

LA SAVIOLINA 1928-2018

Storia, restauri, avventure, vicende passate e recenti
di un lancione tradizionale della marineria romagnola,
a novant'anni dal varo.

a cura di
Stefano Medas



COMUNE DI
RICCIONE



Il restauro del 2017 della Savolina è stato realizzato grazie al sostegno di Romagna Acque ed SGR



Questo libro è stato realizzato grazie al sostegno del Comune di Riccione

COMUNE DI
RICCIONE



© Club Nautico di Riccione e Stefano Medas, 2018

A cura di Stefano Medas

Progetto grafico e impaginazione di Carlotta Medas

Testi e immagini licenziati dagli autori e dal curatore nel marzo 2018

Immagine di copertina, Club Nautico di Riccione

Editore: La Pieve Poligrafica Editore Villa Verucchio - Rimini

Tiratura della presente edizione: 500 copie

ISBN: 9788899249236

Con il patrocinio di ISTIAEN - Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale



*Questo libro è dedicato al ricordo di tre Amici,
nostri e della Savinina*

*a Secondino Savinelli
che ha generosamente donato la barca*

*ai maestri d'ascia
Michele (Guido) Franchini e Alfonso Manzi
che tanto lavoro hanno dedicato al suo salvataggio*



Secondino Savinelli



Michele (Guido) Franchini



Alfonso Manzi



INDICE

Presentazioni	7
<i>Renata Tosi, Roberto Balzani, Sebastiano Masetti, Tonino Bernabè e Bruno Tani</i>	
Introduzione	13
<i>di Stefano Medas</i>	
Dal 1928 al 2000: le vicende, le avventure e il primo intervento di restauro integrale (1999-2000)	15
<i>Ristampa del Dossier La Saviolina, già Nino Bixio, 1928-2000 (IBC, 2000)</i>	
Dal 2000 al 2018: le vicende, le avventure e il nuovo intervento di restauro del 2017	65
Un ricordo sempre vivo, un sogno realizzato	67
<i>di Rodolfo Francesconi</i>	
2000-2001, due stagioni di grandi avventure: Ferrara, Monaco di Baviera e lo scampato naufragio alle foci del Po	69
<i>di Stefano Medas</i>	
Feste, raduni e iniziative culturali lungo le coste dell'Adriatico	77
<i>di Alberto Capelli ("Bertino"), Gianni Fabbri, Massimo Franchini, Giuseppe Fuggiano, Stefano Giuliodori, Mario Gnoli, Sebastiano Masetti, Stefano Medas, Giuseppe Morri, Stefano Righetti e Carlo Volpe</i>	
Allegro diario di bordo di una "Rotta del sale" con la Saviolina	99
<i>di Gianni Fabbri</i>	
La Saviolina nelle scuole	105
<i>di Gianni Fabbri e Carlo Volpe</i>	
Riccione e le sue vele	109
<i>di Giuseppe Fuggiano</i>	
Da Riccione a Pirano (Slovenia) e ritorno, luglio 2016	113
<i>di Massimo Franchini</i>	
Uno sforzo continuo. Cosa significa mantenere in efficienza una barca storica	119
<i>di Massimo Franchini, Mario Gnoli e Carlo Volpe</i>	
La Saviolina al bivio (estate 2016). Dal progetto all'avvio del nuovo restauro	121
<i>di Stefano Giuliodori</i>	
Nel solco di un tracciato	125
<i>di Sebastiano Masetti</i>	
L'intervento di restauro 2016-2017 presso il Cantiere Navale Gori di Rimini	127
<i>di Mario Gnoli, Manuel Gori, Natale Gori, Stefano Medas, Roberto Ricci e Stefano Righetti</i>	
Un nuovo gioco di vele	131
<i>di Carmela Delbianco</i>	
Finalmente il varo! (9 settembre 2017)	133
<i>di Mario Gnoli, Sebastiano Masetti e Carlo Volpe</i>	
La Saviolina come Fitzcarraldo. Ricordi di un viaggio in terraferma	137
<i>di Edmo Vandi</i>	
Appendice storica: Il Club Nautico di Riccione, 1933-2018	139
1933-2018: storia gloriosa del Club Nautico di Riccione	141
<i>di Massimo Franchini e Carlo Volpe</i>	
Camillo Manfroni: illustre studioso di marina e primo Presidente Onorario del Club Nautico di Riccione	149
<i>di Fosco Rocchetta</i>	

Il 9 settembre 2017, dopo un anno di meticoloso restauro, è stato effettuato il varo ufficiale della Saviolina, imbarcazione simbolo per eccellenza della città di Riccione. Attraverso un gioco di squadra attento, strutturato ed efficace, e grazie all'arte di sapienti maestri d'ascia, la storico lancione è tornato a nuova vita. Una data che costituisce la rinascita e allo stesso tempo il punto di approdo di un viaggio capitanato dal Club Nautico, al quale l'Amministrazione ha voluto dare, fin da subito, il proprio contributo. Un sostegno che, grazie all'iscrizione al bando di gara del progetto di restauro per accedere all'Art Bonus del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, ha costituito un primo tassello per rendere possibile, con il sostegno dei privati, Romagna Acque e SGR, la sua preziosa ristrutturazione.

Il nostro obiettivo è quello di avvicinare e coinvolgere sempre di più riccionesi e turisti all'affascinante valore storico che riveste la Saviolina. Da qui il ruolo centrale che l'imbarcazione ha avuto nella nostra area portuale durante le festività natalizie. Un colpo d'occhio eccezionale che ha catturato l'attenzione e grande consenso da parte dei nostri turisti e concittadini. Un pezzo di tradizione marinairesca che merita e richiede di essere avvicinata al pubblico preservandone autenticità e bellezza. Un bene culturale che occorre certamente preservare ma anche far conoscere, come già sta facendo il Club Nautico di Riccione attraverso un impegno che l'Amministrazione abbraccia nel suo significato più ampio. Salvaguardare e custodire le tradizioni riccionesi rimanendo aperti ad altri orizzonti: dal sapere sui banchi di scuola al mondo della nautica e delle sue avvincenti esperienze. Noi saremo sempre a fianco delle iniziative che valorizzino e incoraggino le attività nautiche e la vela, anche e soprattutto per le giovani generazioni. Un prestigio che la splendida imbarcazione ha regalato alla sua città e che, posso tranquillamente affermare, i riccionesi ricambiano con grande entusiasmo.

Renata Tosi

Sindaco di Riccione

La Saviolina come metafora

In queste pagine si narrano le molte vite di un oggetto: barca da pesca prima, poi trasformata in caratteristica attrazione ai tempi eroici del turismo balneare di massa, quindi recuperata alla natura originale, e perciò conservata, ma non in un museo: a beneficio del pubblico, piuttosto. Come l'“itala gente” cantata da Carducci ne *La chiesa di Polenta*, anche la *Saviolina*, entrata nella sua quarta età, esibisce all'anagrafe “molte vite”, tutte stipate nella storia, nella memoria, nell'uso dell'oggetto. Daniel Fabre, in un saggio davvero magistrale, ha analizzato l'archetipo della Saviolina: la storia della nave di Teseo, raccontata da Plutarco nelle *Vite parallele*. Il testo classico faceva riferimento alla mitica imbarcazione, conservata dagli ateniesi a lungo, “benché se ne asportassero di mano in mano le parti di legno deperite e si sostituissero con altre robuste, saldate al resto”. Questa prima, peculiare forma di monumentalizzazione interferì con una questione filosofica allora “molto discussa”: “se le cose, crescendo, rimangano le medesime o mutino: alcuni sostenevano che la nave era rimasta la stessa, per altri era diventata un'altra”¹.

Dove collocare la “verità”? Per Fabre, “l'enigma della nave di Teseo metteva in gioco, immediatamente, tre proprietà distinte dell'oggetto: il suo materiale – il legno, il metallo, la tela –, la sua forma – che era quella minuziosamente strutturata di una nave – e la sua funzione, potremmo dire la sua missione – trasportare Teseo e il suo equipaggio fino a Creta”². A seconda dell'enfasi posta su una proprietà o sull'altra, era ragionevole ritenere che sarebbero stati diversi il tipo d'investimento e le aspettative, ora mirati all'esigenza prioritaria del funzionamento, anche a costo di qualche mediazione con la filologia, ora consacrati alla patrimonializzazione dell'oggetto, alla sua conservazione “archeologica”, connotata in linea di principio dall'“invariabilità”. Anche in questo caso, il più estremo perché di fatto privava la nave di una sua caratteristica intrinseca – l'interazione col pubblico destinatario dell'uso, il quale ne avrebbe arricchito di volta in volta il senso, ristrutturandone la “memoria procedurale” –, restava tuttavia il nodo dello “sforzo di perennizzare”. Che cosa è lecito aspettarsi, oggi, alla luce di un passato (e di un dibattito) plurimillenario?

I casi sono complessi e assai interessanti: si va dalla riproduzione desunta da un archetipo, al riuso dei supporti, in presenza di atti artistici rinnovati, all'identificazione del luogo con la funzione (ad esempio religiosa) cui è consacrato *ab immemorabili*, al ruolo identitario dell'onomastica, pur in presenza di oggetti diversi per forma e per materiale. L'ossessione occidentale per l'originale (e per l'identità³), legata alla tradizione del museo come “astronave” destinata a portare nel futuro, intatte, “cose” ritenute significative per una società, e quindi degne di sopravvivere in quanto *cultural heritage*, benché largamente diffusa nel senso comune (e tutto sommato anche utile sotto il profilo pedagogico, per contenere il dilagare della presentificazione), pare quindi in buona parte uno schema illusorio: non sono le istituzioni in sé che garantiscono al patrimonio l'“eternità”, ma i significati che si addensano intorno ad esso, i quali giustificano nel tempo lo stanziamento di risorse ulteriori per continuare la gara senza fine con il tempo.

La *Saviolina*, quindi, incrocia inconsapevolmente questa costellazione di temi, in parte pratici e in parte quasi filosofici; e il fatto che si tratti di un'umile barca da pescatori, l'ultima rimasta del suo genere, rende la questione ancor più appassionante, perché non abbiamo, qui, un eroe da celebrare, che torni onusto di gloria da una missione impossibile con la sua nave; la *Saviolina* non è *Argo* di Giasone, né la *Victory* di Nelson: è una “cosa” che rinvia ad una civiltà quasi cancellata, ad una società adriatica cresciuta con difficoltà lungo il filo del litorale, di estrazione veneta e lagunare, sganciata dal preponderante microcosmo rurale romagnolo, terrestre e avvitato sui fondi di pianura. Non ci sono, sulla sua chiglia, segni di mari remoti e perigliosi, da libro di avventure: essa restituisce ancora, però, trasportando individui da mondi nuovi e diversi, il senso di una relazione, di un rapporto spaziale e cronologico con l'elemento marino, che sarebbe difficile

restituire altrimenti. Il che non risolve, beninteso, l'enigma della nave di Teseo, ma vi aggiunge qualcosa di ulteriore: quell'attenzione alla cultura materiale e popolare che, qui in Emilia-Romagna, ha rappresentato un tratto distintivo della cura del patrimonio.

Roberto Balzani

Presidente dell'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali
della Regione Emilia-Romagna

¹ Plutarco, *Vite parallele*, I, Vita di Teseo, Milano, Mondadori, 1974, p. 41.

² D. Fabre, *Il duro desiderio di durare*, in "Parole chiave", 49, patrimonio culturale, giugno 2013, p. 33.

³ S. Ferret, *Le paradoxe de Thésée. Le problème de l'identité à travers le temps*, Paris, Les Éd. de Minuit, 1996.

Mi piace pensare alla Saviolina come simbolo di Riccione. Infatti, è quasi coetanea: viene varata nel 1928 con il nome “Nino Bixio”, mentre Riccione diventa comune autonomo nel 1923. In quasi un secolo di vita Riccione è cresciuta, è diventata la perla dell’Adriatico, punto di riferimento turistico in Italia e all’estero.

E’ molto bello assistere al “passaggio generazionale” delle famiglie che frequentano Riccione: i bambini vengono in estate con i nonni e i genitori li raggiungono i fine settimana; poi crescono e frequentano la città con amici e fidanzate/i; poi formano una nuova famiglia e tornano come babbi e come mamme. Questo è un “sentimento” che rimane nel cuore e viene trasmesso da generazione in generazione.

Riccione è una città che non ha mai perso il legame con i simboli del territorio. Dunque la Saviolina è un simbolo del territorio riccionese, è patrimonio di tutti: cittadini, operatori e turisti.

Noi del Club Nautico, armatori della Saviolina, abbiamo voluto restituirla – dopo novant’anni dal varo – la giovinezza e il prestigio che le spettano. Per questo ci siamo mobilitati, insieme al Comune, per assicurarle l’indispensabile restauro di cui necessitava. Tutto senza pesare sui bilanci pubblici, ma con il sostegno di sponsor privati.

Siamo orgogliosi del risultato raggiunto, di avere restituito alla città il suo simbolo in perfetta salute, pronto a celebrare i suoi primi 90 anni.

Sebastiano Masetti

Presidente del Club Nautico di Riccione

La “Saviolina” non è semplicemente un lancione (tipologia di barca tradizionale romagnola), ma è un simbolo della marineria, della storia e dell’identità riccionese, aperta verso il mare con le sue vele, ospitale e protettiva verso le giovani generazioni. Esempio di incontro e di amicizia. Un’antica imbarcazione, da cui trarre esempio, che ha saputo sempre rigenerarsi e rinascere. Modello e testimonianza di una tradizione marinarsca oramai completamente scomparsa.

Il lancione da pesca nato e varato per la prima volta a Gabicce col nome “Nino Bixio”, nel 1928, ceduto e trasferito nel 1942 a Riccione, auto-affondato nel 1944 per evitare di essere requisito dalle truppe tedesche in ritirata, infine acquistato nel 1958 da Saverio Savioli, diverrà la “Saviolina”, ovvero un’imbarcazione da diporto per turisti ed ospiti dell’Hotel Savioli Spiaggia. Nel 1964 affondò in porto per effetto di una terribile mareggiata. Fu ceduta nel 1994 da Bepi Savioli al Comune di Riccione, che da proprietario, la darà in gestione al Club Nautico locale.

E’ dalla metà degli anni ’90 che il Comune la utilizza costantemente per le attività culturali, didattiche e per il turismo. Ricevette nel 1998 dal Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali un prestigioso riconoscimento, essendo ufficialmente decretata quale imbarcazione di particolare interesse storico ed artistico. Verrà restaurata alla fine degli anni ’90 nel cantiere Manzi di Cattolica, divenendo un prezioso strumento di incontro ed amicizia europea, presenziando a manifestazioni nei principali porti italiani. La “Saviolina”, infatti, frequenta i principali raduni storici nei porti romagnoli ed è la protagonista, a luglio di ogni anno, della Festa della Madonna del Mare di Riccione.

