

## L'USacli e le Acli Nazionali

hanno lanciato nel prossimo biennio 2011/2013 la CAMPAGNA NAZIONALE **USacli** CONTRO il RAZZISMO dal titolo "**Cittadini Attraverso lo Sport**", da promuovere sul territorio con un'accurata iniziativa educativa e promozionale, nelle società sportive affiliate, nel corso dei campionati, gare e manifestazioni, oltre che con azioni formative e informative nelle scuole e nelle piazze. La campagna a carattere nazionale, si pone l'obiettivo di riportare all'attenzione dell'opinione pubblica e del dibattito politico **il tema dei diritti di cittadinanza** e la possibilità per chiunque nasca e viva in Italia di partecipare alle scelte della comunità di cui fa parte. L'adesione alla campagna è un'ulteriore passo di sensibilizzazione per la modifica dell'attuale legislazione e per contribuire a rimuovere gli ostacoli che creano incomprensibili indifferenze e pregiudizi

tra generazioni coetanee. **L'USacli Genova**, ha accolto con entusiasmo questo invito e tramite il Suo Presidente provinciale Emiliano COGNI, ha subito organizzato un **TORNEO Internazionale di CALCIO** cui parteciperanno le squadre del LIONS, COSTA D'AVORIO, ECUADOR, CARIGE. Inoltre arriverà dal Paese Ivoriano un **Gruppo Folk**. Dalla Liguria ci sarà l'A.D.F.L. Accademia Danze Folk Liguri che darà spettacolo esibendosi

tramite i suoi ballerini guidati dai Maestri Marco, Valeria, Silvia e Andrea. Per dare lustro a questa campagna, **l'USacli Genova**, ha iniziato il percorso di riconoscimento di un gruppo sportivo creato in Costa d'Avorio e i **Suoi Dirigenti genovesi**, stanno progettando un Centro Sportivo completo da costruire nelle città periferiche di Abidjan. La promozione della campagna "Cittadini Attraverso lo Sport" si svolge anche grazie al sostegno del Ministero del Lavoro e delle

Politiche Sociali che ringraziamo sentitamente. Combattere il pregiudizio attraverso la pratica e il linguaggio universale dello sport- che nella storia dell'umanità ha da sempre svolto un ruolo di ambasciatore di pace-, è una delle vie che sceglie **USacli Genova** per rispondere alla sfida educativa che le giovani generazioni pongono al Paese. Il **Presidente Cogni** e tutto il **Suo staff**, stanno lavorando alacremente affinché **lo sport** sia sinonimo di unità, fratellanza e pace, Come garantiscono i 5 cerchi multicolori dei Giochi Olimpici. Per questo la Vostra partecipazione e presenza agli eventi di questa campagna sarà sicuramente un significativo e importante contributo morale al raggiungimento dei nobili obiettivi. La campagna si terrà nella provincia di Genova **fra l'8 e il 10 giugno 2012**. Siete tutti **BENVENUTI!**



**La Presidenza Provinciale US ACLI**

## Benvenuto al nuovo Presidente delle Acli di Genova

Con vero piacere vi informo che l'ultimo Congresso Provinciale delle Acli di Genova ha eletto Presidente Provinciale l'ingegnere Enrico Grasso.

Enrico Grasso succede alla guida delle Acli genovesi al nostro socio avvocato Pier Luigi Zanoni al quale esprimo il mio personale ringraziamento per la collaborazione professionale gratuita e l'impegno dimostrato alla nostra Associazione aiutandoci a crescere e migliorare.

Nel formulare all'amico Enrico a nome di CG Sport congratulazioni per l'importante e meritato incarico e l'augurio di buon lavoro.

**Il Presidente CG Sport**  
Sergio Giordano

### Nazario Sauro

Da queste pagine vorrei trasmettervi l'emozione che provai qualche anno fa, era un caldo e soleggiato sabato di settembre, precisamente il 26 settembre 2009, quando fece il suo ingresso al Porto Antico di Genova, nello specchio d'acqua antistante il "Galata Museo" il più grande sommergibile d'Italia il Nazario Sauro. Salutato da un caloroso e commosso applauso dai tanti presenti, autorità, istituzionali e militari, i nipoti del comandante che diede il nome al sommergibile Romano e Dalmazio Sauro e numerosi comuni cittadini venuti a festeggiare l'importante evento.

Ma a colpo d'occhio colorati e rumorosi appaiono loro, i piccoli alunni delle scuole primarie e secondarie, sventolano le bandierine forse per alcuni di loro il programma didattico non ha ancora previsto lo studio di quella pagina di storia affascinante che è la biografia di Nazario Sauro. La rileggiamo insieme vi va? Nazario Sauro nacque a Capodistria il 20



settembre 1880 e morì a Pola il 10 agosto 1916. Patriota e militare italiano, iniziò molto giovane come marinaio a solcare i mari all'età di vent'anni conseguito il diploma di Capitano Marittimo assunse il suo primo comando su di una nave mercantile. Negli anni successivi fu al servizio di varie società di navigazione. Partecipò alla liberazione dell'Albania dal dominio Turco, in conformità al principio mazziniano dell'indipendenza di tutti i popoli, chiamando in onore della terra Albanese la sua ultima figlia (Nino, Libero, Anita, Italo) ed appunto Albania. Siamo quindi al conflitto mondiale (1914) la grande guerra che vede l'Italia contro l'Austria - Ungheria ed il neo

tenente di vascello di complemento (1915) Sauro protagonista di oltre sessanta missioni. Un anno dopo la cattura, il processo, la condanna per alto tradimento e la morte per impiccagione il 10 agosto 1916. Dal 1947 riposa nel Tempio Votivo del Lido di Venezia. Nel 1976 la Marina Militare Italiana ha dato il nome di "Nazario Sauro" al sottomarino S 518, benvenuto a Genova, vanto della marineria (varato nel 1976 nei cantieri Fincantieri di Monfalcone) protagonista nel mediterraneo dell'ultimo periodo della guerra fredda, operativo fino al 2002. radiato nel 2005 custodito a La Spezia, dove ha subito operazioni di restauro e mantenimento. Torniamo ora come

giusto ai festeggiamenti, echeggiano le note della banda musicale della Marina Militare l'equipaggio della nave scuola Amerigo Vespucci è sull'attenti, poi il silenzio, l'ultimo direttore di macchina del Nazario Sauro consegna i jack di prora del sommergibile, ovvero la bandiera costituita dai simboli delle quattro Repubbliche Marinare che sarà custodita al Galata Museo del mare. L'Ammiraglio Paolo La Rosa, appone la firma ufficiale della cessione del sommergibile per la consegna al sindaco di Genova Marta Vincenzi. Il sole alto nel cielo invade la tribuna, si flette nel mare, le onde appaiono pagliuzze argentee, l'insieme un bel quadro ad acquarello. Lui il protagonista, svetta con la sua torretta importante, il grigio ferro dello scafo non incute più ricordi di guerra, Musealizzando un sommergibile militare è un grande segnale di pace.

