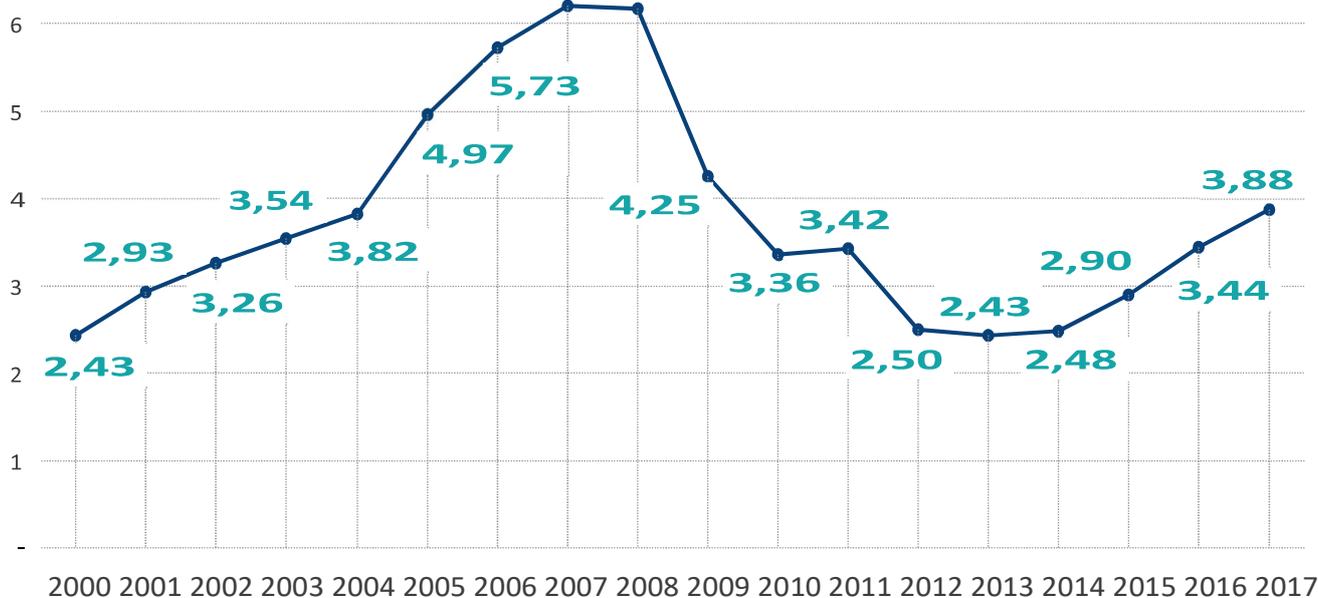


NAUTICA: “Il Fattore Umano”

di Augusto Abbate

Ogni anno in occasione del Salone di Genova, l’Ucina (Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini), presenta la sua relazione sullo stato della nautica nel mondo in generale e, nel nostro paese in particolare. Si tratta di un’interessante documento che puntualmente fotografa e descrive, in analisi ed in sintesi, l’universo della nautica da diporto.

L’edizione di quest’anno, laddove punta il mirino sui fatti di casa nostra, conferma il trend di leggera crescita che dall’anno *orribilis* del 2013, il settore continua a registrare. L’incremento annuale del fatturato, prima timido e poi deciso e costante, rasserena l’orizzonte riportando l’ottimismo smarrito negli anni addietro. Vero è che i valori sono a poco più della metà di quanto si registrava negli anni dello splendore (2007 e 2008), ma è altrettanto vero che a riportare il sorriso nell’ambiente, non sono tanto i numeri assoluti ma il peso della tendenza di questi, verso l’incremento positivo. L’immagine del grafico che segue è eloquente.



Industria italiana della nautica, andamento del fatturato globale 2000-2017

valori in miliardi di euro

Ho cercato questo documento nell’agorà dei nostri tempi: il web, la polis virtuale ove idee, conoscenze, cronaca, cultura e stupidaggini transitano e vivono libere. La storia (o meglio la preistoria) classifica gli albori delle vicende umane in una scala evolutiva composta da tre età: quella della pietra, del bronzo e del ferro. Ora, nel nuovo millennio viviamo l’età del *copia e incolla*.

