglia dalla costa deve avere a bordo la zattera di salvataggio collettiva (definita zattera costiera) per il numero di persone effettivamente imbarcate sul natante. Ciò significa che, se a bordo siete in 6, dovrete avere con voi la zattera omologata, ovviamente, per 6 persone; se invece navigate in solitario vi tocca quella più piccola, ovvero un macigno dalle dimensioni di 50x50 centimetri con un peso di oltre 20 kg omologata per 4 persone.

Non ho alcun interesse a disquisire sulla validità di tale norma, tanto meno se una specie di tender prodotto in (quasi) regime di monopolio ad un prezzo di un genoa triradiale sia un valido prodotto. Sarei invece curioso di sapere dove un simile oggetto potrebbe trovare posto su un First 21.7 o su un Piviere di pari metratura; per una barca piccola è infatti un peso rilevante e il suo stivaggio potrebbe essere oggetto di studi e ricerche da affidare a qualche università.

Infine, mi preme ricordare che un natante che si trovi a navigare in acque straniere è come un naviglio senza bandiera, alla stregua di una nave pirata, per capirci; quel fazzoletto verde, bianco e rosso a poppa non significa niente, perché non avete a bordo alcun documento capace di dimostrare l'appartenenza della vostra piccola a quella bandiera.

A seguito di numerosi "sgattaiolamenti" di barchini dall'Italia alla Corsica, e conseguenti verbali, è stato ratificato un trattato bilaterale tra i due paesi, onde evitare di danneggiare il turismo francese da un lato; dall'altro, di evitare che marinai italiani continuassero ad incrementare le finanze francesi attraverso le multe. Non mi risulta però esista niente di simile in Grecia, Spagna o Malta.

Un ulteriore paletto, come già evidenziato in un precedente capitolo, riguarda chi possiede un natante costruito *prima* del'98 (ad esempio, un Coco Archambault, realizzato per le prime mini-transat...); costui non può comunque superare il limite delle 6 miglia, anche se ha con sé il macigno di cui sopra e l'ambita patente nautica. Addio dunque alle meravigliose acque delle pontine o alla suggestione di Capraia.

La nautica maggiore, che di balzelli e nuove norme in ambito nautico ne deve digerire parecchie, ha da tempo messo in preventivo una serie di esaurimenti nervosi (e del conto corrente) per conformarsi a direttive e circolari emanate da legislatori con fervida immaginazione, convinti forse che un armatore lasciato tranquillo per più di 3 mesi sia un rischio per la stabilità e la coesione sociale del paese. Una piccolissima parte di questa nautica, probabilmente logorata nei nervi, ha deciso di rinunciare al vessillo nostrano e di adottare il *pavillon belge*, re-immatricolando la sua bella in Belgio. E a noi che ce ne cale, direte voi? Oltretutto i tre colori della bandiera belga sono anche un po' spentini rispetto al nostro gagliardo verde, bianco e rosso...

Potrei anche essere d'accordo con ciò, non fosse che la normativa nautica belga (come anche quella britannica o olandese, giusto per fare due esempi) è molto più

semplice di quella italiana, limitata a poche norme da seguire per poter navigare tranquilli. E questo vale anche per le dotazioni di bordo^[8], divise in 4 categorie (kit di pronto soccorso, materiale d'armamento, strumenti nautici e dotazioni di sicurezza) che si limitano all'essenziale.

Per poter immatricolare il vostro natante dovrete fare una richiesta on line al Ministero dei Trasporti belga (su di una sezione che riguarda le barche), inviare alcuni documenti & (auto) certificazioni e pagare una tassa di una 50ina di euro per l'immatricolazione. Se la barca ha una lunghezza inferiore ai 7,5 mt. la cosa è finita qui, diversamente dovrete versare un sostanzioso "extra" (per una barca nuova quasi 2.500 euro!) che diminuisce con l'età della barca: un'anzianità di oltre 10 anni della vostra barchetta vi costa modici 60 euro. Ogni 5 anni dovrete poi versare un piccola tassa di una 90ina di euro; per completare, invece, le questioni burocratiche, dovrete acquistare infine la licenza radio (e conseguente nominativo) per 60 euro ca. Fine della storia.

Detta così sembrerebbe un gioco da bambini ma è tutt'oro quello che luccica? Analizzando il rovescio della medaglia, possiamo osservare che:

- chi ha un natante comprato nuovo, dovrebbe sganciare alle finanze del Belgio più di 2500 euro, ovvero il costo di 4 zattere (certo, il certificato belga lo stivi più comodamente di 4 zattere)
- occorre ri-assicurare la barca e, teoricamente, all'assicuratore non gliene dovrebbe fregar di meno dell'avvenuto passaggio; ma siamo in Italia, vale dunque la pena di verificare la cosa o sentire una nuova assicurazione che non abbia problemi in tal senso
- come diceva qualcuno, qualsiasi casino succeda, ci si troverà a confronto con le autorità del belgio: eventuali danni, procedimenti e quant'altro andranno affrontati oltralpe.
- Un 6 metri e mezzo con a poppa il tricolore nero, giallo e rosso potrebbe facilmente insospettire i tutori del disordine, che si domanderanno se la faccenda non nasconda del losco e, magari, se non sia il caso di dare una bella controllatina; certo che dovrete essere inattaccabili ma anche qui, tra il dire ed il fare...

I vari forum di vela sono piene di discussioni in merito, pertanto potete approfondire per benino la cosa e valutare serenamente se la cosa faccia per voi (e per la vostra piccola) oppure se, tutto sommato, vi convenga tirare avanti come avete fatto fin'ora. Spero il tutto vi sia utile: come diceva capitano Ventodiprua, <<io ho fatto quel che potevo...>>.

⁸ N.B. Una barca con bandiera belga, nel caso della navigazione oltre le 6 mg dalla costa risponde alla normativa belga per quanto concerne le dotazioni di sicurezza; il cittadino italiano che la conduce, invece, deve comunque sottostare alla normativa italiana ergo *deve* avere la patente.