**Gloria Bolognesi**

## L'Associazione cresce

Finalmente la nostra Associazione ha la sua barca, un'imbarcazione dei Cantieri Barberis, uno Show 38 di mt 12 disegnato dallo Studio Fontana – Maletto – Navone.

Imbarcazione con doti velistiche ed un piano velico importante. Presentata ai Saloni Statunitensi di Newport, Norwalk, Annapolis, Stamford, ottenendo un successo presso la stampa specializzata e la clientela.



La linea dello Show 38 da uno Styling Italiano accomunando ad una carena veloce un confort di lusso. Le dimensioni dello scafo in rapporto alla lunghezza hanno permesso al Cantiere di ottenere un'ampia cabina di prua, due servizi e due ampie cabine di poppa. Il salone con la cucina ed il tavolo da carteggio, rappresenta l'effettiva zona giorno, permettendo di passare dalla Privacy della notte ad un ambiente arieggiato, confortevole e disponibile per accogliere 8 persone. L'albero è passante e armato a due ordini di crocette, mentre la velatura risulta efficiente anche con venti leggeri.

Vorrei esprimere un ringraziamento particolare per la generosità dimostrata da alcuni

**Soci Finanziatori che hanno permesso la valorizzazione e lo sviluppo dell'Associazione con l'acquisto della barca con un finanziamento temporaneo.**

**I Soci Finanziatori**, per far fronte alle spese iniziali, assicurazione, ormeggio ed altro, hanno generosamente contribuito in maniera meritoria ai pagamenti. Ai Soci **Gianni Carrà** e **Dino Carità** va il mio personale ringraziamento, per la collaborazione, la professionalità e l'impegno dimostrato nel realizzare le opere necessarie.

Ringrazio la Ditta "**Rosina Roberto**" **Autotrasporti** di Manerba del Garda ( BS) per il servizio reso, altamente professionale, nella persona del titolare **Sig Rosina** che con generosità ci ha permesso il trasferimento di questa barca, via gomma, da Porto Levante ( Ro ) a Genova.

**E' con piacere che informo i nostri Soci che l'Associazione organizzerà per gli iscritti, uscite giornaliere, corsi di ambientamento, corsi di Cultura Nautica (preparazione alla Patente Nautica ) e week.end.**

**La Segreteria Organizzativa informerà i Soci sulle varie attività e programmi in calendario**



04-04-2012-"Gaiumbella" arriva a Genova

**I soci possono prenotare la barca, con a bordo l'istruttore per uscite giornaliere o per informazioni telefonando al n° 348.8887569.**

**L'Ordinario**, ottenuta la patente Nautica da parte delle Istituzioni, assumerà la qualifica di "**Praticante**".

L'iscritto con la patente nautica è il "**Praticante**". Il Praticante dopo

quindici ( 15 ) uscite con l'Istruttore e riconosciuta l'idoneità da parte degli Istruttori della CG Sport, assumerà la qualifica di "**Skipper**" e potrà navigare senza l'ausilio dell'Istruttore.

Sperando di aver fatto cosa gradita a tutti i Soci **Auguro** serene navigazioni.

## BUON VENTO!

*Il Direttore*  
**Sergio Giordano**



24-04-2012-"Gaiumbella" è in "Porto"

## IL “COMANDANTE”

Il **Comandante** è una figura troppo complessa per poterla definire brevemente.

L'ordinamento marittimo interno e quello internazionale attribuiscono al Comandante speciali poteri, doveri e responsabilità che non trovano riscontro in nessun'altra figura manageriale. Egli ha i poteri del Pubblico Ufficiale ed esercita le funzioni di stato civile (Nascita, morte e scomparsa in mare).

### **A bordo tutti gli devono obbedienza.**

Anche dopo la riforma della nautica, l'**art.46 della Legge 50/1971** continua ad essere pienamente in vigore; la norma prevede deroghe relative alle responsabilità dell'armatore, alla limitazione del debito dell'armatore, alla valutazione della nave nei casi di sinistro, ma nessuna norma, invece, definisce la natura giuridica della persona che sta al timone e che spesso viene indifferentemente indicata con il termine di Comandante o di Conduttore.

A tratteggiare le due figure a bordo è intervenuta la

**Direzione Generale del Naviglio** circolare del 04/11/1992 cui sono seguiti il **DI 171/2005** e il **DM 146/2008** che regolamentano il diporto. Per **Comando** si intende tutto quel processo decisionale concernente la Direzione Tecnica della navigazione, come la rotta, la posizione in mare, il servizio di vedetta, la vigilanza per la prevenzione degli incendi, la sicurezza e la salvaguardia in mare ecc

Attività che posso coincidere, ma non necessariamente, con la persona che materialmente sta al timone, come avviene nel caso di natanti da diporto. Il termine di **condotta** è riferito, invece, nella persona preposta alla direzione della propulsione. Sui natanti, per i quali la patente nautica non è obbligatoria per navigazione entro sei miglia, la persona che tiene il timone assume contemporaneamente le due funzioni di Comando e di Condotta.

Sulla questione è intervenuta anche la **Magistratura** che ha così sentenziato: *“da sempre la giurisprudenza ha ritenuto che la conduzione di un'imbarcazione non consista materialmente nel tenere il timone continuamente e costantemente (cosa peraltro impossibile), ma consiste piuttosto nell'assunzione delle responsabilità del Comando e nella Direzione di tutte le operazioni necessarie alla navigazione che ben possono essere delegate a terzi”*.

Ne discende che la semplice tenuta del timone, basti citare la presenza a bordo del pilota automatico, non integra gli estremi della condotta dell'unità La **Direttiva CE 94/25 e il Regolamento di Sicurezza**, hanno assegnato un **nuovo ruolo al soggetto preposto al Comando dell'unità**: da semplice esecutore della legge si è trasformato in soggetto pensante, in grado di impiegare le unità con marchio CE nei limiti delle condizioni meteo marine fissate dal costruttore, per ciascuna categoria di unità, e

Stabilire in modo autonomo le dotazioni di sicurezza necessarie ai fini della navigazione da intraprendere (fatte salve le minime) e l'aggiornamento della tabella di deviazione per la bussola a bordo Chiariamoci le idee su cosa dice il **Codice della Navigazione Art.292 Comandante della nave**. Il Comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

**Art.295 Direzione nautica**. Al Comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la Direzione della manovra e della navigazione ...

**Art.297 Doveri del Comandante prima della partenza**. Prima della partenza il Comandante deve, di persona, accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata; convenientemente caricata e stivata.

**Art.298 Comando della nave in navigazione**. Il Comandante deve dirigere personalmente la manovra all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi, ed in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolare difficoltà.

**Art.300 Mancanza di provviste ed arredi durante la navigazione**. Il Comandante deve curare che nel corso della navigazione non vengano a mancare provviste, rifornimenti ed ogni altra cosa indispensabile alla regolare e sicura navigazione. ...