Breve digressione che spero il lettore voglia perdonare. Era solo un modo per confessare che nello scrivere i ragionamenti che seguono ho anch’io attinto a mani basse dalla appena citata piazza.

Un’interessante analisi dell’Istat, riportata sempre nel documento dell’Ucina, mette in relazione i settori merceologici che hanno registrato i maggiori incrementi nel volume delle esportazioni italiane negli anni che vanno dal 1997 al 2017. Questa indagine pone il comparto **Imbarcazioni da diporto e sportive** al sesto posto

nella curiosa e inaspettata classifica che vede al primo **Medicinali e preparati farmaceutici**; seguiti da **Tè e caffè**; **Prodotti per toiletta: profumi, cosmetici, saponi e simili**; **Articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria**; **Prodotti petroliferi raffinati**.

Un'altra interessante analisi è offerta dalla tabella che segue dove, sempre per il comparto della nautica, vengono indicati i dati di produzione e importazione negli anni dal 2010 al 2017, mettendo in evidenza gli incrementi percentuali tra il 2016 e il 2017. Anche qui le indicazioni risultano confortanti.

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale(a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2010	616.730.000	1.263.420.000	1.880.150.000	125.890.000	1.137.530.000	2.006.040.000
2011	413.780.000	1.546.900.000	1.960.680.000	86.250.000	1.460.650.000	2.046.930.000
2012	176.490.000	1.088.170.000	1.264.660.000	32.160.000	1.056.010.000	1.296.820.000
2013	90.200.000	1.196.970.000	1.287.170.000	21.200.000	1.175.770.000	1.308.370.000
2014	86.090.000	1.229.270.000	1.315.360.000	18.410.000	1.210.860.000	1.333.770.000
2015	137.740.000	1.438.430.000	1.576.170.000	24.070.000	1.414.360.000	1.600.240.000
2016	222.770.000	1.661.260.000	1.884.030.000	64.500.000	1.596.760.000	1.948.530.000
2017	287.900.000	1.876.290.000	2.164.190.000	91.800.000	1.784.490.000	2.255.990.000
Var. % 2017-2016	29,2%	12,9%	14,9%	42,3%	-	15,8%

Produzione e importazione di nuove unità da diporto, andamento 2010 – 2017 – Valori in euro.