Rinasce nuovamente in occasione del suo 90° compleanno, grazie al prezioso restauro artigianale realizzato dal Cantiere Navale “Gori” di Rimini. Romagna Acque, ha voluto essere un concreto e determinante esempio di mecenatismo pubblico. Grazie allo strumento dell’*Art Bonus* ne ha finanziato la ristrutturazione, restando accanto alle istituzioni locali, in particolare al Comune di Riccione, e collaborando assieme al Club Nautico riccionese, uno dei Club più antichi d’Italia (fondato nel 1933).

Ora la “Saviolina”, che risplende con le sue vele sospinte dal vento, accarezzata dal sole e raffrescata dal nostro mare Adriatico, potrà riservarci nuove sorprese, accogliendo sempre nuove generazioni di ricionesi e continuando a rinascere, per consegnarsi ad un nuovo e prossimo futuro.

Mi ha emozionato tantissimo vederne il varo dopo il restauro, lo scorso 9 settembre 2017. Il mio plauso va a tutta la comunità riccionese e a tutti coloro che hanno operato per rendere fattivo questo nobile progetto di restauro. Ho visto la “Saviolina” come uno strumento di accordo, che contribuisce a rendere possibile e mantenere integro il legame ancestrale e il sentimento di rispetto dell’uomo verso il mare.

Esistono nuovi mari da solcare e nuove mete da scoprire: siano queste nuove sfide a stimolarci e ad appassionarci. Mi auguro che il contenuto di questo libro inviti le nuove generazioni a scoprire la “Saviolina” e a conoscere e a proteggere il nostro bellissimo mare Adriatico. Buon compleanno “Saviolina”!

Tonino Bernabè

Presidente di Romagna Acque – Società delle Fonti S.p.a.

L'opera di valorizzazione della Saviolina, una delle barche storiche più importanti e meglio conservate dell'Adriatico, della cui avventurosa 'vita' il presente libro tratta con dovizia di elementi, mette bene in evidenza l'impegno con cui in oltre 60 anni di attività Gruppo SGR si è fatto costantemente promotore della cultura del territorio in cui opera.

La cultura non solo è quella 'alta', che apprezziamo nei libri e nelle opere d'arte. Alcuni oggetti con il tempo sono divenuti veri e propri punti di riferimento per la propria comunità. La Saviolina è molto più che una semplice imbarcazione. Si tratta, infatti, di uno dei principali simboli dell'identità cittadina riccionese. E non solo riccionese: nel 1998 il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali l'ha definita "Monumento d'interesse nazionale" quale "imbarcazione di particolare interesse artistico e storico".

Quella della Saviolina, del resto, è una storia che coinvolge due porti (Gabicce/Cattolica e Riccione) e due periodi che hanno profondamente trasformato l'economia e la cultura del litorale romagnolo: quello che vede il passaggio dall'epoca della vela a quella del motore; e il successivo, che da un'economia legata alla terra e alla pesca conduce a una moderna attività turistica di assoluta eccellenza a livello internazionale.

Una storia a cui Gruppo SGR ha voluto partecipare, contribuendo al restauro, per fare sì che questo vero e proprio testimone vivente – e come tale ancor più prezioso – dell'anima adriatica e della sua tradizione marinairesca, possa festeggiare in forma smagliante i suoi 'primi 90 anni'.

Bruno Tani

Vice Presidente e Direttore Generale di Gruppo
Società Gas Rimini S.p.a.

Introduzione

La Saviolina è una barca – bene culturale, per lo meno dal 21 settembre 1998, cioè da quando l'allora Ministero dei Beni Culturali e Ambientali (oggi Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo) ha emesso un apposito decreto in cui viene dichiarata "imbarcazione di particolare interesse artistico e storico ai sensi degli artt. 1 e 3 della legge 1/6/1939 n. 1089 e, come tale, è sottoposta a tutte le disposizioni di tutela contenute nella legge stessa". Si aggiunga che non è soltanto un bene culturale materiale, ma rappresenta in qualche modo anche un bene culturale immateriale, in quanto coinvolge la complessità di quei saperi antichi e di quelle pratiche tradizionali che servono per farla navigare, per attrezzarla e per tenerla in efficienza. È dunque un bene culturale vivente, che richiede cura e attenzione costanti.

Pensiamo che disporre di una barca di questo genere rappresenti un privilegio per la Città di Riccione e per l'intera sua cittadinanza. Vi si rispecchia l'identità storica di un paese che da piccolo borgo di pescatori si è trasformato in un centro del turismo internazionale, in quanto la Saviolina stessa ha vissuto questo passaggio, essendo nata come barca da pesca poi convertita a imbarcazione turistica. Si tratta di valori che, dopo la generosa donazione da parte della Famiglia Savioli, l'Amministrazione Comunale e il Club Nautico di Riccione hanno saputo cogliere appieno, manifestando la volontà di conservare e di valorizzare la barca, facendosi proprietario il Comune e armatore il Club Nautico, nella volontà di rendere la Saviolina un simbolo della Città e di avvicinarla alla gente. Un impegno non facile, ma che vale la pena affrontare, come dimostra il successo che la barca riscuote da oltre vent'anni nelle tante iniziative estive di cui è protagonista; e come è accaduto anche nell'inverno scorso, in occasione delle Festività Natalizie, quando ha fatto bella mostra di sé ormeggiata in canale a due passi da Viale Dante.

Grazie all'intervento di tutti quanti hanno collaborato a vario titolo, come persone, aziende e istituzioni, a cominciare dal Comune, con questo nuovo restauro il Club Nautico di Riccione è riuscito a salvare la Saviolina per la seconda volta. Di nuovo ci sono voluti dedizione e coraggio. Così, memore di quanto avevamo fatto diciotto anni prima, grazie anche al rinnovato entusiasmo del Club, ho pensato che fosse giunto il momento di aggiornare la pubblicazione che ebbi l'onore di curare nel 2000, realizzata dall'Istituto per i Beni Artistici Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, che fin dal primo restauro è stato prestigioso e preziosissimo alleato nelle operazioni di recupero e di valorizzazione della barca. Inoltre, il 2018 rappresenta un traguardo importante, perché la Saviolina raggiunge quest'anno la rispettabile età di novant'anni.

L'idea è stata quella di tenere come punto di partenza il fascicolo del 2000, che racconta la storia della barca a partire dalla sua costruzione e dal varo col primo nome Nino Bixio, a Gabicce nel 1928, per poi passare agli anni di attività nel porto di Cattolica, al trasferimento a Riccione nel 1942, all'inizio dell'attività come barca turistica nel 1958, alla consegna al Club Nautico da parte di Giuseppe (Bepi) e Secondino Savioli nel 1994, per concludersi col primo restauro integrale, svoltosi tra l'autunno del 1999 e la primavera del 2000. Il fascicolo, tra l'altro, andò presto esaurito, senza che vi fosse più occasione di ristamparlo. Ecco, l'occasione è arrivata e con essa la possibilità di aggiornare la nostra storia, con le vicende e le avventure vissute dal 2000 ad oggi. Raccontare tutto sarebbe stato impossibile, ma farne una sintesi era un obiettivo alla nostra portata. Infine, ciò a cui tenevo particolarmente era rendere questa storia una specie di racconto corale, in cui tutti noi, soci del Club e amici coinvolti con le vicende della barca, fossimo presenti coi nomi, anzi con le firme, come era già avvenuto con la precedente pubblicazione. Un modo concreto per rendere merito a coloro che da anni si impegnano in questo sforzo comune. Ciascuno ha dato il proprio apporto: chi organizzando, chi scrivendo, chi raccogliendo fotografie e ricordi. E tutti lo abbiamo fatto in modo assolutamente gratuito, come un regalo alla Saviolina e alla Città. Un lavoro lungo e impegnativo. E poiché mettere insieme tanta

gente non è mai semplice, desidero ringraziare quanti hanno aderito all'iniziativa di realizzare questo libro e in particolare quanti si sono adoperati più da vicino per condurre in porto la nostra avventura (le citazioni sono in ordine alfabetico): Gianluigi Egidio, Massimo Franchini, Giuseppe Fuggiano, Stefano Giuliodori, Sebastiano Masetti, Stefano Righetti e Carlo Volpe.

Un ringraziamento speciale va poi a mia sorella Carlotta, che ha realizzato il lavoro editoriale di questo libro, anche lei offrendo il suo impegno come regalo alla Saviolina e alla Città di Riccione.

Stefano Medas

Consigliere del Club Nautico di Riccione con delega per la Saviolina
Presidente dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale



La Saviolina, agosto 2012 (fotografia di Stefano Giuliodori)

LA SAVIOLINA 1928 - 2000

La costruzione e il varo del Nino Bixio a Gabicce nel 1928,
l'attività di pesca nella marineria di Cattolica/Gabicce,
il trasferimento definitivo a Riccione,
l'inizio dell'attività turistica e il nuovo nome Saviolina,
le vicende fino primo intervento di restauro integrale 1999-2000
presso il Cantiere Navale Manzi di Cattolica,
sostenuto dall'Istituto Beni Culturali
della Regione Emilia-Romagna (IBC)
nei piani di intervento per la conservazione del patrimonio
della marineria regionale,
con il coordinamento tecnico del Club Nautico di Riccione.
L'esperienza è descritta e commentata da esperti nel Dossier IBC
di cui si ripropone la ristampa.

La Saviolina, già Nino Bixio, 1928-2000,
pubblicato in occasione del trasporto e della presentazione della Saviolina restaurata
al VII Salone Internazionale dell'Arte del Restauro
e della Conservazione dei Beni Culturali e Ambientali,
Ferrara, 24-27 marzo 2000



La SAVIOLINA

Già NINO BIXIO

A CURA DI STEFANO MEDAS

RESTAURO 2000

Salone Internazionale dell'arte del Restauro e della Conservazione dei Beni Culturali e Ambientali
VII Edizione - FerraraFiere 24-27 Marzo 2000

IBC
ISTITUTO PER I
BENI ARTISTICI
CULTURALI E
NATURALI
Associazione Culturale

"A vele spiegate"

EZIO RAIMONDI

Nel quadro di "Restauro 2000" il recupero dell'imbarcazione Saviolina è anche un invito a riflettere sull'ambiente di mare come realtà culturale e sociale e più ancora sulla "civiltà delle acque" all'interno del territorio regionale. Si sa come dai tempi più remoti la comunità regionale abbia dovuto far fronte alla presenza molteplice dell'acqua ed erigere difese, scavare canali, inventare dispositivi idraulici, costruire centri generatori di energia, organizzare reti complesse di trasporti fluviali e marittimi, con effetti che hanno segnato nel profondo il paesaggio e la vita dell'Emilia-Romagna. Basta seguirne le tracce e ricomporre il disegno e la storia, come si tenta oggi da più parti, quasi in risposta, si direbbe, a un'ipotesi, a un'istanza conoscitiva comune.

Così, in questo numero della nostra rivista è sembrato conveniente offrire una mappa di quanto l'Istituto è venuto facendo, con radici lontane, nel grande capitolo tematico delle acque. E si può cominciare ricordando che nel corso del 1999 tre depliant illustrativi, diffusi attraverso l'edizione regionale del quotidiano "La Repubblica" hanno presentato altrettanti momenti principali di questa geografia emiliana: quello dei canali urbani in rapporto alla città di Bologna e al suo sistema produttivo, quello del reticolo fluviale padano e quello infine della costa adriatica e delle saline. Fotografie e commenti didascalici si proponevano poi di suggerire una percezione diretta dei luoghi e dei manufatti come una sorta di guida esplorativa attraverso uno spazio storicamente strutturato, policentrico e insieme unitario: non un regesto, ma un itinerario vivo da tradurre in esperienza personale, in gusto rinnovato del saper guardare e capire.

Da qui nasce anche il progetto maggiore "Bologna 2000 città d'acque" che figura tra gli eventi di Bologna città europea della cultura, con una calibratissima mostra espositiva, che intende spiegare il sistema idraulico storico bolognese e il suo modello territoriale, associandovi a un tempo la formazione concomitante di un nuovo sapere scientifico. Ed è previsto un apparato didattico di

esperimenti, di modelli in scala elaborati dalla scienza coeva e di plastici specifici sulla lavorazione della seta alimentata per l'appunto dall'energia idrica. Allo stesso modo è in programma un CD ROM che restituisca una visione totale della città delle acque e della sua realtà fisica o artificiale, di nuovo con l'occhio rivolto al presente. Non per nulla si pensa che, insieme con la mostra documentaria, si possa aprire al pubblico in termini permanenti l'opificio idraulico della Grada e il suo archivio relativo al Consorzio della Chiave di Casalecchio, e che sia possibile l'attivazione di un "percorso ciclabile" lungo il canale di Reno con l'accesso a siti e istituti corrispondenti, sino all'impeccabile e illuminante Museo del patrimonio industriale. Anche alla conoscenza non è negato, in fondo, il pittoresco.

Quanto al bacino padano e al suo entroterra, è da dire che da tempo l'IBC vi dedica indagini e testi ricognitivi, a parte il contributo al Piano paesistico regionale: dalla ricomposizione critica delle cartografie storiche allo studio dei mulini, dal censimento delle zone umide all'analisi dei rapporti tra parchi, ecomusei e musei naturalistici, e sia sufficiente ora citare la fruttuosa collaborazione con il Museo delle valli di Argenta o con il Centro etnografico della civiltà palustre di Ragnacavallo. Altrettanto significativa la fondazione recente del Museo del Po, della navigazione interna e del governo delle acque a Boretto, nei cantieri dell'Azienda regionale della navigazione interna, in collegamento con altri soggetti museali del versante veneto e lombardo e più ancora europeo. E intanto, a suo sostegno, l'IBC pubblica un volume su *Imbarcazioni e navigazioni del Po. Storia, pratiche, tecniche*, lessico proprio per aprire la strada a un'inchiesta ordinata su un patrimonio di testimonianze e di esperienze che rischiano altrimenti di perdersi con il passare delle generazioni, sempre più distanti dalla placida saggezza del fiume.