**Art.302 Provvedimenti per la salvezza della spedizione**. Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la nave, il Comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua

immediata disposizione e che può procurarsi, riparando in un porto, ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi.

### **Art.303 Abbandono della nave in pericolo.**

Il Comandante non può ordinare l'abbandono nave in pericolo se non dopo l'esperienza, senza risultato, dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla e sentito il parere di almeno due tra i più provetti componenti l'equipaggio.

Il Comandante deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo, per quanto possibile, a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

### **Art.304 Relazione di eventi straordinari.**

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave o alle persone a bordo, il Comandante deve farne relazione scritta, entro 24 ore dall'arrivo, alla competente Autorità del luogo. (Se evento straordinario relativo a cose la comunicazione verbale entro 24 ore e la relazione scritta entro 72 ore)

### **Art.1097 - Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante**

Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante, ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da 3 a 12 anni.

Segue a pag. 5

**Art. 1120 - Ubriachezza**

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno. Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti.

**Il Comandante ha l'obbligo di prestare assistenza a coloro che si trovano in pericolo in mare, senza**

distinzioni relative alla loro nazionalità, allo status o alle circostanze nelle quali essi vengono trovati. Si tratta di una consuetudine marittima di vecchia data e di un obbligo contemplato dal diritto internazionale. L'adempimento di tale obbligo è essenziale per preservare l'integrità dei servizi di ricerca e soccorso in mare. Tale obbligo si basa, tra gli altri, su due testi fondamentali:

**La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982**

(Convenzione UNCLOS) dispone che "Ogni Stato deve esigere che il Comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in pericolo di vita. Proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di assistenza, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa. Art.98"

**La Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974**

(Convenzione SOLAS) obbliga il "comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso SAR del fatto che la nave sta effettuando tale operazione (cap.V reg.33)".

**Gli Emendamenti alle Convenzioni SOLAS e SAR** mirano a preservare l'integrità dei servizi di ricerca e soccorso (SAR), garantendo che le persone in pericolo in mare vengano assistite e, allo stesso tempo, riducendo al minimo gli inconvenienti per la nave che presta assistenza. Essi richiedono agli Stati e alle Parti contraenti di coordinarsi e cooperare per far sì che i Comandanti delle navi che prestano assistenza imbarcando persone in difficoltà in mare siano sollevati dai propri obblighi con una minima ulteriore deviazione rispetto alla rotta prevista della nave; e di organizzare lo sbarco al più presto, per quanto praticabile.

**Essi inoltre obbligano i Comandanti che hanno imbarcato persone in difficoltà in mare a trattare queste ultime con umanità, compatibilmente con le possibilità della nave.**

Se le persone soccorse in mare rendono nota l'intenzione di chiedere Asilo, devono essere applicati i principi fondamentali sanciti nel **diritto internazionale dei rifugiati:**

Il Comandante della nave non è responsabile della determinazione dello status delle persone a bordo, ma egli deve essere a conoscenza dei principi che evitano lo sbarco a rifugiati recuperati in mare in territori nei quali la loro vita e la loro libertà sarebbe minacciata, non consentire l'identificazione e la definizione dello status fino allo sbarco in luogo sicuro alle Autorità preposte, fornendo solo assistenza relativa alla salvaguardia della vita, alla soddisfazione delle necessità umane primarie (cibo,alloggio primo soccorso medico). Sintetizziamo le informazioni da fornire al *Rescue Coordination Center RCC* in caso di assistenza in mare a persone in pericolo:

**Nave che presta assistenza:** nome, bandiera e porto di registrazione, armatore, posizione dell'imbarcazione, rotta o

prossimo scalo, condizioni di sicurezza ed autonomia considerando la presenza di altre persone a bordo.

**Sopravvissuti:** Nome, età, sesso, stato apparente di salute, condizioni mediche e necessità mediche.

**Azioni compiute:** dal Comandante o che egli intende compiere.

**Condizioni meteo e deperibilità delle merci a bordo e provvista di acqua.**

*"Lungi da voi lo sguardo stupefatto e bovino di chi osserva l'intrepido marinaio attraversare il ponte instabile, uno sguardo seguito immediatamente dalla sensazione di una morte certa, tra furibondi e incontrollabili sommovimenti interni, vomito svergognato, gelo nelle viscere e disperazione... Anche quando il terrazzino mostra qualche segno di ripresa e riesce a stare dritto, la vista di quella specie di semidio, il Comandante, che percorre a grandi passi un ponte da incubo nei suoi rozzi indumenti, lanciando grida da bruto, afferrando cime grosse e piccole, muovendosi agilemente nel buio per poi vederlo là, fermo a scrutare l'orizzonte, triste della tristezza pesante della responsabilità, ma capace di arrivare nel porto stabilito, riduce il terrazzino in uno stato di lodevole e permanente umiltà.*

*No, Signore mio, può dire quello che vuole, ma esiste un divario incolmabile fra il terrazzino, anche quello che si avvicina tardi alle cose che galleggiano, e il Marinaio nato; già, un divario grande come quello tra una pecora ed una foca!" (P.O'Brian).*

Segue a pag. 6

Sul mare non esistono rotte predeterminate, al contrario di quelle aeree, dove un Comandante deve attenersi alle rotte a lui assegnate e dove, qualora abbandonate, vi è controllo immediato (qualsiasi grandezza sia l'aeromobile) e, se del caso, intercettamento; sul mare, tranne alcune piccole porzioni

(Stretto di Messina, Bocche di Bonifacio, il Porto di Genova con Genoatrafico e di Livorno) vige la completa discrezionalità di rotta. E' da considerare che le barche piccole non vengono monitorate dai radar della Capitaneria e le variazioni di rotta, anche delle navi di linea, sono

all'ordine del giorno per evitare ostacoli o favorire una manovra in relazione alle condizioni meteo marine. Non è il caso di strumentalizzare le cause e le ragioni che hanno determinato il naufragio della Costa Concordia, anche perché gli accertamenti della Magistratura non

sono ancora conclusi, ma ritengo necessario riflettere su quanto accaduto, e stringere a noi, in un forte abbraccio, le vittime di quel dramma del mare.

**Sergio Vio**  
Direttore Tecnico  
Motorizzazione Civile  
di Genova

## LA BARCA METAFORICA

La chiave di ogni buona induzione ipnotica è rendere il paziente che vuole essere ipnotizzato consapevole di sensazioni del suo corpo che aveva ignorato fino a quel momento.

Per esempio: " la sua mano destra appoggiata sulla sua gamba trasmette calore e la superficie liscia della sua scarpa sinistra trasmette una sensazione comoda e gradevole al suo piede, mentre il suo torace si alza e si abbassa ad ogni respiro tranquillo..." e via così in modo piano e pacato fino a raggiungere uno stato di rilassamento totale.

L' obiettivo è quello di giungere ad uno stato alterato detto trance, durante la quale è possibile un dialogo efficacemente terapeutico col subconscio.

Ogni persona ha stati di trance vigile nel corso delle attività di ogni giorno; quando guidiamo su un percorso abituale, spesso arriviamo senza aver fatto il percorso in modo davvero consapevole; eravamo assorti in pensieri profondi e, conservando la completa sicurezza ed attenzione, siamo arrivati a casa senza quasi accorgercene. Così, quando facciamo cose particolarmente

piacevoli come l'amore con la persona che amiamo siamo in uno stato gradevolmente alterato.

I messaggi che ci arrivano durante la trance sono particolarmente costruttivi e positivi per la nostra mente, specie se sotto forma di metafora, cioè privi di un contenuto direttivo. Un esempio chiarirà: "Mentre lei è gradevolmente rilassato immagini di essere in un prato pianeggiante, una magnifica radura con degli alberi intorno. Nella radura c'è del materiale da costruzione, cemento, ferro, mattoni, tegole e quant'altro per costruire con perizia la casa dei suoi sogni...";

a persona, a questo punto, inserirà mentalmente i contenuti necessari a risolvere progettualmente il suo problema ed i nodi che aggrovigliano la mente, probabilmente, si scioglieranno.

La barca è un potente generatore di sensazioni che coinvolgono tutti i canali sensoriali: le vibrazioni, il rumore dell'acqua solcata dalla prua e del vento fra le vele, il calore del sole sulla pelle o il gelo della pioggia aumentano la consapevolezza sensoriale portando alla nostra attenzione sensazioni delle quali, generalmente, non siamo consapevoli, e si genera una sorta di trance vigile.

A questo punto entra in gioco la metafora che rende così piacevole andare per mare: per fare le cose bene e rientrare in porto sicuri, occorre attenzione e competenza, che ogni volta - se non ci dimentichiamo di imparare - sarà un po' di più. Ogni volta dovremo impegnare noi stessi per diventare più bravi e, come nella vita, probabilmente ciò ricadrà virtuosamente anche sulle attività del nostro quotidiano, rendendoci migliori.

**Giorgio Valiakas**

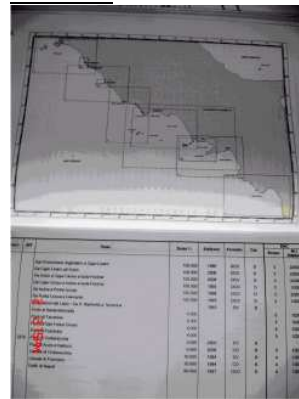




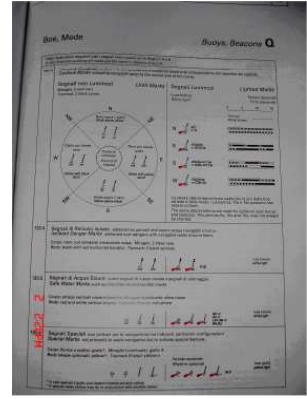
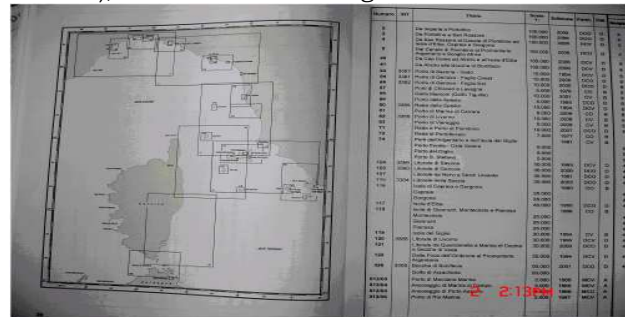
**Siamo finalmente giunti all'inizio dell'Estate: non vediamo l'ora di fare i primi bagni e**, dopo i piccoli lavori di manutenzione, di prendere la nostra barca e solcare le acque del nostro mare. Godersi il mare però non vuol dire solo viaggiare o sdraiarsi al sole, ma anche conoscere e pianificare il viaggio al fine di evitare sgradevoli o peggio ancora pericolose sorprese. Ovviamente per tutto questo sappiamo di poterci avvalere del valido aiuto fornito dalle nostre amate carte nautiche. Dobbiamo però fare un piccolo passo indietro e prendere coscienza di quello che ci occorre ancora conoscere per poterle utilizzare al meglio.

A questo scopo vengono pubblicati due "libretti" che contengono tutte le informazioni del caso e cioè il **"catalogo delle carte e delle pubblicazioni"** e la così chiamata **"carta dei simboli"**. Vediamo quindi nello specifico e nel modo più semplice possibile che cosa contengono. Incominciamo con il **"catalogo delle carte e delle pubblicazioni"** che viene pubblicato da ogni Istituto Idrografico e contiene: l'elenco di tutte le carte (per numero di carta) e pubblicazioni edite da quell'Istituto; la descrizione della carta completa di "scala" ed anno di edizione (es.: carta n° 2 - Da Imperia a Portofino - scala 1:100.000); l'immagine dell'area geografica di riferimento con riportate le zone coperte dalla carta (da qui si può avere un'idea del tratto di costa e mare compreso nella carta nautica);

l'indicazione su dove è possibile acquistare la carta. Abbiamo così stabilito ed individuato i porti di partenza e di arrivo del nostro itinerario e, sfogliando con attenzione il catalogo, abbiamo deciso quali carte dovremo acquistare per poterlo tracciare e seguire. Questo però non è ancora sufficiente, dobbiamo familiarizzare con il secondo strumento a nostra disposizione e cioè la **"carta dei simboli"**.

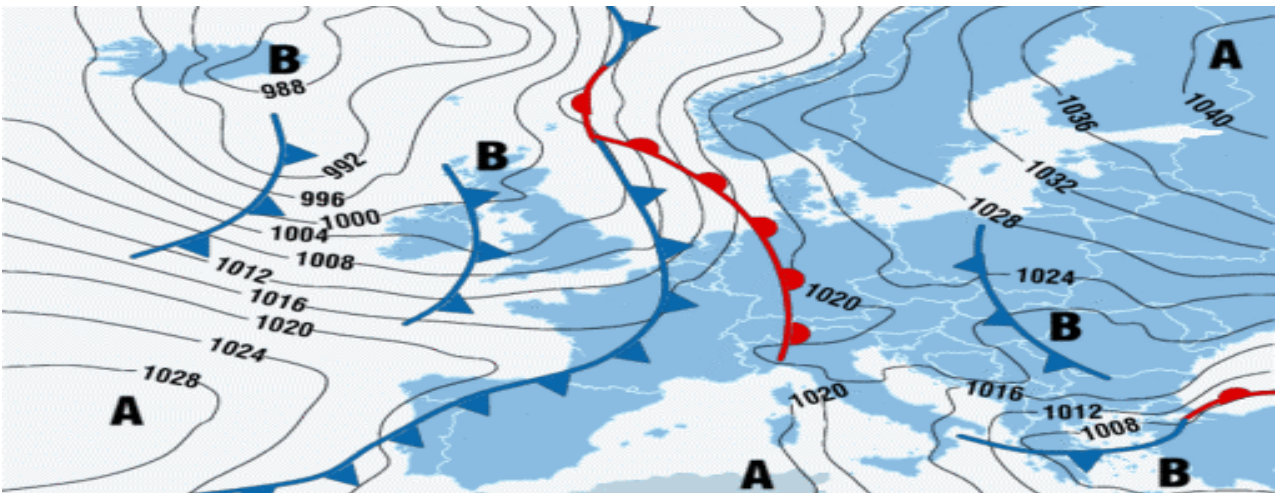


Questa pubblicazione contiene, suddivisi per argomento



(es.: P-segnalamenti luminosi; K-scgli, relitti, ostacoli), l'immagine e la descrizione di tutti i simboli utilizzati sulle carte nautiche; saremo così in grado di individuare prontamente un approdo, una marina, un basso fondale, una boa, un faro, un relitto ecc.. Ovviamente, come ormai potrete ben immaginare, le informazioni utili non si esauriscono con queste due pubblicazioni, ma ne troveremo di essenziali e numerose anche in altre pubblicazioni e sulle carte stesse. Per il momento però vale la pena fermarsi qui e... buon bagno a tutti.

**Enrico Fortunati**



## Inizio Estate

è facile che il pensiero ci trasporti in Corsica l'isola dei genovesi. Dalle alture di Genova l'isola è visibile di primo mattino quando il cielo è terso, sgombro da nubi allontanate dal vento di tramontana. In questo periodo dell'anno l'isola è particolarmente interessante: il vento secco sprigiona l'intenso profumo della macchia mediterranea, il verde è brillante e si possono ammirare ancora le cime innevate delle montagne

ma soprattutto il blu del mare è intenso e magnifico.

I quasi 5 secoli di stretti rapporti spesso conflittuali hanno lasciato in eredità oltre ad un imponente patrimonio di architettura militare, le strutture urbanistiche di città chiave: Bonifacio, Bastia, Ajaccio, Calvi, fondate dai genovesi. La cucina corsa è tipicamente mediterranea, varia ed influenzata dalle popolazioni che hanno occupato l'isola:

Saraceni, Aragonesi, Toscani "Repubblica marinara di Pisa", ma l'influsso più importante è senza dubbio quello genovese, senza tuttavia trascurare quello provenzale. La **pasta** nella cucina tradizionale e rurale è molto diffusa; "lasagne, tagliatelle, gnocchi, ravioli e cannelloni nel cui ripieno non può mancare il **brocciu** un formaggio autoctono "**casgiu naziunale**" preparato con latte e siero caprino e/o pecorino, che si avvale del marchio a.o.c

equivalente al nostro d.o.p..

Le paste ripiene si trovano facilmente in negozi e supermercati come avviene all'inizio della Costa Azzurra. Provo a descrivere una ricetta tipica.

### **Cannelloni au brocciu**

Per rendere più veloce l'esecuzione conviene usare una scatola di cannelloni secchi già predisposti al riempimento e cottura diretta in forno; per i tempi e le modalità leggete le indicazioni sulla confezione.

## Ingredienti x 4 Persone

**Cannelloni 250 grammi**

**Ripieno**

**Brocciu fresco 400 grammi " in mancanza si può usare 1/3 prescinseua e 2/3 ricotta di capra. "**

**1 uovo**

**1 mazzetto di menta fresca o di borragine**

**1 mollica di pane secco ammollata nel latte**

**1 spicchio di aglio e pepe bianco se lo gradite.**

**Per guarnire**

**salsa besciamella**

**salsa pomodoro facoltativa**

**formaggio grana grattugiato.**



### **Esecuzione:**

Tritare finemente la menta con l'aglio oppure scottare le borragine in poca acqua quindi scolare accuratamente e passare in padella con un filo d'olio, mescolare ed amalgamare il brocciu con gli altri ingredienti Solo se l'impasto risulta

troppo molle aggiungere un cucchiaino di maizena o di farina. Riempire i cannelloni, ungere con burro una teglia da forno, e versarvi la salsa besciamella formando uno strato di mezzo centimetro, adagiare i cannelloni e coprire con altra

besciamella e pomodoro, spolverizzare il tutto con grana grattugiato. Coprire la teglia con carta di alluminio ed infornare, (a fine cottura la gratinatura va fatta solo con pasta fresca). Servire guarnendo con un rametto di menta, o alternando foglioline di

menta e pepe bianco macinato sul bordo del piatto .

Il vino rosè tipico corso a base del vitigno locale **sciaccarellu**, se vi trovate nell'isola è l'ideale accompagnamento per questo piatto.

**Daniilo Parodi**



Foto - D. Parodi



## APPUNTI DI VIAGGIO

Certamente se, quando siamo in mezzo alla Natura per ammirarla e fotografarla, prestassimo qualche attimo in più di attenzione, scopriremmo delle cose sorprendenti, curiose e istruttive. Qualche anno fa ero in Tanzania, nel Serengeti, stavo percorrendo alcune piste della savana, in cerca di qualche buon scatto, quando giunsi vicino ad un corso d'acqua dove vidi alcuni coccodrilli sull'arenile che si scaldavano al sole. Scattai alcune foto, stavo per ripartire quando ad alcuni metri oltre il ciglio della strada vidi che su un cespuglio un uccellino stava facendo il nido, si trattava di un tessitore- mascherato; rimasi sul posto e incominciai a osservare.

Comunemente si pensa che per gli uccelli la costruzione del nido sia una cosa istintiva, una cosa innata che sanno fare fin dalla nascita, in realtà gli uccelli, i nidi, apprendono a costruirli e a migliorarli, soprattutto quelli che realizzano i "modelli" più complessi, il tessitore mascherato è uno di questi. Il nido viene costruito dal maschio sulla punta di lunghi sottili ramoscelli che poi si incurvano penzolando come una grossa pera fatta di fili d'erba intrecciati tutto chiuso con una piccola apertura per l'entrata, questo per proteggere le uova e i nidiacei dai serpenti che strisciano sulle piante ma sono troppo pesanti per essere sostenuti dai sottili ramoscelli. Torniamo al mio "piccolo

architetto", stava dando gli ultimi ritocchi al nido intrecciando fili d'erba che raccoglieva nel prato sottostante, lavorò per una decina di minuti poi volò poco lontano, pensai di averlo disturbato. Stavo per ripartire quando vidi volare sul nido la femmina che stava poco distante ad osservare, diede un sguardo veloce e volò via su un ramo poco lontano, allora il maschio raccolse un filo d'erba e tornò a lavorare al nido, lavorò sempre una decina di minuti sistemando e intrecciando i fili e poi se ne andò di nuovo.



P.Giorgio Leva

Subito ritornò la femmina, come prima dette uno sguardo all'opera e se ne andò. La scena si ripeté diverse volte sino a quando la femmina non trovò il nido di suo gradimento e allora vi entrò, aveva finalmente trovato il nido di suo gradimento, immediatamente arrivò e vi entrò anche il maschio. A quel punto decisi che era meglio togliere il disturbo e ripartii.

**Pier Giorgio Leva**

## Pallina rossa, ma chi sei?

Abbiamo nuotato, ci siamo rinfrescati e ora vogliamo tornare sulla costa a prenderci un po' di sole. Abbiamo notato quel posticino carino sullo scoglio il cui accesso non è troppo difficile e ci permette di essere lontani da tutto e tutti. L'onda non è troppo forte e si riesce tranquillamente a salire sullo scoglio, ma ci salta subito all'occhio una cosa strana. C'è una pallina rossa (vedi fig 1) apparentemente molliccia che spicca tra il grigiastro delle rocce. Ma cos'è?



Figura 1

Quasi tutti la conoscono come **pomodoro di mare**, ma il suo vero

nome è **Actinia equina**. Questo piccolo amico è un *celenterato antozoo* e si incontra facilmente fino a pochi metri di profondità nelle zone rocciose in quello che noi chiamiamo mesolitorale. Presenta quasi sempre un colore rosso acceso, ma a volte può assumere colorazioni più brunastre. In realtà sembra anche un animale timido perché è sempre raccolto in se, ma se lo immergete nuovamente in acqua può stupirvi e sfoggiare i suoi lunghi tentacoli (vedi fig. 2). Ovviamente predilige l'acqua, ma ha la capacità di resistere per lungo tempo anche fuori e ad alte temperature. In più, qualora fosse stufo del panorama di quello scoglio o se l'ennesimo turista disturbasse la sua quiete, ha la facoltà di spostarsi, seppur molto piano, scivolando sul suo disco pedale, riconoscibile da un bordo bluastro; lo stesso

con il quale riesce a rimanere ben agganciato al terreno. Preferisce decisamente l'immersione anche perché in questo momento riesce a catturare, con i suoi tentacoli, molluschi, crostacei e pesci che costituiscono il suo pasto. Per contro cerca di non essere lui il pasto di eventuali *nudibranchi* che si cibano del suo interno. Ma possiamo toccarlo? Ovviamente la risposta è sempre no: ai nostri amici marini piace molto

essere guardati ed apprezzati, ma lasciati tranquilli. In più il nostro pomodoro di mare ha delle cellule specializzate e urticanti con le quali si difende e cattura le sue prede, ragione in più per non toccarlo. Normalmente si riproduce per accoppiamento tra anemoni di due sessi distinti ma può anche riprodursi asessuatamente per scissione.

**Massimo Marengo**



Figura 2



LEOPARDO - (Panthera pardus) - KENYA - cm. 50 x 70 - foto su tela

## Fotografie senza Tempo

### Quando gli animali raccontano la vita

Anche quest'anno, **Pier Giorgio Leva** ha presentato le sue opere in una mostra a Genova al **Centro Civico**

**"Buranello" dal 7 al 18 aprile 2012.** E' stato un evento importante coronato da un'affluenza di pubblico e da un'ottima critica. Appassionato da sempre di viaggi per **Safari** fotografici prevalentemente in **Kenia e Tanzania**. Immagini senza tempo,

momenti catturati dall'obiettivo, macchina fotografica usata come pennello su tela. Un Artista che sa emozionarci con il suo obiettivo, scatti rubati alla vita, dimensione illusoriamente intima, scatti che fermano lo scorrere del tempo. Vorrei rinnovare i miei complimenti a **Pier Giorgio Leva** con

l'augurio che ci possa regalare sempre quei particolari che solo l'Artista sa cogliere, scatti che fanno la differenza.

**Il Direttore  
Sergio Giordano**



SERVALO - (Felis serval) - KENYA - cm. 50 x 70 - foto su tela

## L'area marina protetta di Bergeggi

Salve a tutti, anche se mi sono ripromesso di tornare sul monte di Portofino, col suo mare ricco di tante altre meraviglie naturali da descrivervi, in questo numero parlerò dell' Area Marina Protetta dell'Isola di Bergeggi. Poco tempo fa ho fatto una passeggiata lungo la via Aurelia, da Bergeggi a Spotorno, ed ho avuto l'ispirazione di trasportarvi dalla costa di levante sino a quella di ponente. L'Area Marina Protetta di Bergeggi è stata istituita dal Ministero dell'Ambiente nel 2007. Ha una superficie di 2,15 Km. quadrati ed è situata nel territorio del comune di Bergeggi, che ne è l'Ente gestore.

Anche questa "AMP" è suddivisa in zona A, B e C.

La zona A (che ricordo essere quella di "riserva integrale", dove tutte le attività che possono arrecare danno o disturbo all'ambiente marino sono interdette) si trova lungo la costa sud dell'isola. La zona B (di "riserva generale", in cui tutte le attività di fruizione del mare che non costituiscono pericolo per la salvaguardia dell'ambiente marino sono regolamentate) comprende il tratto di mare circostante l'isola e quello prospiciente la costa di punta Predani. Infine la zona C (di "riserva parziale", dove le attività di fruizione del mare di modesto impatto ambientale sono generalmente consentite e regolamentate dall'organismo gestore) comprende il tratto di

mare residuo, situato all'interno del perimetro dell' "AMP"

Il panorama che la Via Aurelia offre dell'isola di Bergeggi è davvero spettacolare. In un contesto a picco sul mare, adornato dai resti di un'antica torre e di edifici appartenenti a varie epoche storiche, si può seguire il volo dei gabbiani che spiccano il volo dai loro nidi posti sulla scogliera e raggiungono l'isolotto, dove la macchia mediterranea risalta sul fondale azzurro del mare e del cielo.

Anche in giornate plumbee o persino piovose, lo spettacolo offerto è sempre suggestivo. L'ambiente marino è assai vario: tra grotte ed anfratti, sui fondali di circa 30 metri ricoperti da "prateria" di Posidonia, si incontrano gronchi,

cernie, triglie e tante altre varietà di pesci carichi di Il suono del mare si fonde assieme a quello del vento e l'imponente melodia che scaturisce da queste forze della natura mi trasporta con la fantasia sull'isola, e sulle rotte delle navi che si incrociano davanti a questo angolo di paradiso. Nel prossimo numero scriverò ancora qualcosa sulla divisione delle Zone, entrando un po' più nei particolari e riportandone le coordinate. Arrivederci a presto.

**Roberto Ratti.**





**In questo numero ricordiamo due importanti servizi forniti da Lega Consumatori Genova,**

associazione di tutela dei consumatori e degli utenti promossa a livello nazionale dalle Acli nel 1971, presente con la sua sede provinciale in **Vico Falamonica 1/10 (tel. 010/2530640)**. Il primo consiste nella consolidata **Convenzione esistente tra Lega Consumatori e US Acli Genova** attraverso cui gli iscritti di quest'ultima

associazione possono usufruire dei servizi di informazione, assistenza e consulenza forniti dalla Lega Consumatori. Tale intesa è altresì finalizzata a creare una concreta ed efficace sinergia tra le due associazioni sopra citate, al fine di rafforzare la loro collaborazione sull'intero territorio ligure e garantire ai propri iscritti servizi innovativi. Il secondo servizio riguarda il recente rinnovo del Protocollo d'intesa con l'associazione **Pro-Loco di Bargagli**, avente ad oggetto in particolare la

creazione di un **Punto informativo per il consumatore** presso tale località, in modo da garantire un servizio di tutela sempre più rispondente alle esigenze territoriali degli utenti. Lo sportello di Bargagli costituisce il terzo punto informativo presente sul territorio genovese, dopo l'apertura di analoghi punti informativi presso i **Circoli Acli di Quezzi e Grac (Borghoratti)**. Grazie alla sua sede provinciale e ai punti informativi dislocati sul territorio, **Lega Consumatori**, come sottolineano **Gloria Bolognesi** e **Alberto Martorelli**, rispettivamente **Presidente provinciale** e **Segretario regionale di Lega Consumatori**, è **in grado di garantire ai consumatori servizi di informazione, assistenza e**

**consulenza in numerose settori, tra cui segnaliamo utenze/fatture telefoniche, bollette derivanti dalla fornitura di gas ed energia elettrica, garanzie su prodotti difettosi, assicurazioni, banche, viaggi e multiproprietà, trasporti, poste, saldi e vendite commerciali, pubblicità ingannevole, multe e cartelle esattoriali.**

Scopo quindi principale dell'attività svolta dallo sportello **Lega Consumatori** consiste nell'offrire agli utenti, grazie ai suoi esperti, la possibilità di risolvere in modo economico, rapido ed a livello stragiudiziale le controversie sorte con aziende private e amministrazioni pubbliche.

**Alberto Martorelli**



**Avete (ancora) un FUORIBORDO ?**

**Guida pratica per una manutenzione "fai da te"...**

**[ultima puntata della commedia...]**  
**...cosa dobbiamo ancora fare...**

Carissimi possessori di "natanti", "galleggianti" o barcarole che siano, ma comunque con un meraviglioso fuoribordo, avrete sicuramente notato che dopo un periodo invernale quantomeno "stravagante" sembra che l'estate e le belle

giornate siano improvvisamente tornate dalle nostre parti. Cosa c'entra questo preambolo con la manutenzione di un fuoribordo? bè, NIENTE!; però, il fatto di essersi così duramente impegnati durante la brutta stagione nella pratica di attività tecnico-manuali altamente specialistiche che hanno interessato tutto - o quasi - lo scibile umano (meccanica applicata, elettrotecnica ed elettronica, impiantistica navale tecnica dei lubrificanti e della pitturazione e non

parliamo poi della TERMODINAMICA!) vorremmo vedere dei RISULTATI !. Ebbene, l'aver tutto quanto, sperimentato e, con soddisfazione, realizzato ed eseguito con le nostre mani, implica il fatto di aver dimostrato che siamo "esseri tecnologicamente avanzati !" (*nel senso di progrediti, non "scarti"*). Possiamo quindi riassumere cosa abbiamo fatto: La parte superiore del Fuoribordo "TESTA":  
\* **Motore :**  
\* **Lubrificazione**  
\* **Raffreddamento:**

**girante etc.**  
\* **Parte elettrica:**  
\* **candele, cavi**  
\* **Avviamento**  
\* **Manovra**  
\* **La parte inferiore del fuoribordo "PIEDE"**  
\* **Trasmissione moto**  
\* **Lubrificazione**  
\* **Zinghi anticorrosione**  
\* **Canalizzazioni scarico-raffreddamento**  
\* **Elica**  
A questo punto avete "spuntato" tutte le attività e potrete affrontare con tranquillità le vostre giornate in mare in

Segue a pag. 12

compagnia del vostro "amico" FUORIBORDO. Tuttavia, durante le vostre uscite in mare rimarrà sempre un'ombra in agguato pronta a colpirvi: nel malaugurato evento di un misterioso malfunzionamento del fuoribordo la colpa sarà - aimè - soltanto vostra!. Immaginiamo la scenetta esemplare: Moglie: "Te l'avevo detto di far fare quelle "cose" a chi ne capisce!! Sei il solito "pasticcione"; e adesso cosa facciamo?" Marito: (magari ex

meccanico-comandante) "Accidenti a mè per quando ho dato ascolto a quel ..... Carrà" In proposito vi voglio raccontare una massima di un vecchio Direttore di Macchina che ho conosciuto durante uno Dei miei imbarchi su navi da carico. Nella sua estrema saggezza ed esperienza soleva dire : "Sulle Navi, le macchine e i macchinari sono intelligenti per "loro stessi"; altrimenti, se dovessero funzionare per la conoscenza degli uomini, sai quante navi

"fussero ferme in miezzu u mare ! Quindi siate positivi. Quanto il lavoro lo avete fatto voi, certamente lo avrete fatto con più accuratezza ed attenzione di qualunque meccanico, e certamente meglio di un "meccanico

qualunque"!

E allora via! a tutto gas (ma con giudizio e seguendo le regole!) con il vostro splendido destriero del mare, il vostro ROMBANTE FUORIBORDO !!!.

Un abbraccio...

**Giovanni Carrà**



## Farinata Genovese Ligure.

La farinata di ceci (in dialetto genovese "a fainà de cexei"), piatto tipico della cucina ligure ha origini assai antiche. Si tratta di un cibo povero, usato come alternativa al pane, in grado di dare sostentamento grazie ai valori nutrizionali contenuti nei ceci e nella farina. Per tradizione, la nascita della farinata viene fatta risalire ad un evento storico, la battaglia della Meloria, combattuta tra Genova e Pisa. Si racconta che, sconfitti i pisani, durante il ritorno le galee genovesi incapparono in una tempesta. Passata la burrasca, i marinai si accorsero che il carico, composto da sacchi di farina di ceci e barili d'olio d'oliva, si era rovesciato e si era sparso per la stiva, formando una specie di purea apparentemente immangiabile. Forse perché non avevano altro, forse perché i genovesi sono parsimoniosi per natura, fatto sta che cercarono di recuperare il carico facendolo seccare al sole. Il calore del sole fece diventare il composto una sorta di frittella che



si rivelò non solo ottima, ma anche sostanziosa. Entusiasti della scoperta, una volta tornati in patria la perfezionarono; da allora la produzione è proseguita fino ai giorni nostri. Fu una delle prime produzioni ad assumere un livello quasi industriale, disciplinato a partire dal XV secolo da un decreto apposito. Fin dalla sua nascita è stata una delle preparazioni più care ai genovesi, specie nei periodi in cui la farina di grano era un lusso (non ultimo il secondo conflitto mondiale). Ad oggi continua a troneggiare nelle varie friggitorie, spesso venduta a peso d'oro, e presenta ormai molte varianti, tra cui quella con i **bianchetti** (tipica di **Voltri**), con le cipolline, con i carciofini, con il pepe, con lo stracchino ed altro. Vi

sono diverse varianti di farinata di ceci, una di quelle più conosciute è quella presente a Chiavari, ma sono note anche quella di Genova, di Santo Stefano d'Aveto e di Savona. Questi tipici locali, presenti tra i carruggi di Chiavari e Genova, caratterizzati da un grande forno a legna, erano le vecchie Sciamadde, care a letterati ed artisti che erano soliti frequentarle. Tradotto in italiano il termine Sciamadda significa negozio nel quale si vendono le torte (salate), come, appunto, la farinata. Questa, per quanto la sua origine sia quella di un piatto povero e popolare, oggi è apprezzata da buongustai e da intenditori. Certamente noi estimatori di uscite in mare e marinai del XX secolo non potremmo mai preparare una farinata in barca, ma tra

una fermata e un ormeggio, un passo in friggitoria potrebbe essere un'ottima alternativa al panino.

**.Farinata di Ceci (Faina de Seixai):**

**Difficoltà: minima**

**Preparazione: 15 minuti + il tempo di riposo**

**Cottura: 20 minuti**

**Ingredienti:**  
- 300 g di farina di ceci  
- 1 litro d'acqua  
- 1 bicchiere d'olio extravergine di oliva  
- sale e pepe q.b.  
**Calorie medie per 100g di farinata: cal. 116**

Stemperare la farina nell'acqua e salare, quindi far riposare il composto per 4/5 ore almeno. Versare l'olio in una teglia (meglio se in appositi "testi" in rame), aggiungervi il composto e rimestare lentamente con un cucchiaino di legno fino a che i due ingredienti non si siano amalgamati. Infornare a calore massimo cuocendo fino a che non si sarà formata una crosticina bruna. Salare e pepare, quindi servire ben calda, accompagnato con un buon vino bianco di terra ligure.

**MARIO PELLEGRINI**

## IL TARLO DEL DUBBIO

Quanti animali in una barca ! Il torello, la falchetta, l'anguilla, l'agugliotto.... Ma anche il grillo e la cicala. Questo il maestro d'ascia lo sa e con il suo attrezzo, una lama acuminata e ricurva, tra segatura e sudore,

crea dal legno lo scafo. Oggi i natanti sono principalmente in vetroresina, ma fino a qualche secolo fa il legno era la materia prima per la costruzione di una qualsiasi imbarcazione, fosse essa un piccolo gozzo da pesca od un vascello per attraversare l'oceano. Ancora oggi, ma sono

rimasti davvero pochi, i maestri d'ascia costruiscono seguendo le antiche regole dei loro predecessori, senza cambiare nulla. Il legno è sempre vivo, anche dopo essere stato tagliato. Quale tipo di legno si usa per la costruzione dell'ossatura di un'imbarcazione ? Costole, maderi, chiglia.... quale pianta

deve donare il suo legno? Quale albero per l'albero ? Chi meglio di un maestro d'ascia può rispondere a queste domande ? Ecco per voi, in esclusiva, la testimonianza di Eugenio R. , ebanista contemporaneo, che può togliervi anche l'ultimo tarlo del dubbio in proposito:

“Quando mi alzo da **leccio**, talvolta mi **rododendro** e se non ho **eucalipto** bene il **nocciolo** della questione, mi inalbero. Ciò **noce** al mio ego e mi ritrovo **olmo** di rabbia **pioppo** per questo. **Faggio** fatica a svegliarmi del tutto ma non **cedro** e vado a fare colazione nel bar sotto casa. La barista ha sempre lo stesso sorriso **abete** ed è pure **quercia**... ogni mattina mi mette nel caffè il **salice** al posto dello zucchero. Io vedo bene solo da l'**ontano** perciò ho paura ad avvicinarmi troppo alle cose... da piccolo avevo paura anche del **baobab** e nello scappare perdevo spesso un **sandalò**. Mio padre si arrabbiava sempre perché è molto **iroko**. Si chiama **pino** ed è **castagno** di capelli; mi ha sempre considerato l'**albicocco** di mamma e non mi ha mai perdonato nulla. Un giorno, mentre andavamo **acacia**, litigammo ferocemente ed io gli tirai un **prugno** sul naso che lo fece stramazza al suolo. Credetti che fosse **mirto**, aveva una ferita **acero** contusa, gli sanguinava la **palma** della mano e la **larice**; andava in giro dicendo: “ mio **tiglio** mi ha picchiato.... Se lo **pescò melo** mangio a colazione **pero** gli voglio bene ” E' fatto così... “ Papà – gli dicevo – la ragione non è mia né **tuia**, ma sta sempre in mezzo: a te piace la pasta al **sughero**, a me no; non ti devi **rovere** per questo ”. La verità stride come il rumore del **gelso** sulla lavagna ed anche se **cipresso** il dito sopra, continua a dare fastidio. Tic **teck**, le lancette scandiscono il tempo meglio di un orologio a **caucciù**. Non si prende la **robinia** degli altri ed io non **carrubo**; ogni cosa ha il suo prezzo e tutto ha un **cisto**. La partita stà per finire: se Alessandro prende il palo, tira le cuoia (**palissandro, sequoia**). **Alloro** cosa succede ? Il dubbio mi consuma... avrò mai abbastanza soldi per regalare una collana di **platano** ad una ragazza ?”

*Eugenio Repetto*

### SI RINGRAZIA PER LA COLLABORAZIONE:

Alberto **Martorelli**  
La Presidenza Provinciale **USacli**  
Sergio **Vio**

### HANNO COLLABORATO ALLA REALIZZAZIONE DI QUESTO NUMERO:

Gloria **Bolognesi**  
Giovanni **Carrà**  
Enrico **Fortunati**  
Pier Giorgio **Leva**  
Massimo **Marenco**

Danilo **Parodi** (Chef)  
Mario **Pellegrini**  
Roberto **Ratti**  
Eugenio **Repetto**  
Giorgio **Valiakas**

### SOMMARIO:

Pag.- **1** L'USacli e le Acli Nazionali  
Pag.- **2** Benvenuto al nuovo Presidente delle Acli –Ge  
Pag.- **2** Nazario Sauro  
Pag.- **3** L'Associazione cresce  
Pag.- **4** Il “Comandante”  
Pag.- **6** La barca metaforica  
Pag.- **7** Catalogo delle carte e delle pubblicazioni  
Pag.- **8** Inizio Estate

Pag.- **9** Appunti di viaggio  
Pag.- **9** Pallina rossa, ma chi sei ?  
Pag.- **10** Fotografie senza tempo  
Pag.- **10** L'Area marina protetta di Bergeggi  
Pag.- **11** Lega Consumatori Genova  
Pag.- **11** Avete (ancora) un fuoribordo ?  
Pag.- **12** Farinata Genovese-Ligure  
Pag.- **13** Il tarlo del dubbio