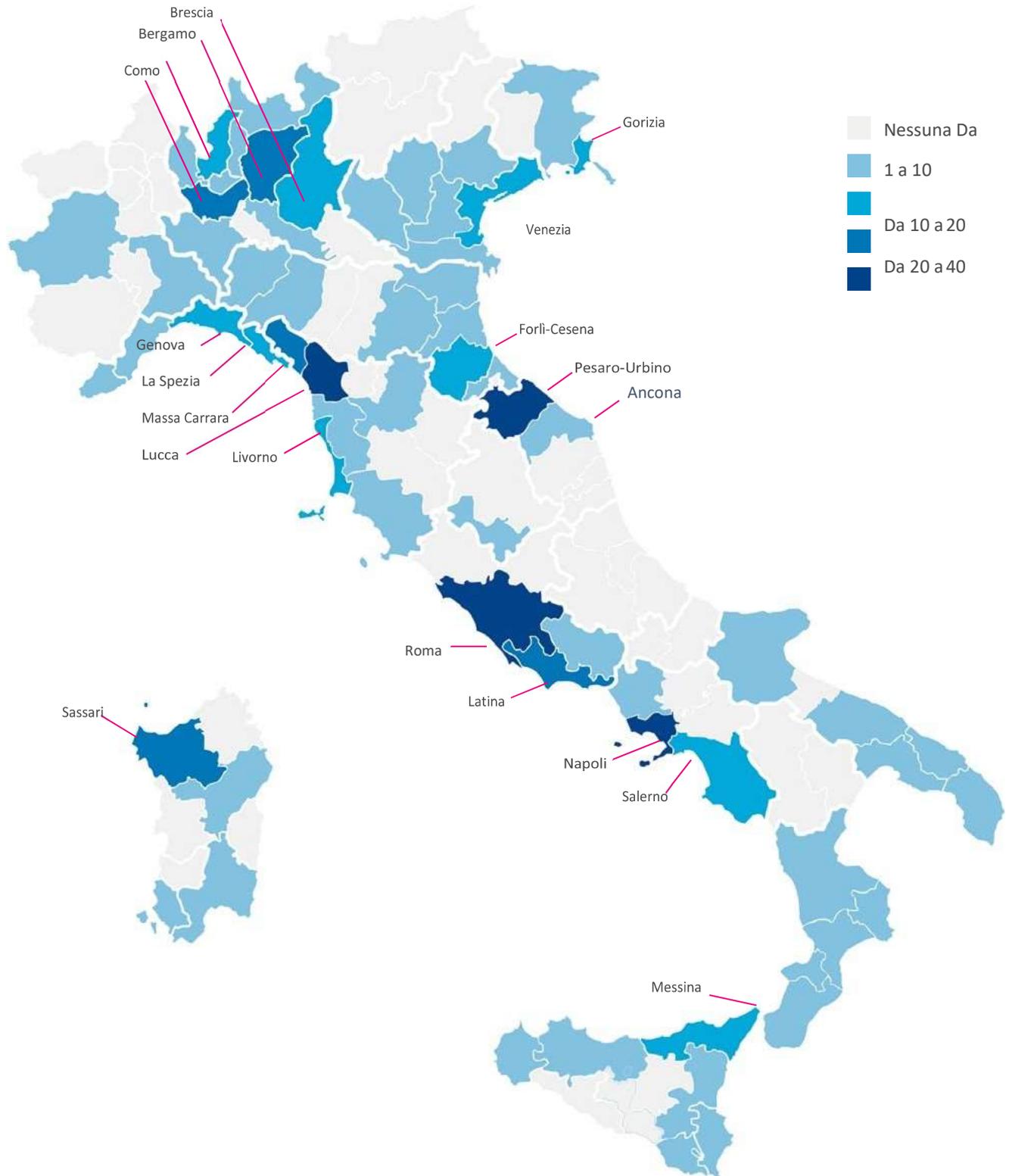
Sorprende il valore del dato delle importazioni che registra un incremento nel raffronto 2017/2016 pari al 42,3%. Un'altra tabella, raccolta sempre dal documento dell'Ucina, propone una classifica che vede l'Italia terza(!) a livello mondiale tra i paesi esportatori:

Classifica dei primi 10 paesi esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica: anno 2017 - valori in milioni di dollari,

Rank	Paese	Totale settore	Quota di export mondiale dell'intero settore
1	Germania	2.161,5	14,7%
2	Paesi Bassi	2.028,0	13,8%
3	Italia	1.873,3	12,7%
4	Stati Uniti	1.530,7	10,4%
5	Francia	1.100,4	7,5%
6	Regno Unito	814,1	5,5%
7	Messico	606,1	4,1%
8	Polonia	527,1	3,6%
9	Cina	323,5	2,2%
10	Finlandia	279,0	1,9%

Ritornando ai numeri mirati sul nostro paese appare interessante la cartina che segue che indica la distribuzione geografica, sul nostro territorio, delle attività di produzione nel settore nautico:

Province italiane per numero di imprese nel settore della cantieristica da diporto



I dati si riferiscono all'anno 2016 e dicono che le Marche non sfigurano nello scenario nazionale.

Ancorché interessante è la classifica delle prime 10 regioni italiane per valore del fatturato nel settore della cantieristica navale e da diporto.

Rank	Regione	n° imprese		Ricavi (k€)		n° dipendenti	
1	Toscana	114	15,7%	786.668	39,2%	2.278	26,5%
	<i>di cui Lucca</i>	<i>54</i>	<i>7,4%</i>	<i>731.455</i>	<i>36,4%</i>	<i>1.870</i>	<i>21,7%</i>
2	Emilia-Romagna	35	4,8%	499.355	24,9%	1.561	18,1%
	<i>di cui Rimini</i>	<i>4</i>	<i>0,6%</i>	<i>371.444</i>	<i>18,5%</i>	<i>1.108</i>	<i>12,9%</i>
3	Lombardia	108	14,9%	201.945	10,1%	1.055	12,3%
4	Liguria	53	7,3%	132.645	6,6%	633	7,4%
5	Friuli-Venezia Giulia	28	3,9%	110.991	5,5%	520	6,0%
6	Marche	49	6,7%	66.084	3,3%	646	7,5%
7	Campania	72	9,9%	48.540	2,4%	459	5,3%
8	Sardegna	48	6,6%	37.246	1,9%	220	2,6%
9	Lazio	83	11,4%	28.463	1,4%	285	3,3%
10	Piemonte	15	2,1%	28.300	1,4%	249	2,9%
	Totale Italia	727	100%	2.006.907	100%	8.612	100%

Tutti questi indicatori confortano gli addetti e, come già asserito, promettono interessanti prospettive di sviluppo.