Non deve stupire, dall'altro canto, che ricerca e intervento concreto procedano insieme e spesso s'intreccino o si confrontino. E ciò che accade, a esempio, quando si affronta

il problema del rapporto tra archeologia e ambiente, oggetto di uno dei convegni internazionali ferraresi di cui si possiedono ora anche gli atti a stampa, e si riconosce nel tema delle acque un fenomeno storico di lunga durata, che va seguito nella sua diacronia avventurosamente composita, a partire soprattutto dalla costa adriatica. Il volto dell'Emilia-Romagna dipende anche da questa origine, da questo antico rapporto marino, e la mostra dei musei marinai organizzati dall'IBC nel contesto di "Restauro 2000" e li a dimostrarlo, a renderlo quasi visibile con la fiammante evidenza di una grande barca rimessa in vita. Ma deve essere chiaro che dietro le immagini dello spettacolo espositivo ciò che conta è il dialogo delle istituzioni, la convergenza delle forze intellettuali, la logica concordata delle competenze nella continuità del lavoro quotidiano. L'IBC non può che fare la propria parte. Ecco così il Museo della nave romana di Cornecchio e la convenzione tra Soprintendenza archeologica, Comune e Istituto, e poi il Centro di studi per l'archeologia dell'Adriatico a Ravenna, il Museo del sale a Cervia, il Museo galleggiante della marineria di Cesenatico, il Museo delle conchiglie a Bellaria, il Museo della città a Rimini, l'Antiquarium comunale di Cattolica con il progetto di rilevamento del patrimonio archeomarinario nell'area medio e alto Adriatico e con il corso annuale di archeologia e storia navale. Come non vedere che la varietà dei temi e dei luoghi rimanda in ultima analisi a uno stesso discorso, a una matrice vitale comune? Per questo occorre lavorare insieme e quasi completarsi a vicenda.

Ancora una volta il restauro è qualcosa di più di una semplice operazione restitutiva o di una corretta filologia dell'oggetto e della sua integrità originaria o residua. Alla ragione tecnica deve infatti corrispondere un lucido sapere interpretativo, una percezione riflessa della temporalità e dei suoi valori d'uso rispetto a uno stile, a una forma di vita condivisa. E alla fine si tratta di riscoprire un'idea dell'uomo, un'antropologia che coinvolge anche il nostro presente.

Supplemento della rivista "IBC. Informazioni, commenti, inchieste sui beni culturali" VIII, 2000, 1, realizzato in occasione di RestauRO 2000 (copertina: foto di Mario Mazzari)

Registrazione del Tribunale di Bologna
n. 4677 del 31/10/1978

DIRETTORE RESPONSABILE

Ezio Raimondi

CONDIRETTORE

Isabella Fabiani

COMITATO EDITORIALE

Domenico Berardi, Dante Bolognesi,
Giordano Gasparini, Franca Manenti Vulli,
Antonio Nicoli, Giancarlo Susini

CAPOREDATTORE

Flavio Niccoli

REDAZIONE

Alberto Berioni, Rosaria Camponi, Stefano Casti,
Valeria Cicola, Marina Feschi,
Marie-Paule Guermàn, Orlando Piraccini,
Mamela Ricci

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Vittorio Ferraroli

ART DIRECTION

Sergio Vezzali

IMMAGINAZIONE

Antonella Mion

STAMPA

Grafiche Zanini - Bologna

MAILING

Zeno Orlandi

SEDE DI RELAZIONE

Istituto per i beni artistici, culturali e naturali
della Regione Emilia-Romagna
via Farini, 17 - 40124 Bologna
Tel. 051.217411 - Fax 051.232599

INDIRIZZI INTERNET

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it>
[rivista@ibc.regione.emilia-romagna.it](mailto: rivista@ibc.regione.emilia-romagna.it)

© Istituto per i beni artistici, culturali e naturali
della Regione Emilia-Romagna

Indice

50 Presentazioni

DANIELE JACOLA
STEFANO MEDAS

52 Il lavoro dell'uomo e la memoria del mare

LINGA FIOZZI

54 Marineria tradizionale in Adriatico

MARIO MUZZARI

56 "Archeologia" di un passato recente: il valore documentario della marineria tradizionale

STEFANO MEDAS

60 Recupero e monitoraggio delle imbarcazioni tradizionali della costa romagnola. L'esperienza dell' "Associazione Barche sull'Adriatico" di Bellaria-Igea Marina.

GIANNI CAVARET

61 Alcuni cenni sulla lancia adriatica

MARCO TOSCHI

63 Quadro sinottico delle lance tradizionali romagnole: dimensioni e impieghi

RICCARDO BRIZZI

65 La lancia "Assunta"

MICHELE MARINI

66 Il lancione "Saviolina", già "Nino Bixio" - storia e vicende dal 1928 ad oggi

ENZO GAUDENZI - STEFANO MEDAS

72 Guido Rondolini, maestro d'ascia, costruttore del "Nino Bixio"

ENZO GAUDENZI

74 Il Club Nautico di Riccione e il lancione "Saviolina"

RODOLFO FRANCESCHINI-MASSIMO FRANCESCHINI
GIUSEPPE FUGLIARDI

77 Lavori di ripristino del lancione "Saviolina"

ALFONSO E MARCO MANGI

79 Il ripristino dell'attrezzatura

RICCARDO BRIZZI

80 Il rilievo grafico dello scafo

GIUSEPPE MARCOTTA

81 In cantiere: impressioni di un film

DORGO VASZOLINI

82 Bibliografia generale sulla marineria tradizionale del medio e alto Adriatico

84 Gli Autori dei contributi

Referenze iconografiche

86 La ristrutturazione dello scafo immagini dal cantiere

LA "SAVIOLINA"

La SAVIOLINA
già
"Nino Bixio"
1928-2000

STORIA E RECUPERO
DI UN LANCIONE
TRADIZIONALE
DELLA MARINERIA
ROMAGNOLA

a cura di
Stefano Medas



con la collaborazione del
Club Nautico di Riccione
e dell'Istituto Italiano di Archeologia
e Etnologia Navale, Venezia

Presentazioni

DANIELE IMOLA

Nell'estate scorsa, a settant'anni dalla sua nascita, la "Nino Bixio", la barca che sarebbe poi divenuta nota come la "Saviolina", è rientrata in cantiere. La sua lunga vita, prima come lancia da pesca e poi, dal 1958, con funzioni da diporto, ne aveva logorato la struttura impedendole alla fine di affrontare il mare con il disinvolto galleggiamento d'un tempo. Occorreva dunque intervenire con urgenza se si voleva assicurarle una "seconda giovinezza", o quantomeno la possibilità di tornare a vivere nel suo ambiente di sempre, sull'acqua marina di Riccione.

Ed infatti, dopo un periodo di studi, di analisi, di controlli accurati, è stato messo a punto un piano d'intervento, una ristrutturazione complessiva in grado di preservare al massimo livello possibile tutte le componenti originali della barca ed al tempo stesso di restituire ad essa una buona funzionalità. Con i mezzi finanziari assicurati dal Comune di Riccione e dall'Istituto regionale per i Beni Culturali, esperti maestri d'ascia hanno operato per restituire al mare la Saviolina, "memoria viva" della storia adriatica in questo nostro ultimo secolo. Basterebbe pensare, infatti, che la discesa in acqua di questo scafo seguì di appena sei anni la creazione di Riccione come comune autonomo, a seguito del decreto prefettizio del '23. E che, anche grazie a questa ottenuta indipendenza, in breve la comunità locale riuscì a trasformare il proprio vecchio borgo, a prevalente economia agricola e peschereccia, in quel centro turistico divenuto con gli anni una delle più rinomate località balneari d'Italia.

Di questi profondi cambiamenti la Saviolina è stata testimone diretta. Essa stessa ha visto modificate le sue funzioni originali, allorché negli anni del dopoguerra, nel pieno dell'affermazione turistica della città, ha legato la propria esistenza al prestigio di Riccione, come mezzo d'attrazione e di svago aggiunti alla vita mondana, si potrebbe dire esclusiva, di un hotel alla moda come è stato il Savioli in quel periodo. Riteniamo dunque che il recupero della Saviolina, che oggi qui si presenta, rappresenti un fatto di grande importanza sia per il valore eccezionale di questo bene culturale, ma anche per il ruolo emblematico che questo intervento assume nel piano avviato in questi anni dal Comune di Riccione per la riscoperta, la valorizzazione e la conservazione del pro-

prio patrimonio storico, urbanistico e artistico. Un piano che prevede nei prossimi mesi l'apertura della Galleria comunale d'arte all'interno delle restaurate strutture liberty di Villa Franceschi e che, tra l'altro, indica uno straordinario polo d'attrazione nelle architetture sia pubbliche che private, dai villini alle colonie, ai complessi alberghieri, che hanno segnato lo sviluppo urbanistico di Riccione nel primo scorcio del Novecento.

In questo contesto la Saviolina non avrà una semplice funzione testimoniale. Con il prezioso apporto del Club Nautico Cittadino e della Fondazione Cetacea, essa costituirà infatti uno dei poli essenziali del sistema culturale riccionese, in grado di suscitare nuovi interessi sul piano scientifico, ma soprattutto fruibile dalla comunità locale, dal mondo della scuola e dai turisti ospiti della costa adriatica.

STEFANO MEDAS

Nel corso degli ultimi vent'anni l'attenzione per il recupero e la salvaguardia delle imbarcazioni tradizionali si è progressivamente incrementata, sia grazie all'attività di musei, istituti e associazioni culturali, sia grazie all'impegno di singoli privati. L'Emilia-Romagna è all'avanguardia in questo settore: sulla costa romagnola l'istituzione del Museo della Marina di Cesenatico, con la sua sezione galleggiante, ha costituito una tappa basilare di questo processo e si pone tuttora, nel contesto specifico, come principale punto di riferimento in Italia e come uno dei più importanti a livello europeo. Durante gli anni '90 si sono moltiplicate le iniziative direttamente finalizzate al salvataggio e al monitoraggio delle ultime barche tradizionali ancora esistenti, in tale contesto opera l'Associazione Barche sull'Adriatico di Bellaria, con programmi di monitoraggio, di salvataggio e di recupero, sia delle barche convertite in motopescherecci e ancora in attività, sia di quelle abbandonate in disarmo, con la finalità di riportarle a navigare con armamento tradizionale. Le normative vigenti, infatti, non permettono ancora di salvaguardare le vecchie imbarcazioni tradizionali, quando vengono dismesse la loro demolizione è quasi sempre inevitabile e, per questo motivo, in pochissimi anni si sono perdute molte barche: lance e battane, lanciai e bragozzi. Sullo stesso fronte è impegnato anche l'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, con sede a Venezia, in particolare con interventi di caratte-

re scientifico e istituzionale destinati alla tutela delle barche storiche.

Vanno segnalati, inoltre, i decreti di tutela, emessi per la prima volta in Italia, con cui il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, ora Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha dichiarato la lancia "Assunta" di Cervia (varata nel 1925) e il lancione "Saviolina" già "Nino Bixio" di Riccione (varato nel 1928) "imbarcazioni di particolare interesse artistico e storico ai sensi degli artt. 1 e 3 della legge 1/6/1939 n. 1089" e, come tali, imbarcazioni sottoposte a tutela di legge, rispettivamente con D.M. 3 febbraio 1997 e D.M. 21 settembre 1998.

Il recupero del lancione "Saviolina", già "Nino Bixio", rappresenta per molti aspetti un'operazione unica nel suo genere. Si è decisa una ristrutturazione dello scafo e dell'attrezzatura che permetta alla barca di tornare a navigare in sicurezza, secondo le normative vigenti, nella volontà di conservare la sua caratteristica di testimone "vivente" di storia e di cultura. Dunque, non un restauro e una musealizzazione in senso classico, ma il recupero di una realtà dinamica e fruibile sul mare, idonea a ripercorrere l'antico rapporto con gli elementi, allo stesso tempo mezzo di salvaguardia della memoria, oggetto d'indagine e laboratorio di studio sul campo.

In questo programma si è impegnato dal 1994 il Club Nautico di Riccione, in particolare grazie al continuo interessamento dell'attuale presidente, Arch. Massimo Franchini, dell'attuale segretario, Sign. Giuseppe Fuggiano, e dello scrivente. All'interno del Club è stata istituita un'apposita commissione per la "Saviolina". E vi hanno creduto le Istituzioni, il Comune di Riccione e l'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, fi-

nanziando i lavori di ristrutturazione e di valorizzazione della barca.

Il percorso è stato lungo e non facile; solo grazie all'interessamento e al continuo lavoro svolto dall'apposita commissione del Club Nautico si sono potute trovare le strade per scongiurare la fine della barca, che, nel frattempo, è stata mantenuta in grado di navigare con continui interventi parziali, condotti grazie al sostegno del Comune e all'impegno appassionato di diverse persone, tra cui va ricordato il maestro d'ascia Michele (Guido) Franchini.

I lavori di ristrutturazione complessiva, tuttora in corso, hanno richiesto l'applicazione di competenze specifiche e ormai rare, che trovano riferimento nel maestro d'ascia Alfonso Manzi e in suo figlio Marco per la ristrutturazione dello scafo, nel Prof. Riccardo Brizzi per il tipistico dell'attrezzatura.

L'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna si è fatto promotore della valorizzazione di questo lavoro, attraverso la presentazione della barca ristrutturata al Salone Internazionale del Restauro di Ferrara. Congiuntamente ha reso possibile la realizzazione di questo fascicolo in cui è riportata la storia della barca, in cui sono narrate le sue vicende passate e presenti, che intende porsi come una prima testimonianza sui lavori svolti e sui programmi intrapresi, documentando l'attività in corso all'interno di un più ampio contesto che inquadra problematiche di carattere culturale, storico, tecnico e normativo. Gli Autori, che in parte sono direttamente coinvolti nell'operazione di recupero, tracciano un quadro generale e un primo bilancio della situazione. A loro e a tutti quanti sono stati coinvolti nell'"Operazione Saviolina" va un sincero ringraziamento.



Il lancione "Saviolina" in navigazione, agosto 1995.

Il lavoro dell'uomo e la memoria del mare

LUIGI FOZZATI

La storia della museografia italiana è ricca di dati e anche aneddoti spesso sorprendenti, sia per gli ultimi tre secoli sia per l'attualità, dal museo dell'ombrello al museo delle calzature, dal museo dell'occhiale a quello della radio, etc. Il tentativo di museificare il quotidiano ha vissuto stagioni ormai quasi classiche con gli spazi espositivi dedicati alle raccolte di contadinerie. E' pertanto un'autentica sorpresa verificare quanta poca attenzione sia stata dedicata al lavoro degli italiani sul mare, ma lo stesso discorso potrebbe farsi per laghi, lagune e fiumi. I musei dell'acqua non hanno mai goduto in Italia di una qual certa popolarità. Il dato, negativo in assoluto, è prova di negligenza per l'accademia quanto per le istituzioni, la conseguenza è sotto gli occhi di tutti, basta con pazienza percorrere i 7.500 chilometri di costa dei nostri mari.

Per le località prive di storia antica o escluse dal Grand Tour, la scoperta del mare ha dovuto attendere l'affermazione della balneazione come rito del benessere e del tempo libero. Dal paesaggio degradato al paesaggio di servizio (per esempio il transito di linee ferroviarie), al paesaggio turistico e residenziale, il mare ha via via perso identità e storia, tradizioni e riti, avventura e poesia. Traccia o ferita di questo fenomeno culturale è la dolorosa perdita della memoria del mare: la presenza e il lavoro dell'uomo in continuo, stretto e quotidiano rapporto con il suo mondo di acqua salata.

Non deve oggi sembrare strano o irragionevole constatare i vuoti che si colgono lungo i nostri mari, i centri storici sono stati sopravanzati da nuove file di case, più imponenti e capienti, che hanno sigillato le vecchie linee di costa, le loci sono state deviate o arginate col cemento, comunque ristrette al minimo indispensabile. I nuovi complessi residenziali e alberghieri hanno creato quinte impenetrabili distruggendo ogni visiva compenetrazione del paesaggio con

il suo mare; le alture sono state gradonate e imbotite di scafole con connotati da periferia urbana, etc.

Davanti a questo spettacolo quale giusto potevano reclamare le nostre marinerie tradizionali dell'800 e del '900? Gli scafi in legno hanno ceduto il passo al ferro e alla plastica, soggiogati da nuovi materiali e nuove tecnologie: gli incentivi della Comunità Europea hanno recentemente accelerato un fenomeno che di per sé non aveva bisogno di aiuti per distruggere quanto rimaneva dell'opera degli ultimi maestri d'ascia.

Eppure, qualche segnale d'allarme era apparso nelle cronache nazionali, ne vale la pena segnalare tre di primissimo piano: il convegno "La marineria romagnola, l'uomo, l'ambiente" (Atti a cura di Marta Zani), organizzato a Cesenatico dal 7 al 9 ottobre 1977 dall'Azienda di Soggiorno del Comune con il patrocinio della Regione Emilia-Romagna, a cui seguì, nel 1983, la nascita del famoso Museo Galleggiante della Marineria, che ospita ben otto imbarcazioni tradizionali, completamente attrezzate, ormeggiate nel porto-canale di Cesenatico; la mostra, con relativo splendido catalogo, organizzata a cura di Umberto Spadoni dal Comune di Cattolica e dall'Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia-Romagna con il contributo degli assessorati alla cultura e al turismo della Provincia di Forlì, dal titolo: "Barche e gente dell'Adriatico 1400-1900" (Cattolica, 4 maggio-15 luglio 1985); la mostra "Le marinerie adriatiche tra '800 e '900", allestita a Roma presso il Museo Nazionale delle Arti e Tradizioni Popolari a cura di Pasqua Izzo (13 novembre 1989-30 giugno 1990).

Se non tutto è perduto, molto è andato comunque definitivamente perso: l'ultimo esempio di questa emorragia è la demolizione del trabaccolo arenato da tempo all'isola del Buon Castello a Chioggia (ottobre 1990).

A questa quasi inarrestabile mancanza di sensibilità che è mancanza di cultura, si fa strada in controtendenza qualcosa di nuovo, che ancora una volta dimostra quanto sia importante cominciare: da un lato, il restauro della prima imbarcazione tradizionale curato direttamente dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici Archeologici Artistici e Storici del Friuli Venezia Giulia, dall'altro la tutela del patrimonio navale tradizionale con l'applicazione degli articoli 1 e 3 della Legge n. 1089 del 1° giugno 1939. Nel primo caso, si è trattato del restauro dello "zoppolo", monossile in legno usato fino alla metà del '900 per andare a pesca nel Golfo di Trieste: dei due esemplari conservatisi, uno è a Lubiana, l'altro - quello per l'appunto restaurato dalla Soprintendenza di Trieste - è al Museo Civico della Guerra per la Pace - Collezione De Henriquez a Trieste (re-

stauro effettuato nel 1993-94). Nel secondo caso, parliamo del decreto di notifica del 3 febbraio 1997 del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali emesso da Andrea Emiliani Soprintendente per i Beni Artistici e Storici per le Province di Bologna, Ferrara, Forlì e Rimini, riguardante l'*Assunta*, la più antica lancia romagnola ancora navigante in Adriatico. Varata il 15 agosto 1925, l'*Assunta* è la prima imbarcazione tradizionale italiana posta sotto tutela dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali. L'esempio è stato seguito prontamente per un'altra imbarcazione tipica della costa romagnolo-marchigiana, il lancione *Saviolina* già *Nino Bocio*, varato nel 1928, con decreto di notifica emesso il 21 settembre 1998 dalla stessa Soprintendenza bolognese. La notizia del doppio avvenimento è rapidamente circolata negli ambienti nautici italiani grazie all'attività promozionale dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia e alla

pubblicità diffusa dal periodico di settore "Yacht Digest" di Milano, col risultato che anche il leude *Dominica Nina* di Genova, varato nel 1922 nei cantieri ex-Brignole di Lavagna, è stato posto sotto tutela con decreto di notifica e che è in corso analogo pratica per la notifica del trabaccolo *Iola d'Or* (ex *Quattro fratelli*, varato a Pirano nel 1913) acquistato di recente dalla Lega Navale Italiana di Grado. Se a queste iniziative si aggiunge il progetto del nuovo museo nazionale di archeologia e storia navale dell'Arsenale di Venezia, dove saranno ospitate le cinquanta imbarcazioni tradizionali private che documentano l'ultima storia della navigazione nella Laguna di Venezia, il quadro di un'Italia più rispettosa della propria storia sul mare acquista tonalità meno fosche: il successo del corso di archeologia e storia navale di Cattolica, giunto nel 2000 alla sesta edizione, è sicura garanzia che si è cambiata pagina.



Ottobre 1999: demolizione del trabaccolo del 1936 arenato presso l'Isola del Buon Castello a Sestamarina, Chioggia.

Marineria tradizionale in Adriatico

MARIO MARZARI

Seppur in fase d'estinzione, sono ancora oggi presenti nel bacino Adriatico svariate tipologie di imbarcazioni tradizionali, diffuse in questo mare fino alla seconda guerra mondiale, che ha segnato il definitivo avvento del motore ed il tramonto della vela. Il repentino passaggio dalla vela al motore e l'abbandono delle costruzioni in legno in favore della vetroresina e di altri materiali, hanno determinato una svolta nel mondo della pesca e del piccolo cabotaggio facendo perdere la memoria di quanto ha preceduto. Nel nostro mare si sono sviluppate tipologie di imbarcazioni da lavoro molto differenti tra loro, derivanti da esigenze diverse dettate da conformazioni geografiche difformi, e destinate ad utilizzi vari. La flotta sopravvissuta di barche tradizionali diventa quindi fondamentale fonte d'informazioni per poter risalire alla conoscenza delle imbarcazioni più antiche.

La scomparsa di una tipologia è sempre stata legata a qualche brusca variazione delle necessità che l'hanno determinata. Sono sopravvissuti solo quei natanti per i quali si sono mantenute le condizioni che li hanno determinati, come per gli arcaci zoppolo (lungo la costa triestina) e fassone (sugli stagni in Sardegna).

Entrando in contatto con gli ultimi costruttori navali tradizionali, s'incontrano ancora personaggi in grado di realizzare imbarcazioni nella totale assenza di progetti esecutivi, ma con l'applicazione di semplici regole empiriche su delle sagome spesso ereditate dalla famiglia. Queste sagome, dette *sesti* o *garbi* hanno consentito la realizzazione di scafi tradizionali non discostandosi molto dalle metodologie costruttive descritte negli antichi trattati dal XIV al XVI secolo.

Entrare oggi in un cantiere tradizionale ed analizzare la metodologia di costruzione dello scafo in lavoro, può fornire la chiave di lettura per i vari trattati antichi, dopo tutto, la tecnica costruttiva non è mutata di molto fino all'inizio del nostro secolo.

Perciò, la marineria tradizionale si rivela uno straordinario supporto culturale, che consente di entrare nel mondo della

tecnica e della scienza navale antica. E' la chiave di congiunzione col passato e solo attraverso essa è ancora possibile addentrarsi nei difficili meandri delle costruzioni delle diverse tipologie e della navigazione spicciola, e comprendere tutte quelle evoluzioni tecniche che si sono succedute in un mondo tanto avulso alle novità, se non se ne potevano trarre pratici vantaggi. La marineria tradizionale ha quindi conservato, fino a non molti decenni fa, tradizioni e tecnologie ultrasecolari ma l'evoluzione tecnologica moderna degli ultimi decenni ha assunto una velocità tale da far perdere la memoria di quanto ha preceduto.

La regione Emilia-Romagna vanta a Cesenatico l'unico museo sull'acqua d'Italia, il Museo galleggiante della Marineria, dove la locale amministrazione comunale, con lungimiranza, espone al pubblico nel canale leonardesco alcuni esemplari delle principali imbarcazioni tradizionali dell'Adriatico. Ormai gli ultimi scafi rimasti, testimonianza preziosa di queste tecnologie, stanno totalmente sparendo, abbandonati in laguna, affondati, alcuni invece prendono la strada della demolizione. Per legge infatti il Ministero della Marina Mercantile non rilascia licenze a nuove imbarcazioni, per cui i pescatori che vogliono cambiare la barca debbono distruggere la vecchia per poter avere la licenza sulla nuova, la legge non prevede la possibilità di cessione della vecchia imbarcazione ad enti pubblici o privati a scopi museali. Potrebbe forse bastare un intervento del Ministero per i Beni e le Attività Culturali per equiparare la cessione ad un ente pubblico alla demolizione, al fine di poter salvare ancora oggi qualche prezioso reperto per i musei nazionali, come, invece, non è stato possibile per i lancioni romagnoli costruiti a Gabicee negli anni '40 "Giovannina III", "S. Francesco" e "Rex".

In questo contesto, grazie anche alla certificazione dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia (ISTIAEN), la lancia "Assunta" (1925) e il lancione "Saviolina" già "Nino Bicio" (1928), rispettivamente il 3 febbraio 1997 e il 21 settembre 1998, sono entrati a far parte - per la prima volta in Italia - del patrimonio storico italiano ai sensi della legge 1089/39, sulla base di un vincolo formulato dal Soprintendente di Bologna Andrea Emiliani. E' questa la strada da seguire nelle diverse regioni italiane, una volta individuate le "tipologie di rilevante valenza storica e particolarmente rappresentative" timutate; a tal fine l'ISTIAEN è disponibile per stilare esaurienti relazioni sulle imbarcazioni tradizionali ancora esistenti, da proteggere e conservare, per consentire di avviare l'iter burocratico presso le diverse Soprintendenze e porre sotto tutela gli ultimi preziosi scafi.



Alba sulla costa romagnola agli inizi del '900: barchetti ancorati presso la bottigia.

“Archeologia” di un passato recente: il valore documentario della marineria tradizionale

STEFANO MEDAS

Le imbarcazioni tradizionali e il più ampio contesto della marineria tradizionale rappresentano, o hanno rappresentato fino a tempi recenti, un fenomeno culturale di vastissima portata. Più precisamente si tratta di un 'orizzonte culturale': di un complesso sistema di pensiero e di comportamenti che ha sempre caratterizzato quelle società umane la cui vita si è svolta e si svolge in stretto rapporto con la navigazione. Lo studio della nautica tradizionale e della vita delle genti di mare assume oggi non solo un significato di carattere etnografico. Si tratta anche di un salvataggio in *extremis* di un patrimonio culturale antichissimo e irripetibile, in quanto ormai praticamente scomparso, che conserva stratificati al suo interno molti elementi sopravvissuti attraverso i secoli, elementi che hanno mantenuto i loro caratteri originali e che possono ricondurre, nel loro contesto di 'arcaicità', ad un orizzonte culturale rimasto sostanzialmente 'antico'. Fenomeni e caratteristiche specifiche sono riconoscibili dall'antichità fino ai nostri giorni, in forme e misure diverse secondo i luoghi e le epoche, ma spesso con elementi comuni che perdurarono attraverso i secoli o addirittura attraverso i millenni.

Una barca tradizionale e le sue componenti tecniche, così come l'orizzonte culturale degli uomini, siano essi naviganti, pescatori, maestri d'ascia, conservano quella che in termini archeologici potremmo definire come una 'stratigrafia interna', cioè la presenza di elementi in grado di ricondurre indietro nel tempo, attraverso fasi cronologiche diverse.¹ Gli archeologi e gli storici navali, dunque, possono utilizzare il patrimonio marinairesco tradizionale seguendo un principio stratigrafico, finalizzato ad individuare gli elementi confrontabili o semplicemente avvicinabili a quanto noto dalla documentazione storica e archeologica per le diverse epoche. L'identificazione di tali elementi permette non solo di verificare la sopravvivenza, più o meno estesa nel tempo, di certe

caratteristiche tecniche e culturali, ma anche di avere dei modelli reali, concreti e vissuti, in parte ancora esplorabili in modo diretto, che possono aiutarci ad integrare le altre evidenze documentarie. Quest'operazione deve svolgersi con la necessaria attenzione. Non sempre è possibile individuare dei riferimenti diretti, più spesso, però, si possono riconoscere dei principi di base che, in contesto tecnico e culturale, restarono inalterati nel tempo, pur generando esiti in parte diversi. Variabile, infatti, risulta l'affidabilità stratigrafica dei dati, se in alcuni casi possiamo trovare riscontri diretti tra espressioni della marineria tradizionale e dati di carattere storico-archeologico, in molti altri si possono individuare solo riferimenti parziali, elementi che pur derivando da matrici comuni si presentano sviluppati per l'intervento di altri fattori, in senso culturale e cronologico (come accade per l'influenza di tradizioni provenienti da regioni diverse e per la progressiva sovrapposizione di nuove soluzioni tecniche che hanno modificato quelle originarie).

Condizionato costantemente dai medesimi elementi naturali e dall'impiego di mezzi nautici a vela, il mondo della marineria ha espresso forme di continuità culturale sorprendenti che, come abbiamo detto, si sono stratificate all'interno delle imbarcazioni, nella memoria, nella conoscenza e nel comportamento degli uomini. Se, da un lato, alcune tipologie di scafi tradizionali hanno conosciuto forme di evoluzione relativamente recenti, dall'altro è possibile ricostruire la storia di alcuni tipi di imbarcazioni risalendo indietro nel tempo anche per più di tre secoli, come nel caso del trabaccolo.² Ancora più lontano può ricondurre la stratigrafia interna, l'origine di alcuni elementi, di alcuni principi legati ai sistemi costruttivi e a soluzioni tecniche di vario genere, può risalire fino all'epoca medievale e, per certi aspetti, addirittura fino a quella antica. Considerando poi le modalità e gli strumenti con cui veniva lavorato il legno, possiamo riscontrare che non si sono verificati sostanziali cambiamenti dall'antichità agli inizi del nostro secolo.

Lo stesso si dica per i sistemi di navigazione che, nell'impiego corrente, sono rimasti pressoché immutati. In un contesto ambientale, tecnico e culturale che si è radicalmente trasformato solo negli ultimi cinquant'anni, più di quanto non sia avvenuto nei due millenni precedenti, i naviganti e i pescatori dei primi decenni del nostro secolo affrontavano il mare in modo molto simile a come lo affrontavano i loro predecessori antichi. Il 'sapere pratico' e il 'senso marino' costituivano il loro principale bagaglio di esperienza e di conoscenza. Riuscivano ad orientarsi con sistemi apparentemente rudimentali ma, in realtà, assolutamente efficaci, adeguati e perfettamente rispondenti alle loro necessità prati-



Impiego del "segone" in un cantiere della costa romagnola a Mondigliana agli inizi del '900.



Mosaico della Cattedrale di Monreale, XII sec., carpentieri al lavoro per la costruzione dell'Arca di Noè. Gli attrezzi sono pressoché identici a quelli impiegati nei cantieri tradizionali fino alla prima metà del nostro secolo (da sinistra a destra e dall'alto in basso: sego intelaiato a lama libera, "segone" o "segazzo" la caratteristica grande sego intelaiato abbezzato a quattro mani; ascia; accetta).



Ancora siciliana da carpentiere navale, inizi del '900; collezione privata.



Nella ghiera di poppa è scolpito l'anno del varo, il 1928, quando la barca venne battezzata col nome "Nina Bino".

che. Di notte dirigevano il corso osservando la posizione delle stelle, senza l'uso di strumenti di rilevamento; non di rado, quando viaggiavano lungo rotte abituali, mettevano in secondo piano anche l'uso della bussola magnetica. Percepivano dall'ambiente naturale, dall'acqua, dall'atmosfera, dal vento, dal comportamento della fauna marina, una grande quantità di segnali, che traducevano in informazioni utili per fare previsioni e per sapere come avrebbero dovuto comportarsi in mare. Lo scandaglio a sagola che utilizzavano, e che sopravvive ancora ai nostri giorni, era lo stesso scandaglio descritto da Erodoto nel V sec. a.C., con questo strumento misuravano il fondale e si orientavano riconoscendo le caratteristiche distintive del fondo marino nelle diverse zone di mare.¹

Risulta evidente, dunque, quale sia l'importanza del salvataggio di un testimone "vivente" come il lancione "Saviolina", già "Nino Bixio", cioè di una barca ancora in grado di navigare, in sicurezza, secondo i sistemi tradizionali. Un oggetto è nello stesso tempo uno strumento di studio, che può offrire un tipo di approccio che la musealizzazione classica di un'imbarcazione non può concretizzare (senza nulla togliere alla fondamentale importanza di questa). Attraverso un uso corretto, con l'imprescindibile apporto di quegli uomini che sono stati testimoni diretti dell'ultima mariniera a vela (pescatori, naviganti e costruttori), di cui va assolutamente salvata la memoria, l'impiego delle imbarcazioni ancora naviganti secondo i sistemi tradizionali ha dimostrato come questo sia, in realtà, l'unico e l'ultimo mezzo per avvicinare l'orizzonte culturale di una nautica rimasta sostanzialmente "antica".

In tale contesto di ricerca si svolge l'attività dei Corsi di Archeologia e Storia Navale che dal 1995 si tengono a Cattolica (Rn), con la direzione dello scrivente; sono organizzati dal

Centro Culturale Polivalente del Comune di Cattolica con la collaborazione scientifica dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia, con il patrocinio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dell'Istituto Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia Romagna, delle Soprintendenze Archeologiche dell'Emilia Romagna, del Veneto, delle Marche, del Friuli Venezia Giulia.

I Corsi durano una settimana e si articolano in una fase teorica e in una pratica. La fase teorica (al mattino) prevede una serie di lezioni tenute da studiosi italiani e stranieri specializzati nel campo dell'archeologia e della storia navale. La fase pratica (pomeriggio) prevede uscite in mare a bordo di imbarcazioni tradizionali d'epoca armate con vele al terzo; si tratta di lance e lancioni caratteristici dell'Adriatico, i

cui esemplari più vecchi, come nel caso della "Saviolina", risalgono agli anni '20 del nostro secolo. Questa parte del corso è finalizzata ad avvicinare concretamente gli allievi all'orizzonte tecnico e culturale di quella che abbiamo già definito come una mariniera rimasta sostanzialmente "antica", ad indagare la "stratigrafia interna" delle imbarcazioni e dei sistemi di navigazione tradizionali, veri e propri fossili viventi di una tradizione plurisecolare oggi quasi del tutto scomparsa.

Note

- (1) Cf. S. Meda, La navigazione antica e la mariniera tradizionale, *I Beni Culturali*, anno V, n. 45 (luglio-ottobre 1997), pp. 8-12.
- (2) M. Marzari, Trabacoli e peleghi, nella mariniera tradizionale dell'Adriatico, Milano 1988, pp. 1-53.
- (3) Cf. S. Meda, Forme di conoscenza nautica dei piloti antichi. *Nova. Rassegna di Studi di archeologia, etnologia e storia navale*, 1 (1999), M. Marzari (ed.), pp. 57-76. Il contesto di "arcaicità" che caratterizzava la navigazione tradizionale e la vita delle genti di mare fino alla prima metà del nostro secolo emerge con evidenza nei racconti di chi ha conosciuto da vicino o addirittura vissuto questi recenti passati; cf. G. Grimaldi, *Mariniera. Romanzo marinaro*, Torino 1968; D. Brizzi, *Quando si navigava con i trabacoli*, Rimini 1999.



Soga intalata a lena libera della prima metà del '900, da un cantiere di Cattolica.

Recupero e monitoraggio delle imbarcazioni tradizionali della costa romagnola: l'esperienza dell' "Associazione Barche sull'Adriatico" di Bellaria-Igea Marina

GIANNI CASADEI



La lancia "Giuliano" prima della ristrutturazione.

Un gruppo di amici recupera nel 1994 una vecchia lancia affondata nel porto di Rimini, la rimorchia a Bellaria ed inizia il restauro. Due anni dopo lo scalo è pronto, il motore è stato sostituito dalla vela al terzo e il "Giuliano" (costruito a Cattolica nel 1950) torna a navigare, spinto dal vento, col suo nuovo equipaggio entusiasta ed emozionato. Nasce così l' "Associazione Barche sull'Adriatico" con lo scopo di proseguire nella ricerca, il salvataggio ed il ripristino delle ultime barche tradizionali del litorale romagnolo.

Il Comune di Bellaria-Igea Marina appoggia concretamente fin dall'inizio le iniziative dell'associazione e la più importante di queste, il raduno annuale delle barche tradizionali, conta una sempre maggiore partecipazione.

Ogni anno, a fine agosto, il "Giuliano" fa vela per Cattolica dove, per una settimana, partecipa alle uscite in mare con le altre barche del Corso di Archeologia e Storia Navale organizzato dal Centro Culturale Polivalente del Comune di Cattolica con la collaborazione dell'Istituto di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia. Nel 1998 si è spinto fino a Venezia navigando in mare, canali e laguna.

L'associazione possiede alcune barche in attesa di ristrutturazione e due di queste sono state cedute a nuovi proprietari con l'impegno di un ripristino fedele alla tradizione. È stata anche fatta una ricerca con schedatura delle barche ancora esistenti, ma la lista si accorcia di anno in anno a

causa di leggi e norme che incentivano la demolizione. I tentativi di salvataggio, coi normali mezzi, non hanno avuto finora alcun esito positivo.

A Cattolica, dove più si costruì in passato, rimane ormai un solo esemplare del bel gruppo di lanciazioni ancora agli ormeggi fino a poco tempo fa. Anche il magnifico e imponente "Rex" è finito sbriciolato dal braccio meccanico. Non restano neppure i relitti da rilevare e studiare (altrove i "cimiteri delle barche" sono siti tutelati) ma gli scafi, ancora robusti ed integri, vengono rapidamente ridotti ad una desolata catasta di legno frantumato, fatta poi sparire con altrettanta sollecitudine. Se da un lato, sulla scia di una situazione europea molto più avanzata, aumenta l'interesse per la cultura del mare e si concretano iniziative, manifestazioni e progetti, dall'altro l'apparato burocratico non deroga a leggi create dall'incompetenza e ignoranza culturale e provoca la distruzione quasi completa di un patrimonio inestimabile di lavoro, materiali e conoscenze.

In questo momento la cosa più urgente è comunque tentare ancora il possibile per salvare ogni barca, anche la più malandata, ed evitare che rimangano solo alcuni esemplari "fermi" nei musei. Il restauro di queste barche sarà l'impegno degli anni a venire, e sempre nell'intento di rivederle in mare. È per questo che l'associazione si chiama "Barche sull'Adriatico".

Alcuni cenni sulla lancia adriatica

MARCO BONINO

La lancia appartiene ad una famiglia di imbarcazioni di piccole dimensioni molto articolata presente in tutto il Mediterraneo. Nel caso dell'Adriatico si identificano alcune linee di evoluzione già a partire dal Medioevo.

Imbarcazioni a scafo tondo, di dimensioni medie e piccole armate con uno o due alberi a vela latina ci vengono ricordate dai documenti scritti del XIV secolo e sono documentate dal relitto di Logonovo, che è all'incirca del 1400: in questo alcuni particolari strutturali sono già paragonabili a quelli della nostra lancia. L'uso di queste imbarcazioni era molto esteso in tutto l'Adriatico per la pesca ed i piccoli trasporti. Vi potevano certo essere nomi o varianti diverse che la documentazione in nostro possesso ci impedisce di identificare esattamente, ma è chiaro che esisteva una certa comunità di forme e di impiego, dal Po alla Puglia, su cui le forme attuali della lancia e del lancione si sono stabilite. Tali forme furono acquisite definitivamente quando dalla vela latina su uno o due alberi, si passò alla vela al terzo, con un'evoluzione che interessò le varie parti dell'Adriatico in tempi diversi, tra il XVII ed il XIX secolo; fu a questo punto che la nostra lancia assunse la sua personalità tipologica, che l'avrebbe distinta dagli altri tipi adriatici. I documenti scritti ne riportano il nome a partire dal secolo scorso e questo fa pensare che la lancia ed il lancione siano stati anche il risultato di una certa omologazione di tipi navali su modelli più piccoli rispetto a quelli del Seicento e del Settecento, assorbendo in un solo tipo una varietà di varianti locali, un po' come avvenne anche per il trabaccolo nella stessa epoca. La parola lancia, intesa come imbarcazione specifica adriatica, si confronta con le analoghe definizioni che si trovano tra la Sicilia, la Puglia e la Grecia (*lanza*, *lancidda*, *lancitedda*) ed al processo di omologazione può anche aver contribuito il termine generico lancia usata nella marina militare almeno dagli anni Sessanta del XIX secolo.

Il risultato fu appunto la forma attuale della lancia, che

pare aver avuto, in Adriatico, il suo punto locale in Puglia, da dove l'influenza è risalita a Nord fino a Cervia, poiché da Ravenna a Trieste non troviamo barche simili. La sponda opposta dell'Adriatico mostra una maggiore molteplicità di tipi, dalla gata alla passera, per citarne alcuni paragonabili alla nostra lancia, e spesso questi avevano ancora la vela latina.

Considerando più da vicino la lancia dalla Puglia alla Romagna, troviamo che in decenni recenti, diciamo intorno al 1950, rimase ancora la vela latina in qualche esemplare pugliese ed abruzzese, mentre altrove la vela al terzo fu la regola, ma le strutture e le forme furono pressoché uguali, con uno scafo tondo costruito su chiglia ed ordinate di quercia, fasciame di larice e finiture di pino. Aveva uno o due alberi con vela al terzo ed un buttafuori per il polaccone a prua.

In parallelo a questa diffusione della lancia ed al suo adattamento alla costa occidentale dell'Adriatico, vi fu l'analoga diffusione del lancione, la versione più grande della lancia. Questa barca da pesca e da carico faceva lo stesso servizio del trabaccolo da pesca e di questa categoria di imbarcazioni, già esistenti nelle varie zone interessate, acquisì i criteri costruttivi basilari, che poi adattò alle sue forme più "moderne". Infatti vi erano e sono rimaste sulla costa occidentale le *paranze*, che avevano forme più piene ed erano costruite interamente in legno di quercia, con un albero armato con vela latina in epoche ancora non molto remote ed al terzo soprattutto a Nord di Ancona, mentre lungo la costa orientale vi erano le *bragge*, anch'esse costruite interamente in quercia e con un albero solo con vela al terzo. Gli esemplari più piccoli della *paranza*, cioè le *paranzelle*, erano costruiti in quercia e larice, come la nostra lancia, ed armavano una sola vela al terzo con il polaccone. Questo per dire che l'insediamento della forma maggiore della lancia, e cioè il lancione, è avvenuto in armonia con i tipi medio-grandi che già esistevano in zona. Di solito aveva due alberi con vela al terzo ed il polaccone, cosa che lo faceva assomigliare, almeno funzionalmente, al trabaccolo da pesca, che veniva chiamato *barchetto*, o semplicemente *lancan*, per cui anche il lancione fu chiamato spesso allo stesso modo. La sua distribuzione segue di pari passo quella della lancia, con zone di particolare radicamento, come nelle Marche, ove veniva chiamati anche *schiletto*.

La lancia ed il lancione hanno mostrato una grande flessibilità d'impiego e di costruzione quando fu applicato il motore alla marineria peschereccia, questo da noi avvenne lentamente a partire dai primi anni del Novecento e

poi più rapidamente dagli anni Trenta in poi. Quelle furono le imbarcazioni che si sono rivelate subito le più adatte per la nuova propulsione, come avvenne anche nelle altre parti d'Italia in cui, appunto, i primi tipi navali da pesca ad acquisire il motore furono proprio quelli della grande famiglia a cui si accennava all'inizio: tra gli altri, i gozzi tra la Liguria ed il Napoletano, le *lancidde* ed

i *ciancioli* in Sicilia. Da questi tipi, compresi appunto anche i nostri *lancia* e *lancione*, si sono sviluppati, a partire dagli anni Trenta, quei pescherecci moderni che per primi furono progettati per l'esclusiva propulsione a motore, al di fuori degli schemi tradizionali a vela. In fondo sono stati questi a mantenere viva negli ultimi anni la tradizione delle costruzioni navali in legno.



Lancia tradizionale romagnola; lunghezza m. 7,70, costruita nel 1934 da Rinaldo Rossi di Rimini, demolita nel 1968.

Quadro sinottico delle lance tradizionali romagnole: dimensioni e impieghi

RICCARDO BRIZZI

Viene assunta come unità di misura la sola lunghezza, ferma restando, grossolanamente interpretata, la formula: altezza $\times 3 =$ larghezza, lunghezza $=$ larghezza $\times 3 + 1/10$ (e anche: 1 m. di lunghezza per ogni 28 cm. di larghezza).

Caratteristiche generali: prora e poppa a cuneo, coperte limitate ad un quarto dello scafo a prora e a poppa con varianti rispetto al tonnellaggio.

Lunghezza di tre-quattro metri.

Praticamente dimensioni minime, solo da diporto e a propulsione a remi. Curiosità: a Cattolica la famiglia Marconi possedeva probabilmente una piccola lancia a remi, esiste una fotografia in cui si vedono il giovane Guglielmo al remo e altre persone di famiglia a bordo.¹

Lunghezza di cinque metri.

Uso da diporto, pesca agli sgomberi con la traina, pesca costiera alle nasse; propulsione a remi e a vela. Generalmente stazionanti lungo le spiagge, dove queste lance venivano facilmente tirate in secco. Navigazione diurna.

Lunghezza di sei metri.

Propulsione a remi e a vela. Destinate alla pesca a strascico con reti da sogliole, divergenti, talvolta a coppia. Con particolari attrezzature, la lunghezza di sei metri era, in genere, quella delle vongolare.

Servizio di portolata (barca destinata a portare sul mercato il pescato giornaliero delle flottiglie operanti in permanenza al largo). Pesca notturna limitata in genere alla seconda parte della notte. I pescatori (singoli) partivano verso le ore 2 del mattino con "aria fatta", cioè con tempo ragionevolmente prevedibile. Pescavano con le brezze notturne senza in genere allontanarsi oltre le quattro-cinque miglia.

Svolgevano anche servizio passeggeri in occasione delle visite di navi, portolate anche per "compagnie" di pesca

d'altura. Pesca con la traina ed anche in occasione di servizio turistico.

La loro attività cessava solitamente nei primi giorni di novembre.

Servizi non ufficiali, talvolta contrabbando di tabacco e pesca con esplosivi.

Attrezzatura: vela al terzo, polaccone, polacchina (polaccone piccolo), un'ancora a grappino con cavo, zavorra di cottoli contenuta nei "cassapanchi". Molte imbarcazioni di questo tipo venivano rese più marine con l'allestimento di due ripari laterali sotto forma di tratti di coperta anche parzialmente sommergibile, con ombrinali.

Lunghezza di otto metri.

Come quelle di sette metri, anche le lance di otto metri erano molto diffuse.

Attrezzatura: un albero con vela al terzo, polaccone e buttafuori, polacchina, zavorra di ciottoli.

Impiego: pesca con tutti i mezzi disponibili, pesca notturna anche dal tramonto; seguivano in genere i barchetti, lasciando per ultime il porto. Queste lance erano destinate anche all'uso turistico nelle ore del mattino lungo le spiagge, specie nei mesi di luglio e agosto.

Equipaggio: un uomo, talvolta con un ragazzo. Era generalmente la barca dei "lancieri", che non cuocevano a bordo cibi caldi: "i lanzir is mor ad fema", era il detto comune.

Si trattava per lo più di padroncini indipendenti. Nelle zone turistiche non era raro vedere le vele di queste lance con vistose iscrizioni pubblicitarie, compenso per il servizio pubblicitario: la vela nuova, da poter tingere dopo un anno, in genere.

Il guadagno estivo di una lancia di otto metri era sufficiente negli anni '30 a mantenere la famiglia del proprietario, anche se con un pane magro.

In questo stesso periodo alcune lance furono motorizzate. Altre di costruzione più robusta potevano reggere anche dei carichi, venivano impiegate per il trasporto del lapillo che era caricato con i barchetti a Fano (foce del Metauro), alle foci del Conca e anche alla Vallugola. Caricavano in genere tre metri cubi di lapillo o ghiaia da calcestruzzo. Penosamente, il "lanciere" caricava con il badile, si trasferiva lentamente lungo la costa, trascinando in acqua uno o due lunghi e spessi tavoloni di pino (che servivano per trasportare il carico a bordo da terra), talvolta trasportando sul carico di ghiaia la bicicletta e la carriola (il trasporto della bicicletta era vietato per motivi fiscali!). Accostava, nei porti, alla banchina, poi lentamente trasferiva la ghiaia su un carro che attendeva. Guadagno nel 1935 li-

re cinque al metro cubo, quindici lire al viaggio. Quindi, cinque lire erano la paga giornaliera di un operaio non specializzato.

Lancione.

Lunghezza da dieci metri ed oltre. Propulsione a vela con uno o due remi ausiliari che venivano utilizzati negli spostamenti in porto, o in bonaccia piatta, o lungo i porti canale, non vogando ma "parando", cioè spingendo con la spalla sul pomo del remo e camminando destramente lungo la falchetta e lungo i corridori, i due ripari laterali. Coperta totale dello scafo che rassomigliava per il resto al barchetto, cioè al piccolo trabaccolo.

Attrezzatura. due alberi completamente forniti di bozzellame e paranchi, due vele al terzo, polaccone e fiocchi, due ancore a grappino con cavi, spere a bordo.

Attrezzatura da pesca. tre o quattro sfogliate, con corredo di "zucchetti" e bastoni, due o tre tartane con divergenti, di vario tipo in relazione al pesce (triglie nei mesi estivi, "morsioni" in ottobre-novembre), più delle "togne" per la

pesca alla traina degli sgomberi, cheppie, etc. A volte pescava "a cocchia" con altri.

I lancioni erano preferiti per la pesca delle sardine. Utilizzavano quindi lunghe tratte di reti da imbocco che venivano vigilate durante la notte, per salpare al mattino. Praticavano anche la pesca d'altura. Mai in servizio turistico dalle spiagge (salvo casi particolari e più recenti di conversione d'uso, come accaduto per la "Saviolina"). Pernottamento obbligatorio in porto canale o in bacino. Stazza di 8-12 tonnellate.

Con la motorizzazione la forma del lancione fu sfruttata al fine di costruire rapidamente dei "moto pesca", prima della loro sostituzione con scali a poppa rotonda ed ordinate deviate. L'aumento della potenza dei motori, tutti Diesel, portò allo sviluppo iniziale di lancioni di grandi dimensioni, da circa 12 fino a 15 metri.

Note

- (1) Renzo Rerai, *Bologna / 1900* (ritagli e foto di Giuseppe Micheli), Bologna, Ediz. Grafica Zanichelli, 1990, fotografia a p. 186.



Lancione tradizionale romagnolo.

La lancia "Assunta"

MICHELE MARINI

La lancia Assunta è una imbarcazione tradizionale da pesca dell'Adriatico, costruita ed armata nel 1925 a Cattolica, presumibilmente dal maestro d'ascia Patrignani per conto della famiglia di pescatori soprannominata Garben. Per dare solidità e sicurezza alla barca i maestri d'ascia utilizzarono per la costruzione dello scafo tre tipi di legno differenti.

- l'abete per la coperta,
- il larice per il fasciame;
- il rovere per il paramezzale e per le ordinate.

La barca presenta una lunghezza fuori tutto di 8,80 metri ed una larghezza dell'ordinata maestra di 2,18 metri, la superficie velica è di 58 mq e la stazza di 2,92 tonnellate.

Attorno agli anni '30-'40 la lancia fu venduta dalla famiglia di Garben al pescatore di Cervia Luigi Tiozzi ed i suoi ormeggi trasferiti nel porto di Cervia dove rimase per lungo tempo inutilizzata a causa degli eventi bellici che sfociarono nella seconda guerra mondiale.

La guerra e i bombardamenti provocarono gravissimi danni nei porti adriatici, ma più degli aerei, furono le divisioni dell'esercito tedesco ad interferire sulle barche dei pescatori, nella disperata ritirata l'ordine impartito ai militari fu quello di mandare a fondo tutti gli scafi in grado di navigare.

L'Assunta sopravvisse alle sorti della guerra rimanendo ormeggiata in uno di quei canali minori e più nascosti che, ancor oggi, collegano il mare con le saline di Cervia.

Ma il fascino esercitato dai rossi colori delle vele e non meno dalle ottime ed inalterate qualità di navigazione convinsero a Luigi Tiozzi di trasformare l'Assunta, approfittando di un turismo in espansione, da vecchio peschereccio qual era in una nobile barca da "passeggio". Purtroppo sul finire degli anni cinquanta l'Assunta, ceduta da Luigi

Tiozzi ad ignoti acquirenti, fu incautamente abbandonata a se stessa rimanendo, per colpa dell'incuria dei proprietari, arenata nelle spiagge adiacenti al porto canale di Cervia.

Soltanto agli inizi degli anni settanta, e quasi casualmente, se ne è riscoperta la bellezza tanto da decidere che l'Assunta avrebbe dovuto recuperare gli antichi splendori e riprendere la navigazione e la pesca.

I lavori durarono a lungo perché il tempo aveva consumato gravemente lo scafo, ma i risultati ripagarono ampiamente, con il loro susseguirsi, gli sforzi compiuti, l'Assunta stava, infatti, lentamente riacquistando tutta la bellezza e la grazia solo apparentemente perdute. Le vele in cotonina, i colori naturali, il legname dello scafo ogni particolare veniva curato con ordine e sistematicità.

Dopo tre anni di lavoro l'Assunta era nuovamente in grado, nelle mani degli attuali proprietari, Paolo e Michele Marini, di navigare e di pescare come quando tanti anni prima, nel giorno della Vergine Assunta, era stata varata.

Nel 1996 l'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia ha stabilito l'importanza della lancia Assunta come unica barca romagnola costruita prima dell'ultimo conflitto mondiale e come unica armata secondo la tradizione velica dell'epoca.

Il 3 febbraio 1997 il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali ha decretato la lancia Assunta imbarcazione di

particolare interesse artistico e storico ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 1089 e l'ha posta sotto tutela di legge.

Oggi la lancia Assunta, in perfette condizioni, naviga ancora lungo tutte le coste romagnole partecipando a tutte le più importanti manifestazioni della tradizione marinairesca, quali il corso di Archeologia e Storia Navale di Cattolica ed i raduni di barche d'epoca di Bellaria.



La lancia "Assunta" in navigazione.

Il lancione "Saviolina", già "Nino Bixio": storia e vicende dal 1928 ad oggi

ENZO GAUDENZI - STEFANO MEDAS

Due porti e due nomi. La storia di questa barca si svolge tra Gabicce-Cattolica e Riccione.¹ Le sue vicende, contrassegnate dal cambiamento del primo nome "Nino Bixio" nel successivo "Saviolina", riassumono la storia recente di questo tratto della costa romagnola, dall'epoca della vela a quella del motore; dall'epoca delle comunità di pescatori a quella degli imprenditori turistici.

Il "Nino Bixio", armo del tipo lancione a due alberi con vele al terzo, fu commissionato nel 1926 al maestro d'ascia Guido Rondolini di Gabicce² dai Fratelli Michelin, anch'essi di Gabicce, i quali, come era abituale per tutti, venivano chiamati col loro soprannome, che era "i Murò". La barca fu costruita nei pressi dell'abitazione dello stesso Rondolini, in Via del Porto a Gabicce. Da qui venne varata nel 1928. Le sue dimensioni, lunga 11,10 m., larga 3,46 m., puntale di 1,04 m., stazza lorda di 7,60 tonnellate.³ Tutti gli elementi dello scheletro e il fasciame vennero costruiti con legno di quercia, mentre la coperta fu realizzata col larice, come avveniva tradizionalmente per le barche di maggiori dimensioni (per le lance più piccole e per le lancette, invece, si realizzava il fasciame in larice o in pino; mentre gli elementi dello scheletro, chiglia, ordinate e paramozze, erano sempre costruiti con la quercia). Col passare del tempo le tavole di quercia del fasciame vennero via via sostituite con tavole di larice, tanto che, durante la ristrutturazione, Alfonso e Marco Manzi hanno constatato che soltanto torello, controtorello e cinte erano rimaste di quercia. I colori dello scafo erano il bianco, il giallo e il marrone;⁴ la vela, come tutte le vele dell'Adriatico, aveva i colori della famiglia, era gialla con la punta rossa.

Fino all'epoca di questa commissione il cantiere Rondolini aveva costruito solo imbarcazioni di tonnellaggio inferiore, motivo per cui si può ipotizzare che le sagome e i disegni

siano stati usati anche per costruzioni successive.

Il "Nino Bixio" era nato a tutti gli effetti come barca a vela, ma era alla fine di un'epoca e portava già il segno del cambiamento radicale: montava un propulsore ausiliario, un motore BL (FIAT) da 18 HP che funzionava sia a benzina che a petrolio, acquistato usato a Bologna.

Al suo primo imbarco l'equipaggio era composto da sei uomini. Quanti hanno conosciuto il "Nino Bixio", e tra questi Peppino Michelin (classe 1914) che sul "Nino Bixio" fece il suo primo imbarco come mozzo, ricordano che era una bella barca, ben proporzionata e ben curata, e ricordano so-



Il lancione "Nino Bixio" (in primo piano) e il barchetto "Invincibile Togo" entrambi appartenuti alla famiglia Michelin di Gabicce, in una fotografia degli anni 1929-1930.

prattutto che era "brava", espressione caratteristica che condensa in senso generale le qualità della barca, il suo buon comportamento in mare, cioè che era una barca filante, veloce e stabile anche in condizioni di mare grosso. In particolare sono ricordate le qualità del timone, molto profondo e ben equilibrato, con cui si poteva tenere in assetto la barca anche col mare grosso in poppa, soltanto con le mureggiate più forti era necessario mettere in acqua la spera (l'apposito peso tenuto a rimorchio che serviva per rallentare il corso della barca quando fuggiva da una tempesta).

Adibita alla pesca delle sardine, restava in armamento da aprile fino a settembre o inizi di ottobre. L'impiego del lancione nella pesca delle sardine fu largamente diffuso lungo la costa romagnola, specialmente a Cattolica, in un periodo durante il quale la rapida motorizzazione delle barche non venne seguita inizialmente dalla costruzione di nuovi modelli di scafo, che la cantieristica locale ancora non produceva.

I "Murò" erano piuttosto noti per questo tipo di pesca ed erano considerati i migliori pescatori "a sarda" di Cattolica (avevano il futo, sapevano sempre qual'era la zona migliore per calare le reti). Tenevano la barca benissimo, sempre in

ordine, la chiamavano "la bicicletta", perché era piuttosto veloce, benché cattiva bolinieta. Nei mesi invernali era posta in disarmo e ormeggiata lungo il torrente Tavollo.

Al momento di riprendere il mare tutte le barche venivano rimesso a nuovo e, tra loro, anche il nostro lancione: capibarca, calafati, marinai e mozzi si mettevano al lavoro, raschiando col vetro alberi e pennoni, tirando "alla banda" le barche per pulire la carena, scrostando, calafatando, rivermiciando.

Nel 1936 (o tra il 1934 e il 1935) venne cambiato il motore, imbarcando un "Deutz" a due cilindri da 25 HP, costruito in Germania. Furono ridotti gli alberi e le vele; fu accorciato il timone, che prima era molto più profondo, essendo un "timone da vela". Iniziò a restare in armamento anche d'inverno per la pesca a strascico con le sfogliare. Nel gennaio del 1931 (o del 1932) si ricorda una notte di pesca eccezionale: furono presi 54 rombi. E benché all'epoca di pesce ce ne fosse molto di più, era sempre un bel numero.

Nel 1942 il "Nino Bixio" fu venduto all'Arch. Giovanni Battista Perucchetti di Roma,⁵ il quale la lasciò in gestione ad Alfredo Del Bianco di Riccione. La barca, dunque, aveva cambiato porto e da quel momento restò sempre a Riccione. Col ricavato della vendita, e senza aggiungere del nuovo, i Fratelli Michelini di Gabicce riuscirono a commissionare un'altra barca più grande, il "Nino Bixio II". Dopo il varo lo scafo fu ormeggiato lungo il torrente Tavollo, senza nessun

allestimento affinché non fosse requisito dai tedeschi. Al termine della guerra, nel 1946 venne ultimato l'allestimento e montato un motore "Ansaldo" da 80 HP; l'anno seguente il "Nino Bixio II" prese il mare per l'esercizio della pesca a strascico.

Definitivamente trasferito a Riccione, il "Nino Bixio" continuò a svolgere attività di pesca dal 1942 al 1958. In estate era utilizzato per la pesca delle sardine con le reti da posta (reti "da sarda"), mentre da fine settembre iniziava la pesca con le sfogliare. Più raramente veniva usata la tartana, soprattutto dopo che le mareggiate avevano mosso il fondo facendo venir fuori i pesci. In alcune occasioni anche le reti del "Nino Bixio" furono vittime dei delfini, che allora "erano fitti come i banchi dei cefali" e arrivavano fino ai cogolli, a pochi metri da riva, o entravano addirittura nel porto: erano accaniti con i pescatori, laceravano il sacco della rete e si mangiavano il pesce.

Aveva delle vele più grandi rispetto a quelle degli altri lancioni, perché gli servivano ancora: era nato a vela e montava un motore di soli 25 HP. La maggior parte delle barche, ormai tutte motorizzate in quegli anni, montavano motori da 50 o 70 HP e avevano ormai poco bisogno delle vele, che erano state ridotte di conseguenza.

Nel settembre del 1944, quando si ebbe notizia che il fronte era arrivato al Tavollo e si sarebbe presto spostato verso Riccione, quasi tutte le barche presenti in canale vennero



Il lancione "Nino Bixio" in una fotografia scattata tra il 1928 e il 1932.



In alto da sinistra: il lancio del "Nino Bixio" in una cartolina postale degli anni 1936-1940; la "Saviolina" in navigazione durante il I Corso di Archeologia e Storia Navale di Cattolica, nell'agosto del 1995; la "Saviolina" in navigazione nel 1959 o nei primi anni '60; la "Saviolina" durante l'ingresso nella darsena di Riccione dopo una gita turistica (particolare di una cartolina degli anni '60).

autoaffondate, perché non fossero requisite. Il "Nino Bixio" restò sott'acqua per una decina di giorni, con la presa a mare aperta.

Diverse volte affrontò delle buirascche fortissime, come nel febbraio del 1946, quando arrivò in porto a Cattolica con la sola vela di trinchetto tutta terzarolata e il motore al massimo.

Ebbe a che fare anche con le mine che erano rimaste in mare subito dopo la guerra. La prima volta un marinaio della barca, dopo averla legata con una cimetta, fece esplodere la mina a non più di 100 metri di distanza. L'onda d'urto dell'esplosione dissestò completamente il "Nino Bixio", che iniziò subito a fare acqua. Il timone venne legato e tutto l'equipaggio si impegnò a sgottare l'acqua dalla stiva con dei bidoni dell'olio da 20 litri. La barca arrivò in porto a Riccione quasi affondata, con l'acqua che copriva il motore. La se-

conda volta accadde al largo di Rimini nel luglio o nell'agosto del 1947, quando due mine restarono prese nelle sdogliare. Per la paura di perdere le reti e per quella di provare una nuova esplosione, gli uomini a bordo rimasero in mare tutta la notte, fermi. Un'altra barca uscì dal porto per cercarli e li trovò in quella condizione; riuscirono a recuperare quasi tutte le cime ma perdettero le reti. In compenso, questa volta le mine vennero fatte brillare dagli artificieri della Capitaneria di Porto di Rimini.

Nel 1958 Severo Savioli acquistò il "Nino Bixio" da Perucchetti, la banca iniziò allora una nuova attività, il diporto, e prese un nuovo nome, "Saviolina". Diventò la barca ufficiale dell'Hotel Savioli Spiaggia (con tanto di scritta pubblicitaria sulle vele), di quello che era il simbolo della Riccione balneare.

Per la terza volta fu sostituito il motore, imbarcando un più

potente VM da 64 HP.

Nel 1959, per esigenze turistiche, vennero anche apportate diverse modifiche. Innanzitutto le vele: per evitare che i pennoni di sottovento delle grandi vele al terzo colpissero la testa di qualche ospite distratto, si decise per delle piccole e più sicure vele latine. Del resto, le vele servivano più come mezzo scenografico e come veicolo pubblicitario che per la propulsione, ormai esclusivamente affidata al motore; comunque, in navigazione mutavano anche a ridurre il rollio caratteristico delle barche a motore. Gli alberi erano di larice. Poi il timone: tolta la barra, fu allestita una ruota che permetteva di avere più spazio libero sul ponte e contribuiva a dare alla barca l'aspetto di un grande veliero. Vennero aggiunte anche una toga e, nel settore di poppa, una ringhiera.

Il 28 giugno del 1964, verso le ore 19.40, il porto di Riccione fu investito da un'eccezionale tempesta da Tramontana. Nell'arco di pochissimo tempo, una mareggiata di straordinaria violenza fece crescere la marea di quasi due metri, portando l'acqua ad almeno un metro sopra i moli e le banchine. Le barche ormeggiate in porto vennero trasportate fin sulle strade, le automobili dalle strade fin dentro il porto. La "Saviolina" ruppe gli ormeggi in darsena e fu trascinata via dalla forza del mare e del vento, fino a che, dopo essere passata sopra la banchina, finì per affondare nel canale, a una ventina di metri dal ponte di Viale D'Annunzio, verso il ma-

re. Portata ad un minimo galleggiamento venne trascinata sullo squero dove fu riparata. Pochi giorni dopo il disastro, molte barche vennero recuperate grazie all'intervento di una grande gru dell'Aeronautica Militare arrivata dall'aeroporto di Rimini (si trattava della "biga", macchina da sollevamento per il recupero dei relitti degli aeroplani). In qualche modo, l'affondamento preservò la "Saviolina" da danni peggiori che avrebbe potuto subire, come accadde per altre barche, andando a finire in secco sulla banchina o sulla strada.

Nel 1970 la proprietà Savioli decise di portare la barca in cantiere a Catolica per riarmarla come in origine, cioè come era prima del 1959, con l'aiuto del Prof. Riccardo Brizzi venne ricostituito un piano velico al terzo. Verso la metà degli anni '80 subì nuovi lavori di parziale ristrutturazione in cantiere a Rimini, poco dopo, presso il cantiere Mulazzani di Riccione, furono montati gli alberi di pino che porta attualmente.

Dal 1994 la "Saviolina" è in gestione al Club Nautico di Riccione (si veda in proposito il contributo specifico in questo stesso fascicolo), col sostegno del Comune di Riccione, nella primavera dello stesso anno sono stati eseguiti dei primi lavori di ristrutturazione dello scafo, mentre nell'inverno 1995-1996 sono state rifatte le vele, un po' più piccole delle precedenti. Dal 1995 la "Saviolina" è diventata l'ammiraglia della piccola flotta di barche tradizionali con cui si svolge, nell'ultima settimana del mese di agosto, la fase pratica



Da sinistra: Severo Savioli a bordo della "Saviolina" nel 1959, dopo la trasformazione ad imbarcazione da diporto dell'Hotel Savioli Spiaggia di Riccione; la "Saviolina" affondata nel porto-canale di Riccione a seguito della violenta tempesta del giugno 1964 e (vedi p. 71).



*Il maestro d'ascia Michele (Guido) Franchini
al timone della "Saviolina" nell'agosto del 1997*



*Riccardo (Dino) Brizzi (in primo piano) e Stefano Medas a bordo
della "Saviolina" nell'agosto del 1995*

del Corso di Archeologia e Storia Navale di Cattolica, organizzato a partire dallo stesso anno dal Centro Culturale Polivalente del Comune di Cattolica con la collaborazione dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia.⁶ Così, dopo 53 anni dal trasferimento a Riccione, per una settimana all'anno la barca ritorna al suo porto di origine, dove molti vecchi pescatori la riconoscono subito come il "Nino Bixio" di un tempo.

Alla fine dell'agosto 1997, verso le ore 9.00, mentre la barca, condotta da Michele (Guido) Franchini e Stefano Medas, aveva appena preso il mare alla volta di Cattolica navigando a vela, si è verificata la rottura dell'albero di maestra appena sopra l'altezza della coperta e il suo conseguente crollo (fortunatamente la caduta venne rallentata dalle sartie che erano rimaste in tensione), insieme a vela e pennoni. Rientrati immediatamente in porto, dopo circa un ora la barca era già ormeggiata nel canale sotto la gru. Grazie alla tenacia di

Franchini, l'albero venne completamente disarmato e sfilato dalla barca, poi, valutata la possibilità di riuso (era infatti abbondante in lunghezza di ca. 1 m.), fu adagiato su dei cavalletti in banchina, tagliato sopra il punto in cui si era spezzato e gli venne rifatto il piede; infine fu riposizionato nella barca e riarmato. Dopo un febbrile lavoro durato per l'intera giornata, la barca riuscì finalmente a ripartire, entrando in porto a Cattolica alle 21.00, pronta per il Corso che sarebbe iniziato il giorno successivo.

Alla fine dell'agosto 1998, invece, durante lo svolgimento del IV Corso, la barca stava navigando a circa un miglio al traverso di Gabicce con mare calmo e brezza di mare, condotta da Riccardo Brizzi e Stefano Medas con otto allievi a bordo. Nell'arco di pochissimo tempo ha cominciato ad imbarcare acqua, motivo per cui si è deciso di puntare immediatamente verso la riva. Non essendovi pericolo per l'incolumità dell'equipaggio, data la presenza a bordo di tutte le

dotazioni di sicurezza regolamentari, lo stato del mare, la vicinanza delle altre imbarcazioni e del gommone d'appoggio del Circolo Nautico di Cattolica, nonché dato il costante collegamento radio con l'Ufficio Locale Marittimo di Cattolica, si è ritenuto opportuno cercare di condurre l'imbarcazione in porto con le sole vele, poiché il motore, semisommerso dall'acqua, era divenuto inutilizzabile. Durante il percorso tutti i componenti dell'equipaggio si sono alternati a sgottare continuamente acqua dalla stiva con il secchio. La barca è entrata in porto mezza affondata ed è stata subito trasferita presso lo squero, risalendo il breve tratto di canale: qui, grazie all'immediato intervento del cantiere navale Manzi col ponte di sollevamento, si è potuto scongiurare l'affondamento. Alla fine, però, possiamo dire che le due ultime avarie del 1997 e del 1998 sono state anche esperienze dirette di "archeologia navale" (!)

A questo punto, la barca era diventata definitivamente inutilizzabile; non si poteva più prescindere da un intervento di ristrutturazione complessiva. In qualche modo, questa è stata l'occasione per dare un giro di vite al programma di ripristino strutturale della "Saviolina". Dopo un intenso percorso burocratico e istituzionale condotto non senza difficoltà dal Club Nautico di Riccione, grazie al contributo del Comune di Riccione e dell'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, nel settembre del 1999 sono iniziati i lavori di ristrutturazione presso lo stesso cantiere, finalizzati a riportare la barca nella condizione di poter navigare in totale sicurezza, perché possa tornare in mare entro gli inizi dell'estate 2000.

Con D.M. del 21 settembre 1998 il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, ora Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha decretato il lancia "Saviolina" già "Nino Bixio" "imbarcazione di particolare interesse artistico e storico ai sensi degli artt. 1 e 3 della legge 1/6/1939 n. 1089", sottoponendola così alla tutela di legge.

Note

- (1) La raccolta delle informazioni presentate si basa sul racconto di alcune persone che hanno seguito le vicende della barca, direttamente e indirettamente. In particolare, le testimonianze di Giulio Bordini, Corrado Del Bianco, Michele Franchini, Dino Michelini, Peppino Michelini, Orazio Mulazzani, Secondino Savioli, Antonio Serafini. Poiché la storia della barca è stata ricostruita fondamentalmente sulla base dei ricordi personali, essendo però la gran parte della documentazione ufficiale, le diverse versioni su date, vicende e persone possono talvolta presentare delle discrepanze.
- (2) I documenti della barca (libretto di navigazione) indicano come costruttore il maestro d'ascia Francesco Cola e come luogo di costruzione Pesaro. Si tratta, tuttavia, di un errore: l'attribuzione della costruzione a Guido Randolini, nel suo cantiere di Gabicce, è assicurata dalle testimonianze dirette raccolte da Enzo Gaudenzi nel novembre 1999, rispettivamente di Dino e Peppino Michelini, della famiglia dei primi proprietari del "Nino Bixio" e di Luigi Randolini, figlio del Guido Randolini costruttore della barca. L'errore potrebbe essere nato da una confusione tra il lancia "Nino Bixio" e il lancia "Rex" (demolito a Cattolica nel 1997), simile al precedente ma leggermente più grande, appartenuto agli stessi proprietari Michelini ma costruito da Roberto Cola nel cantiere di suo padre, Francesco, sempre a Gabicce.
- (3) Le misure dello scafo si riferiscono al rilievo eseguito da Giuseppe Marucci, presso il cantiere Manzi di Cattolica nell'ottobre 1999. Come avveniva tradizionalmente, la lunghezza è calcolata tra le due estremità del fasciame, dove questo s'innesta nelle aste di prua e di poppa, mentre la larghezza è misurata sulla sezione maestro dai punti esterni del fasciame. Diversamente furono registrate nel libretto della barca nel 1975, data dell'ultima immatricolazione: lunghezza m. 11,51 e larghezza m. 3,05; il puntale, invece, risulta sensore di m. 1,04. Per quanto riguarda la lunghezza si tratta evidentemente della distanza tra l'asta di prua e quella di poppa, misurata dai lati esterni della sommità delle due aste, cioè della lunghezza massima fuori tutto, che corrisponde a quanto rilevato nel 1999 se si prendono come riferimento gli stessi punti; dunque, vi è piena concordanza. Per la larghezza, invece, si può solo ipotizzare un errore di misurazione o di trascrizione dei dati, considerando che, per evidenti motivi strutturali, le dimensioni di base dello scafo non dovrebbero essere variate dalla costruzione, anche per la larghezza si dovrà ritenere corretta la misura rilevata nel 1999.
- (4) I colori dello scafo saranno poi variati più volte: nero e bianco tra il 1958 e la prima metà degli anni '80, bianco e celeste per un periodo negli anni '80, mentre dalla fine di quegli anni ha assunto i colori che portava ancora nel 1999, cioè giallo, celeste e bianco.
- (5) Dal documento conservato presso la Capitaneria di Porto di Rimini e l'Ufficio Locale Marittimo di Riccione (gli Eleonore Riccione), il "Nino Bixio" risulta iscritto nel Registro Galleggianti di Riccione in data 20 luglio 1942, con matricola 7 RM 208, proveniente dal Registro Galleggianti di Circomare di Pesaro con matricola n° 400. Nel 1958 la barca fu registrata col nuovo nome "Saviolina" a Rimini, con matricola RM 1032; infine, il 20 maggio 1975 venne registrata a Riccione con la matricola RM 355 D, quella che porta attualmente.
- (6) Cf. S. Medda, Il Corso di Archeologia e Storia Navale di Cattolica (RN), *Archeologia delle Acque*, 2 (luglio-dicembre 1999), pp. 142-143.



(vedi p. 69) Il suo recupero sullo squero della darsena.

Guido Rondolini: maestro d'ascia, costruttore del "Nino Bixio"

ENZO GAUDENZI

Guido Rondolini è nato a Gabicce Mare nel 1899. Maestro d'ascia rimasto ancora oggi nella memoria della gente, si affermò fin da giovane per le sue notevoli capacità nella costruzione di imbarcazioni robuste, eleganti nelle forme, per la scelta della qualità del legno e della sua stagionatura.

Iniziò il mestiere all'età di 14 anni come apprendista presso il cantiere di Francesco Cola, imparando l'arte della costruzione in legno con volontà e dedizione. Arte dettata, soprattutto, dall'esperienza più che dalla teoria dei disegni, la barca riusciva bella se il costruttore aveva occhio e genialità.

Nel 1925, nei pressi della sua abitazione a Gabicce in Via

del Porto, costruisce in proprio diverse lance e nel 1926 imposta il suo primo lancione, il "Nino Bixio", che verrà poi ultimato e varato nel 1928. A questo seguirono altre imbarcazioni, fino all'anno 1933, quando Guido chiuse il suo cantiere per andare a lavorare con Pietro Terenzi, maestro d'ascia anch'egli di Gabicce, fino al 1936.

In questo periodo costruì, tra le altre, le seguenti imbarcazioni, il "Trionfo", di 80 tonnellate, adibito prima alla pesca poi al trasporto delle merci, armatore Bontempi ("Diden") di Cattolica, e il motopeschereccio "4 Fratelli", trabaccolo da pesca ("barten").

Sempre nel 1936 entrò in società con Fernando Giunta, Romolo Mancini ("Rumen") e Michele Ubalducci ("Mica-



Cantiere Rondolini a Cattolica, intorno al 1940; al centro il maestro d'ascia Guido Rondolini.

len"), con i quali costruì diverse imbarcazioni nel cantiere di Cattolica. Tra le più note figurano il "Giovanni Pascoli", trabaccolo da trasporto, lunghezza m. 20,50, larghezza m. 6,60, ancora esistente presso il Museo Galleggiante della Marineria nel porto canale di Cesenatico, il cui capo barea era Enrico Gessaroli di Cattolica, il lancione "Alfa", di Cecchini ("Pipa"); il motoveliero "Faccetta Nera", di 250 tonnellate, dell'armatore Occhialini di Fano; il grosso lancione "Città di Ancona".

Altre costruzioni degne di nota furono i motopescherecci "Libeccio", "Mina" e "Graziella", i bastimenti da trasporto "Adria", "Marcella" e "Fiorella", nonché altri due non terminati che verranno successivamente demoliti dopo la seconda guerra mondiale.

Nel 1950 Guido Rondolini si trasferisce definitivamente a Pesaro in un proprio cantiere, dove lavorerà con i figli che già dal 1946 gestivano lo scalo d'alaggio e il cantiere stesso. Il primo figlio è Dino, classe 1924, diplomato perito navale a Roma, che cura la progettazione degli scafi, i suoi disegni sono molto apprezzati anche da altri cantieri della zo-

na. Il secondo figlio è Luigi, classe 1930, che si dedica prima alla riparazione e al calafataggio, in seguito alla gestione del cantiere.

Molte sono le barche costruite: le motobarche da pesca "Dea Fortuna" e "Tritone", con motori Ansaldo da 150 HP armatori Elli Ferri di Fano; i motopescherecci "Maestrale", armatore Montanari, "Leonardo", "Gardenia", "Piviere" e "Cormorano". Commesse giungevano anche da Chioggia, Porto Garibaldi, Ravenna, Anzio, Mazara del Vallo. Importanti sono risultate anche le costruzioni delle barche da diporto, essendo di dimensioni più ridotte rispetto ai grandi bastimenti e ai motopescherecci, vengono allestite al coperto, offrendo la possibilità di lavorarvi con il maltempo e d'inverno.

Il figlio Luigi, per motivi di salute, rimasto ormai solo nel cantiere in seguito alla morte del padre e del fratello nel 1990 cede l'attività prima alla Mochi Craft, poi alla Montanari Costruzioni in Ferro.

Note

- (1) Le informazioni qui raccolte derivano da un'intervista fatta dallo scrivente a Luigi Rondolini, nel novembre 1999.



Cantiere Rondolini a Pesaro, anni 1950-1951, costruzione del motopeschereccio "Ostro".
sulla destra il maestro d'ascia Guido Rondolini, al centro i figli Dino e Luigi.

Il Club Nautico di Riccione e il lancione "Saviolina"

RODOLFO FRANCESCONI - MASSIMO FRANCHINI
GIUSEPPE FUGGIANO



Festa della Madonna del Mare, Riccione, luglio 1998;
la "Saviolina" durante la cerimonia in mare.

La "Saviolina" un'ulteriore conferma che i sogni si possono realizzare.

Quando nell'estate del 1993, Secondino Savioli, proprietario oltre che dell'omonimo albergo anche del lancione "Saviolina" già "Nino Bixio", ci comunicò che aveva intenzione di mettere in definitivo disarmo per la successiva demolizione la barca, l'allora Presidente del Club Nautico di Riccione Bruno Berni e i "riccionesi" del Consiglio Direttivo ebbero un sussulto di sgomento.

Di barche "vecchie" nel porto di Riccione ce ne sono tante, ma di barche tradizionali "antiche" c'è solo lei.

Quando poi cominciammo ad approfondire le ricerche storiche ci accorgemmo subito che si trattava di un vero e proprio cimelio. E' vero che di barche tradizionali se ne conserva un discreto numero fra Venezia e Pesaro, ma la maggior parte sono ricostruzioni recenti o ristrutturazioni "statiche" di esemplari d'epoca, come quelle, splendide, che compongono la sezione galleggiante del Museo della Marineria di Cesenatico.

Lancioni da pesca naviganti non se ne vedono più, dopo che il "Rex", la "Graziana", la "Zita", l'"Annunziata", il "Risveglio" e l'"Exidor" sono stati demoliti, la "Saviolina" rimane oggi la più vecchia barca di questo tipo, con oltre 70 anni di vita, ed è ancora in grado di navigare con le vele al terzo. Unica eccezione è il lancione "Tre Fratelli", costruito per il diporto nel 1966, già proprietà del Prof. Riccardo Bitzi, poi ceduto al Comune di Cervia e al Circolo Nautico di Cervia.

Stando così le cose non potevamo permetterci di perdere definitivamente questa preziosissima testimonianza storica. Nello stesso tempo non potevamo permetterci le spese di ristrutturazione e manutenzione della barca, con il nostro bilancio ordinario. Oltre tutto, nonostante l'immediata disponibilità dei Savioli di procedere alla donazione dell'imbarcazione al Club Nautico Riccione, esisteva anche un notevole problema burocratico legato all'asse ereditario del proprietario formale, che era e rimane il compianto Severo Savioli. Dunque, si decise di nominare il Club Nautico Riccione armatore della barca, con atto sottoscritto dal Sig. Giuseppe (Bepi) Savioli, quale detentore del possesso e della gestione della stessa, passando così in capo al Circolo Sportivo Riccione tutte le responsabilità e le prerogative del proprietario, fatto salvo il diritto dell'alienazione.

Contemporaneamente, l'opera di sensibilizzazione nei confronti dell'Amministrazione Comunale portava alla firma di un contratto d'uso gratuito fra quest'ultima ed il Club Nautico Riccione, con lo scopo di trasformare la "Saviolina" in una testimonianza vivente della cultura e della storia della marineria riccionese e, nello stesso tempo, con quello di avvicinare i giovani a queste importanti tradizioni attraverso l'antica pratica della navigazione al terzo.

Oltre a ciò va sottolineato come la "Saviolina" rappresenti anche l'evoluzione dell'economia riccionese, essendo stata oggetto di ripetute trasformazioni che l'hanno vista passare da barca da pesca a barca di servizio per i clienti dell'Hotel Savioli (probabilmente primo esempio in Italia) e, infine, ad imbarcazione da diporto privata dell'armatore.

Per concretizzare il suddetto programma il Comune di Riccione metteva a disposizione un primo contributo finanziario, che, unitamente a quello generoso dei Savioli e al lavo-



Lavori di ristrutturazione parziale dello scafo della "Saviolina" nella primavera del 1994.

no volontario del maestro d'ascia riccionese Michele (Guido) Franchini, permise di rimettere in mare la "Saviolina", in data 23 luglio 1994 la barca fu formalmente dichiarata "imbarcazione ufficiale di rappresentanza del Comune di Riccione".

Dal 1994 al 1998 la "Saviolina" ha vissuto così una nuova vita, svolgendo degnamente il suo compito di testimonial della città di Riccione nelle occasioni più varie: dalle escursioni in mare in occasioni della visita di varie Autorità, durante molti raduni di barche storiche adriatiche e quale ammiraglia della flottiglia di imbarcazioni al terzo impegnate annualmente nel Corso di Archeologia e Storia Navale organizzato dal Centro Culturale Polivalente del Comune di Cattolica con la collaborazione dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia, ottenendo un notevole riscontro sulla stampa a livello nazionale ed internazionale. In questi anni, tra gli avvenimenti più spettacolari in cui è stata coinvolta da protagonista la "Saviolina" vi è certamente la Festa della Madonna del Mare, che si svolge nel mese di luglio. In tale occasione, davanti a migliaia di persone assiepite sulle banchine del porto e sulla spiaggia di Riccione, la "Saviolina" prende il mare portando in processione la statua della Madonna e trasportando anche una corona d'allo-

ro commemorativa che viene lanciata in mare, quale tributo al sacrificio delle genti di mare. La festa e la celebrazione sono organizzate dalle Parrocchie di Riccione e dall'Amministrazione Comunale, con il supporto tecnico del Club Nautico e dell'Ufficio Locale Marittimo.

Tutto questo è stato possibile solo grazie alla passione ed alla determinazione instancabili messe in campo dal Club Nautico di Riccione in tutti i suoi livelli organizzativi, dalla presidenza alla segreteria, con il contributo determinante di diverse persone, tra cui il Dott. Stefano Medas, membro dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale; il già citato maestro d'ascia Michele (Guido) Franchini e altre ancora.

Determinazione ed entusiasmo hanno proceduto di pari passo, quest'ultimo a volte frenato ma non cancellato dalle numerose difficoltà incontrate nel percorso. Alla fine del 1997 si è intrapresa la procedura formale destinata a porre la barca sotto la tutela dell'allora Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, seguendo lo stesso iter inaugurato nell'anno precedente per la lancia "Assunta" di Cervia (classe 1925) dai proprietari Pierpaolo e Michele Marini, prima barca tradizionale in Italia ad essere interessata da apposito decreto ministeriale di tutela. Questo nuovo traguardo per

la tutela e la valorizzazione del patrimonio marinairesco italiano è stato ottenuto grazie alla collaborazione del Dott. Luigi Fozzati, Soprintendenza Archeologica per il Veneto, e a quella dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia. Con atto formale del 21 settembre 1998 il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, oggi Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha decretato la "Saviolina", già "Nino Bixio", "imbarcazione di particolare interesse storico-artistico" e come tale soggetta a tutela secondo le normative di legge.

Purtroppo, nonostante l'impegno profuso dal Club Nautico Riccione e dai suoi collaboratori, nonostante i contributi economici dell'Amministrazione Comunale che hanno permesso la costante manutenzione ordinaria e straordinaria, regolarmente eseguita, nell'estate del 1998 le strutture della "Saviolina" hanno pericolosamente ceduto, mettendo a repentaglio la navigabilità e la sicurezza della barca. In seguito a questo evento straordinario l'imbarcazione è stata alata e depositata presso il cantiere Manzi di Cattolica, che si as-

sumeva l'incarico della custodia, essendo l'imbarcazione non trasportabile.

Ancora una volta, e con grande determinazione, il Club Nautico riusciva a far fronte a tale imprevisto, coinvolgendo il Comune di Riccione e l'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna nel progetto di ripristino della imbarcazione. Pertanto, affrontate le procedure burocratiche ed amministrative del caso, si consolidava un discreto contributo economico sia da parte del Comune che dell'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali. Tale contributo ha permesso di vedere realizzato il progetto di ripristino presso il cantiere Manzi di Cattolica.

In questi ultimi sei anni il futuro della barca è radicalmente cambiato. La "Saviolina" sarà presto riportata ai suoi fasti originari, potrà tornare a solcare il mare in piena sicurezza, nell'orgoglio di continuare a mantenere vive le tecniche e le pratiche marinairesche di un'epoca passata, vicina ai nostri genitori ma molto lontana dai nostri figli. