

# TERRA E ACQUA

di Lorenzo Pavolini

"MI AFFACCIO DALLA TERRAZZA e vedo le barche che vanno da tutte le parti, è per me un mistero, mi chiedo come è possibile...". Un ricordo d'infanzia accompagnato da un gesto, la mano che traccia dei rapidi zig zag davanti al viso con il dito indice, poi il palmo che si allarga, si inarca come a raccogliere un soffio che dal cuore lo spinge in avanti, verso di noi. "Il vento va da una parte sola", conclude.

In questa immagine che dichiara e smentisce il mistero originale delle vela, Livio Spanghero appare ancora sorpreso, come il ragazzo che non conosce ancora il suo destino di campione, ma che in quel gioco col vento vuole diventare uno dei migliori, o il più bravo. Sorpreso di quante cose si siano dovute imparare e di come non ci sia voluto poi tanto, come in un gioco, appunto. La passione di una vita, prima con una lunga e felice attività di regatante, vincitore tra l'altro del campionato italiano dinghy nel 1940 e olimpionico nel 1948 a Londra classe Firefly, e poi in federazione, organizzatore e giudice, su e giù per la penisola, tra boe e triangoli. "Le barche a vela vanno da tutte le parti".

Livio Spanghero ha 15 anni nel 1935, quando dalla terrazza dell'albergo degli operai, di cui il padre è direttore, gli appaiono per la prima volta quei legnetti che sono appena un trattino posato sulla distesa del mare e chiari fazzoletti battuti dalla luce; è cresciuto in campagna, a Turriaco.

Devi salire da qualche parte per vedere il mare, a Monfalcone, e neanche lo vedi come una distesa aperta: la baia di Panzano ha l'orizzonte chiuso dalla costa carica sulla sinistra, con il castello di Duino, e dalle barene sabbiose sulla destra. Ad esempio, quando arrivi col treno da Ovest non lo vedi: il mare, la terra, l'acqua il fango e la roccia si trovano a Monfalcone in un punto di massima compagnia, massimo nord, soltanto con una piccola barca, una battana, una deriva, si ha modo di immergersi nelle pieghe di questa intimità, nei canali, nei bacini paludosì, approdare ai casoni di Toni Buri con le aiuole curate, nel delta dell'Isonzo; dall'altra parte, subito a Ovest, il Lisert è popolato di circoli nautici e cantieri che ancora lavorano le imbarcazioni in legno, e trovi ormeggiato qualche magnifico Sciarrelli come un mobile inventato per navigare, un tinello di lungo corso. Qui subito le acque si fanno profonde, alimentate dalle correnti sotterranee del Timavo.

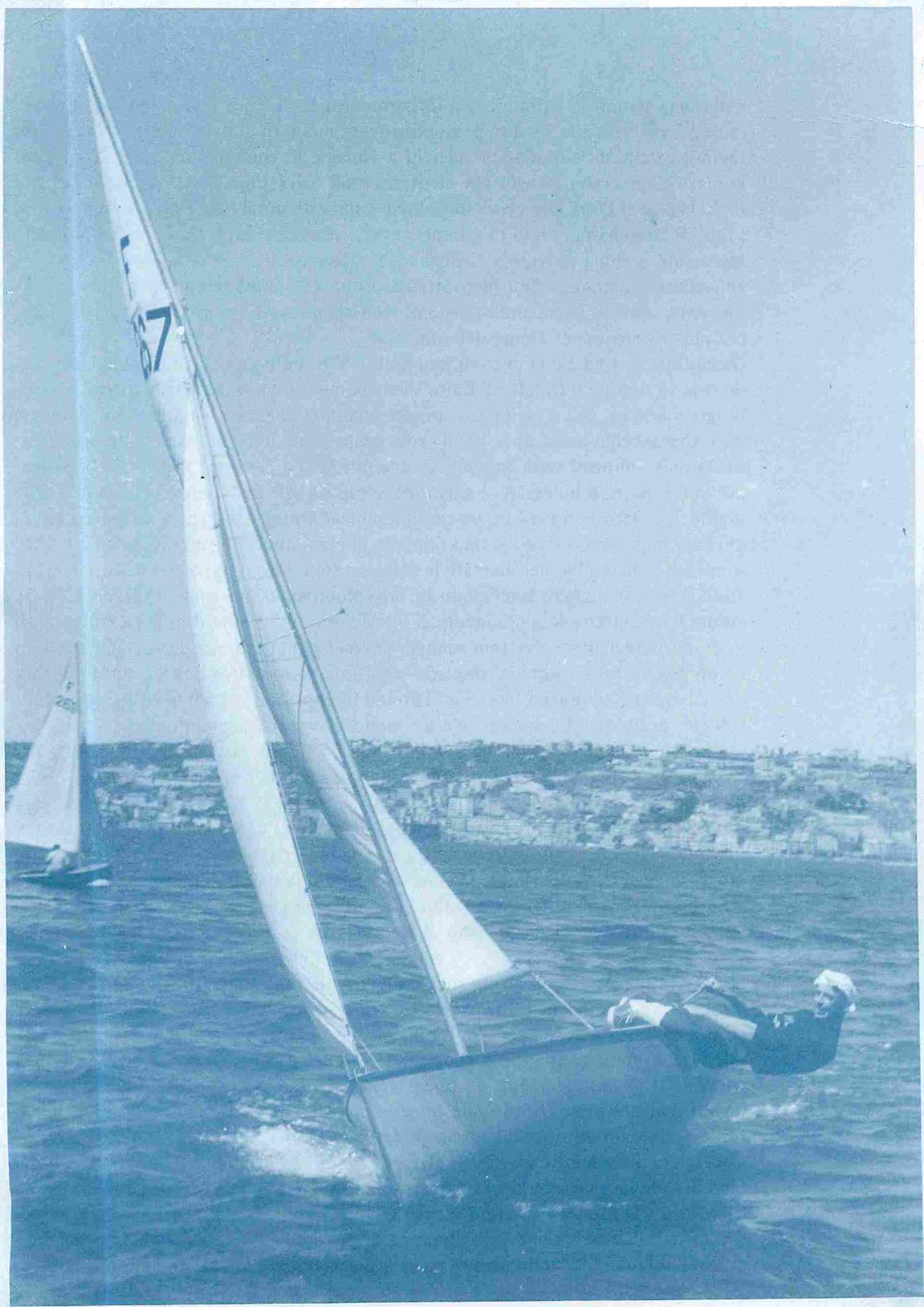
La roccia del Carso, col sommaco in fiore a maggio, si getta direttamente nella schiuma.

Invertendo la prospettiva e risalendo l'Adriatico intero si giunge a Monfalcone nel punto più alto del Mediterraneo, un'ascella dove convertono due scenari di cui è difficile immaginare una saldatura, il tono fangoso delle acque basse, lagunari sulla sinistra e il blu preciso sulla destra che sega le montagne alla base, due mondi marini che si incontrano, e al centro le ciminiere di Monfalcone, le gru del cantiere. Un ultimo canale, come un budello, una crepa al colmo della volta, sale. È il canale Valentinis, dove in fondo ci sono tredici barche fortunate di poter fare rotta solo verso Sud.

È proprio addentrandosi in questo solco d'acqua che si avverte la presenza di una minaccia. Da un lato la centrale termoelettrica che con due reattori brucia petrolio e con due il carbone che arriva sulle chiatte da Trieste, e a sinistra il cantiere come un gigantesco contagocce, capace di distillare una via l'altra, suposte di cristallo, gonfiarle in un riflesso pieno di tutto quello che c'è intorno nel mondo terrestre, stanze da letto, bagni, saloni e corridoi, cucine, bar, ristoranti, sedie a sdraio, comodini, cassetti, posate, lampade... lo chiude in una goccia e lo libera verso Sud. La natura è irrimediabilmente tagliata fuori. Le geometrie dei nastri trasportatori, le mandibole delle gru, persino un lungo tavolaccio per i pasti degli operai sembrano affacciarsi sul vuoto.

A qualche chilometro nell'entroterra, dove dall'Isonzo si diparte il carale de Dottori, sul muro chiaro di una casa della bonifica si legge: "sposare l'acqua al sole". Bello. La semplice eleganza di certa retorica mi fa pensare a uno dei tanti cartelli visti quest'anno a una manifestazione: "disar-mare, cielo e terra". Bello anche questo. Facilmente badiamo alle insegne, alle scritte sui muri, nei cessi, ma quando cerchiamo di leggere nei segni del territorio qualcosa che ci sia davvero utile in quel momento, che impariamo coi gesti del corpo, facciamo ricorso a una passione, altrimenti perché fare caso alle erbe sul ciglio della strada. Avanzare su uno specchio d'acqua sospinti dalle raffiche di vento richiede la conoscenza di poche regole basilari, è un giochetto da ragazzi. La scala che la passione per questo giochetto spinge a salire - nella lettura del più impercettibile riflesso della natura - è invece senza fine.

Al glorioso circolo velico del cantiere navale, la SVOC, il giovane Spanghero pulisce e cura il rimessaggio dei dinghy che i maestri d'ascia si sono costruiti durante le pause del lavoro, come schegge dei bastimenti, in cambio ci può fare un giro ogni tanto. Impara a manovrare nel bacino antistante, tra le correnti, le raffiche improvvise, il ghiaccio (l'acqua è semidolce). Cresce con i compagni, la barca come il motorino, le fughe a rubare l'uva a Sistiana nelle giornate di bora, che quando veniva fuori il contadino infuriato, si saltava sulla barca e via di poppa, subito lontani a urlare: sc'ivoni, sc'ivoni! Una passione che cresce nel corpo a furia di virate e strambate. I maestri d'ascia come istruttori, Parovel, il velaio Morin. Le trasferte a Trieste trainati dal rimorchiatore. Il campionato italiano vinto nel '40, proprio l'anno seguente a quello vinto dal compagno e avversario di una vita di regate: Adelchi Pellaschier. Pensate che nel 1990, in una regata a Chioggia, sono arrivati sulla linea d'arrivo ancora primo Adelchi e secondo Livio. Le gare più belle



della vela hanno la caratteristica di corrersi in tanti, tutti contro tutti, in genere, quindi l'amicizia e la rivalità possono trovare modo di andare anche assieme. Così Livio racconta di aver aiutato Adelchi a vincere un campionato a Bari, contro un ragazzo napoletano... credo che si riferisca all'italiano del 1958 vinto da Adelchi nella classe, il Finn, che venti anni dopo è stata dominata dal figlio Mauro. Anche i figli di Livio hanno vinto in giro per regate, senza che lui li abbia particolarmente instradati, o abbia provato a "insegnargli" qualcosa.

Dinastie di campioni. Non dico Straulino, ma campioni semplici, di quel popolo vincente, almeno in alcune occasioni. Non sempre. Al limite anche per eleganza, chi più chi meno, per amore della misura.

Quasi tutta la tradizione di campioni della SVOC milita su classi di derive singole, dove si va da soli, il Dinghy, il Finn. Viene da pensare a chissà quale teoria di montanari-marinari, soli e taciturni – invece è solo per l'endemica povertà della gente di lì. Una piccola barca dove vai da solo costa meno. E oggi a vedere gli otto gusci di Optimist allineati sulla banchina, numerati da 0 a 7, e poi i ragazzini che si preparano a uscire e indossano i salvagenti, capisci che in fondo è cambiato tutto e niente. Quando scorgi le loro velette bianche aggrumate al centro della baia ricordi che ti hanno raccontato di una famiglia di cigni avvistati proprio da quelle parti, in mezzo al mare. Poi per marcire la distanza fissi la fotografia che hai tra le mani. 1948, Livio Spanghero impegnato in una preolimpica nel golfo di Napoli. quella strana barca di una sola olimpiade, il Firefly. Ha un fazzoletto in testa con quattro nodi, da bracciente, calzettoni bianchi sopra i pantaloni, un piede sulla sartia, il corpo gettato tutto fuori, l'altro piede incastrato sotto al trasto della randa. Sembra uno di quei disegni della vecchia "Tribuna Illustrata", l'abbigliamento appare fuoriluogo, non come adesso che c'è un modo di vestirsi per ogni attività, e distinguiamo le scarpe da tennis da quelle per la corsa, allora ti vestivi come per una passeggiata in montagna, semiprimaverile, e andavi per mare.

La passione è la sola che conta. In viaggio di nozze Livio e la novella sposa partono per Caldonazzo, dove naturalmente lui doveva partecipare a una regata. La mattina seguente scoprono che la gara si svolge dalla parte del lago opposta a quella dove si trovano. Non c'è vento, non hanno la macchina. Springono i dinghy a nuoto, tutta la mattina. Se ne stanno a mollo nell'acqua gelata, insieme, felici – ancora ridono oggi, a raccontarlo, il loro viaggio di nozze.

Le cose fatte per stare in acqua spesso diventano impresentabili sulla terra. come a disagio, non stanno in piedi. Avete presenti i coccodrilli, i pinguini e le foche... ecco, una barca a vela è peggio. Ha un piede solo, un solo punto di appoggio, fragile e pesante, il contrappeso che scende diretto a fondo, il bulbo, e che in terra costituisce un intralcio non da poco alla posizione eretta dello scafo, tanto che dove i marinai sono afflitti dalle maree hanno escogitato chiglie piatte, doppie e triple derive, proprio per far posare le imbarcazioni sul letto di sabbia bagnata al discendere della marea senza che gli scafi si sdraino sul fianco.

Lido Stabile ha piantato la sua barca in giardino. Ha fatto una buca con la scavatrice, l'ha rivestita di copertoni d'auto e con una gru ha fatto depositare lo scafo della sua imbarcazione proprio dietro casa, nel parco della villa. Così può lavorarci tranquillamente stando seduto sulla sedia a rotelle. Poi la rimette in acqua ed

esce. Da solo, con la moglie, oppure con degli occasionali compagni. Partecipa anche a molte regate, racconta di leggendarie Barcolane con planate infinite – insomma lui, nonostante il suo handicap, alla barca a vela non ci rinuncia. E quando ti trovi davanti alla sua grinta (quasi cattiva) capisci che la sua passione è per la vita intera, dove la vela è diventata il simbolo della libertà di movimento per un uomo che fino dal nome sembrava costretto a una drastica limitazione delle attività sportive, e che invece non ha ceduto mai, anzi ha trovato il modo di sposare la sua barca al giardino di casa.