Bene.

Questo tonnellaggio prodotto e varato in sempre più grande copia nei mari nostrani e non, gonfia evidentemente la domanda di gente di mare e per questa intendo gli skipper di natanti e imbarcazioni.

Mi pongo qualche domanda:

Dunque tutta questa roba in quali mani va a finire?

In mani esperte? Capaci? Ovvero in quelle di veri marinai?

E dove si formano costoro? E chi li forma?

Buoni e congruenti interrogativi con i quali ho provato a ragionare.

Ancora una volta mi sono documentato.

Ho 'scovato' sulla solita rete il documento redatto annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, così come l'Ucina, fotografa la situazione del naviglio da diporto nazionale da un angolo diverso ma altrettanto interessante.

Scorro il documento e mi soffermo sulle ultime pagine della relazione laddove viene presentata una statistica che analizza varie tipologie di criticità verificatesi in mare aperto, analizzate per mese e natura dei sinistri.

Risulta evidente (e scontato) che il picco delle avversità si ha nei mesi estivi quando è maggiore la circolazione dei mezzi da diporto.

ANDAMENTO MENSILE DEI SINISTRI OCCORSI IN MARE APERTO AL NAVIGLIO DA DIPORTO NEL CORSO DEL 2017

Mese	Natura dei sinistri								Conseguenze			
	Urti, incagli	Collisioni	Incendi, esplosioni	Naufragi, affondamenti	Capovolgimenti	Avarie motore	Varie	Totale	Perdite unità	Morti	Feriti	Dispersi in mare
Gennaio	3	1	1	2	-	-	1	8	1	1	-	-
Febbraio	-	-	1	1	1	-	1	4	1	2	2	-
Marzo	1	2	-	2	-	-	-	5	1	-	1	-
Aprile	3	2	2	2	-	1	2	12	2	4	5	-
Maggio	2	1	1	3	-	2	4	13	3	-	2	-
Giugno	8	7	3	7	-	1	4	30	3	-	9	-
Luglio	16	10	-	6	3	2	5	42	7	2	10	-
Agosto	12	9	2	12	2	1	13	51	9	3	13	2
Settembre	15	1	-	5	1	-	1	23	3	1	1	-
Ottobre	15	3	1	5	1	-	1	26	4	2	7	-
Novembre	4	-	2	4	-	1	-	11	2	-	-	-
Dicembre	6	1	-	3	-	-	2	12	-	-	-	-
Totale	85	37	13	52	8	8	34	237	36	15	50	2

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto.

Nella tabella che segue vengono comparati i dati relativi ai sinistri per anno (2017 – 2013) che mostrano i valori seguenti:

Anno	Tot. Sinistri	Perdite Unità	Vittime
2017	237	36	17
2016	181	47	9
2015	179	35	11
2014	186	52	4
2013	268	69	6

In questa analisi l'anno che risulta il più nefasto tra il 1990 e il 2017 (ometto tutta la tabella per semplicità e brevità di esposizione) è il 2010 nel quale si sono registrati 317 sinistri con 70 perdite umane; quello che ha dovuto annotare il maggior numero di vittime è invece il 2008 che ne ha fatto contare 99 a seguito di 233 sinistri.

Dunque gli incidenti in mare.

Non sembra facile correlarli ai dati annuali del tonnelloaggio del naviglio e del numero dei patentati. Cerco di analizzarli per tipologia:

- a) Urti, incagli e collisioni rappresentano il 51,45% del totale
- b) incendi, esplosioni, avarie e vari il 23,2%
- c) naufragi, affondamenti e capovolgimenti il 25,31%.

La considerazione è conseguente:

- la tipologia a) è frutto di errore o imperizia o negligenza;
- il 50% della b) può associarsi anch'essa ai tre motivi precedenti;
- la tipologia c) si attaglia del tutto o quasi a queste umane colpe.

Dunque resta poco spazio per le considerazioni che rimanderebbero all'imprevedibilità e al 'caso' la radice degli eventi avversi. Il "fattore umano" è il principale imputato e le sue colpe restano inaccettabili nei casi di negligenza, gravi in quelli di errore e gravissime in quelli di imperizia.

Concludo questo paragrafo citando (solito copia e incolla) le parole di Franco Pasqualini comandante di lungo corso che ha scritto in un suo articolo: "... ogni imprevisione, dubbio, incertezza, sono elementi pericolosi che un comandante di una imbarcazione non si può permettere".

Sacrosanto, mi permetto di aggiungere!

Il bagaglio di cultura nautica è determinante.

Continuando la lettura della relazione del Ministero leggo i dati relativi alle nuove iscrizioni del naviglio da diporto negli anni dal 2013 al 2017. La tabella che segue li raffronta per quattro classi di lunghezza:

Anno	Fino a 10mt Vela - Motore	10,01-12,00 mt Vela - Motore	12,01-18,00 mt Vela - Motore	18,01-24,00 mt Vela - Motore	Oltre 24 mt	Totale
2017	47 - 111	133 - 113	207 - 215	9 - 58	4	897
2016	54 - 131	150 - 126	200 - 188	11 - 63	9	931
2015	41 - 85	122 - 91	134 - 153	7 - 36	7	676
2014	26 - 85	98 - 106	117 - 149	13 - 37	2	633
2013	38 - 92	107 - 97	144 - 145	5 - 35	10	673

Da notare che si tratta di navi(>24 mt), imbarcazioni (>10 mt e <=24 mt) e natanti immatricolati (<=10 mt)

Un'altra tabella consente di valutare il numero dei patentati nello stesso arco temporale con riferimento alle regioni:

Anno\Regione	2017	2016	2015	2014	2013
Liguria	2.602	2.357	2.764	2.896	793
Toscana	883	915	881	948	880
Lazio	1.169	1.353	1.716	1.620	1.895
Campania	1.052	876	879	1.049	1.112
Calabria	339	281	295	333	498
Puglia	762	565	620	781	759
Molise	25	38	37	23	28
Abruzzo	190	188	240	248	312
Marche	285	301	343	418	443
Emilia Rom.	1.037	965	1.040	1.153	1.129
Veneto	981	960	1.162	1.164	1.074
Friuli V. Giulia	468	439	446	564	517
Sicilia	829	859	847	809	724
Sardegna	1.267	1.217	1.423	1.904	1.930
Totale	11.889	11.314	12693	14.000	14.094

L'informazione che salta di più all'occhio è che dal 2013 e fino al 2016, il numero dei patentati è stato in netta decrescita, andando controcorrente rispetto al trend in salita della produzione del naviglio da diporto. Nel 2017 si è registrata una leggera ripresa che i primi segnali del 2018 sembrano confermare.

La successiva tabella si sofferma su quanto è avvenuto, nel dettaglio, nella nostra regione relativamente all'emissione delle varie tipologie di patenti nautiche per il diporto.

Anno\Città	S. B. Tronto - P. S. Giorgio Entro / Oltre	Ancona Civit. M. Entro / Oltre	Pesaro Fano Entro / Oltre	Totale Entro / Oltre
2017	51 - 32	63 - 78	20 - 33	134 - 143
2016	44 - 36	58 - 85	33 - 37	135 - 158
2015	79 - 54	62 - 59	47 - 33	188 - 146
2014	83 - 38	115 - 97	26 - 47	224 - 182
2013	116 - 40	67 - 100	64 - 65	247 - 205

Infine l'ultima mostra la situazione delle patenti conseguite attraverso i corsi in Assonautica raffrontata con Ancona (esclusi i dati di Civitanova) e la regione Marche:

Anno	Assonautica	% su Ancona	Ancona	Regione Marche
2017	24	20,51	117	277
2016	15	11,19	134	293
2015	27	25,00	108	334
2014	22	14,96	147	406
2013	17	15,04	113	452

L'Assonautica dunque si attesta su un range che va da un minimo del 11,19% ad un massimo del 25,00% nella 'produzione' totale di patentati nel capoluogo marchigiano.

Sin qui i numeri.

I ragionamenti che essi ci stimolano sono vari. Mi soffermo ora su quello che avevo posto nel mirino nell'enunciato dell'articolo, ovvero sul "*Fattore umano*", (copia/incolla del titolo di un libro di Graham Greene), nel mondo della nautica e la sua formazione.

Inizio considerando l'aspetto quantitativo:

Quant'è la domanda di 'cultura' nautica? Quanto lo sarà nel futuro?

Le ultime tabelle suggeriscono interpretazioni e risposte. E' evidente che più tonnellaggio chiede più addetti e dunque il trend di crescita (o di decrescita) umano appare, altrettanto evidentemente, correlato al trend di crescita (o di decrescita) della produzione. Non in maniera stretta ma con un *delay* sul cui valore sarebbe interessante indagare. Nel 2013, anno in cui si è registrata la più bassa produzione e immatricolazione di naviglio da diporto, il numero di patenti rilasciate era invece attestato su di un valore relativamente alto, probabilmente perché godeva ancora del vento positivo del picco di produzione registrato a fine anni duemila. Poi, lentamente, sia produzione di naviglio che domanda di patenti nautiche, si incrementavano con curve simili.

E dunque se tale domanda cresce..., l'offerta si **attrezza**.

Risultato: un vertiginoso e colorito fiorire di scuole nautiche lungo tutta la penisola.

Ed ecco allora che basta digitare sul solito web 'patenti nautiche' che appaiono a frotte scuole, corsi, materiale didattico, strumenti per allenarsi a rispondere correttamente ai circa millecinquecento quiz che la recente innovazione ministeriale ha portato nel programma d'esami per patenti, ecc., ecc.

Il Natale del 2017, mia sorella che abita a Milano ha voluto regalare a suo marito un corso per il conseguimento della patente nautica. Bene: ha cercato in internet ed ha fatto qualche telefonata. Dal giorno dopo è stata tempestate di chiamate per sentire, da quelli che aveva contattato e da altri (che non aveva chiamato...) se avesse deciso e che in quei giorni c'erano particolari offerte.... Infine, cosciente della sua totale sconoscenza del mondo delle scuole nautiche, ha chiamato me ed io le ho dato qualche suggerimento. Tutto ciò solo per dire che il settore della formazione nautica è entrato anch'esso in un business che temo non ne garantisca la qualità.

Ecco, la **qualità**:

chi comanda un natante o una imbarcazione ha responsabilità certe e severe. Spesso costoro però non lo fanno e talvolta si lasciano andare ad atteggiamenti non propriamente consoni al ruolo. Non è raro imbattersi, nel tempo della bella stagione in evoluzioni e slalom arditi, sotto costa, di imbarcazioni e natanti condotti con ignorante disinvoltura da skipper improbabili desiderosi solo d'essere visti...

In questi casi di chi è la colpa? Di chi ha rilasciato a questi individui la patente? Della scuola che li ha preparati e formati?

Difficile dirlo. L'ignoranza, (non quella che si riferisce al livello delle conoscenze) è, per qualsiasi docente, difficile da estirpare. Dunque questi può solo incidere sulla formazione delle conoscenze marinare. Assolverà quindi più o meno bene questo compito a seconda di quanto è consistente la sua formazione professionale.

Allora, volendo, come si può stilare una graduatoria di qualità tra le scuole nautiche esistenti? Raffrontando il numero dei promossi col numero degli iscritti? Valutando il livello di insegnamento offerto e la qualità dei docenti? Probabilmente sì, considerando tutti questi aspetti.

Però non è facile reperire i dati (a nessuno piace raccontare i fatti di casa propria) e così, mentre i "commerciali" di buona parte di queste scuole preferiscono parlare di sconti, di incentivi e promozioni, il potenziale utente, avendo sostituito con le sue ricerche la sconoscenza con la confusione, resta sconcertato e non sa più che pesci pigliare. Così la scelta per il neofita rimane complicata.

Il tredici febbraio 2018 sono entrate in vigore le modifiche e le nuove norme del codice della nautica da diporto, D. Lgs. 171/2005, introdotte con il D. Lgs. 03/11/2017 n.229 e pubblicate in Gazzetta Ufficiale a fine gennaio 2018. Si tratta di un insieme di norme per un verso attese da tempo e per un altro temute (la storia delle innovazioni di legge nel mondo della nautica, ha quasi sempre significato per il diportista un nuovo esborso monetario...). Alcune di tali norme hanno attuazione immediata, altre sono in attesa del relativo regolamento. Tra le cose che vengono disciplinate ci sono gli istruttori di vela e le 'scuole nautiche'.

Questo dice la nuova normativa (*copia/incolla*):

- **Istruttore di vela** – E' istituita la figura professionale dell'istruttore di vela, colui che insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne. L'esercizio professionale dell'istruttore di vela è riservato ai soggetti iscritti in un apposito elenco nazionale tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- **Scuole nautiche e «Centri di istruzione per la nautica»** – Le scuole per l'educazione marinaresca, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche sono denominate "scuole nautiche". Le scuole nautiche sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle Province o delle Città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano del luogo in cui hanno la sede principale. Le associazioni nautiche e gli enti a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, riconosciuti in conformità a quanto previsto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, assumono la denominazione di «Centri di istruzione per la nautica».

Quanto sopra, ripeto, è solo una parte del dispositivo di legge che tocca e norma altri aspetti del diporto nautico. Bene.

Ci si augura che la nuova disciplina porti chiarezza e pulizia nell'ambiente.

Le scuole nautiche dunque:

in generale posso dire poco giacché non conosco gli altrui metodi di insegnamento, strutture ed attrezzature. Non esiste una guida Michelin, al riguardo, che classifica e suggerisce.

Allora posso solo parlare della nostra, della scuola nautica dell'Assonautica di Ancona che d'ora in poi potrà fregiarsi della nuova dizione: "Centro di istruzione per la nautica".

Ne ho assunto l'incarico di responsabile nella primavera del 2016 ricevendo il testimone dal comandante Franco Pasqualini che l'aveva creata nel lontano 1992.

Ho provato ad assimilare l'impostazione del suo insegnamento. Ho seguito e frequentato il suo ultimo corso. Ho cercato di far miei i suoi metodi, inserendo su quelli la mia impronta. In questo caso la *copia e incolla* oltre che impossibile sarebbe stato fuori luogo.

Franco Pasqualini ora segue le prove pratiche a motore, mentre l'ing. Leonardo Gentili attende alla formazione teorica e pratica degli iscritti alla patente vela/motore.

La sede dell'Assonautica di Ancona mette a disposizione dei corsisti due sale per le lezioni teoriche.

Ho iniziato il mio lavoro utilizzando molto gli strumenti informatici. Questi mi consentono di controllare e modellare il mio fare. Ai corsi si presentano candidati con culture scolastiche di vario livello e conoscenze nel mondo della nautica che vanno dal colore grigio dello zero assoluto a quello celestino del "si ho fatto qualche uscita con gli amici"..., ecc., ecc. Dalle statistiche che ho sviluppato in questi tre anni, rilevo alcuni dati che di seguito riporto.

Si sono iscritti ai nostri corsi:

per tipo patente:

- il 58,56% per l'abilitazione vela e motore oltre le 12 miglia
- il 25,23% per l'abilitazione motore oltre le 12 miglia
- il 16,21% per l'abilitazione entro le 12 miglia

per tipo di formazione scolastica:

- il 46,85% di diplomati
- il 32,43% di laureati
- il 20,72 con scolarità inferiore

per residenza:

- il 79,28% nella provincia di AN
- il 10,81% nella provincia di MC
- il 9,91% in altre province

per fasce d'età

- il 33,33% con età tra i 26 e 35 anni
- il 26,13% con età tra i 36 e 45 anni
- il 15,32% con età <= 25 anni
- il 13,51% con età tra i 46 e 55 anni
- l'1,80% con età tra i 66 e 75 anni

ed infine per sesso:

- il 90,09% di uomini
- il 9,91 di donne

Restando nel solco del programma ministeriale provo dunque a sviluppare il mio insegnamento tenendo conto di queste realtà. Provo, ma non sempre ci riesco, a sgomberare il campo da inutili ostacoli e cerco di dare una mano a quelli che, scoraggiati e sorpresi dallo studio di nozioni che non ritengono alla loro portata, restano indietro. Per ciascuno di loro cerco lo stimolo più consono per farlo riavvicinare al gruppo dei colleghi più bravi. Secondo me tutti o buona parte dei candidati sono potenzialmente capaci di superare l'esame: questo però resta cosa tutt'altro che banale.

Lo studio e la frequenza alle lezioni sono condizioni necessarie pur se non sufficienti. Il mio compito è di aiutare nel trovare il giusto approccio per superare le asperità didattiche. Certo, il livello di scolarità ha il suo peso però non è sempre condizione sufficiente.

Della mia scuola a me interessa l'indice di qualità ed è questa la nostra prima 'mission': trasmettere a quanti ci scelgono 'cultura nautica'. Il nostro staff, mi permetto di dire, è capace di farlo.

Come si sa, ormai da qualche anno la struttura delle prove d'esame per le patenti per la conduzione di natanti e imbarcazioni da diporto ha subito delle modifiche di non lieve conto rispetto al passato. L'esame per la patente nautica prevede ora un test a quiz e una prova di carteggio orale o scritta a seconda della categoria di patente a cui il candidato aspira. I quiz, pur rappresentando un metodo che "libera dagli umori umani" di esaminandi ed esaminatori, hanno rappresentato dapprima uno spauracchio. Poi, aggiustata la mira e organizzato un metodo

di studio diverso e più appropriato sono sembrati e, sembrano, essere meno spauracchio e più ostacolo superabile.

Il carteggio e le nozioni del saper navigare, sono spesso oggetti di critica. Credono, alcuni, che lo studio di attività che non trovano più luogo nelle odierne modalità di navigazione, assistite da tanta moderna elettronica, sia inutile e dispersivo. Concetto superficiale e pericoloso che ospita solo ignoranza. Purtroppo però si manifesta sempre più nella realtà che ci circonda. Basta fare due passi sui moli di qualsiasi marina per 'ammirare' le ricche strumentazioni di bordo che si avvicinano sempre più a luccicanti 'play station'. Poi magari aprendo un qualsiasi gavone si scoprono corredi scarsi di cime dalle lunghezze e calibri improbabili.

Il commento che sovente mi capita di sentire, quando inizio a parlare dei primi argomenti della navigazione, è: "ma a che serve saper carteggiare se si risolve tutto col GPS?".

Non sanno o addirittura non capiscono costoro che la teoria della navigazione stimata e costiera, arredando meglio i loro cervelli, consente una maggiore e migliore consapevolezza di ciò che accade, mentre la barca va.

Sì è vero, si risolve tutto col GPS. Ma è anche vero, mi capita di rispondere, che usare la carta nautica in navigazione significa conoscere meglio la costa e i luoghi che frequentiamo, significa sapere in cosa ci imbattemmo quando avremo doppiato quel promontorio che ora appena intravediamo, significa aver maggior conoscenza di ciò che ci circonda e maggior coscienza di ciò che stiamo facendo. Significa solamente saper meglio navigare.

Non è cosa da poco.

Navigare è un'arte, mi dicevano gli insegnanti del Nautico. Forse è esagerato o forse no.

Io dico solo che lasciare all'elettronica il compito di seguire un percorso pianificato mi sembra un controsenso. Con i soldi che abbiamo speso per acquistare la barca che gusto c'è nel lasciare a strumenti senz'anima il piacere della navigazione?

L'avanzare del corso, poi mi rasserena.

Sempre.

E' davvero gratificante vedere, l'attenzione e la cura di chi mi segue nell'apprendimento delle nozioni che i programmi d'esame prescrivono.

Mi piace raccogliere l'attenzione di quelli che lo frequentano. Mi piace vedere, poco alla volta, il loro studiare, il loro applicarsi e appassionarsi allo svolgimento e alla soluzione dei problemi di carteggio. Specie i giovani.

Questo, ripeto, dà molta soddisfazione.

Cerco di trasmettere loro il concetto che navigare è bello se si è marinai all'altezza.

Il mare è un compagno amico: però è anche giudice severo del nostro fare.

Dunque l'invito che a loro porgo è conseguente: imparate e conoscete sì che "il *navigar sia per tutti* dolce, in questo mar".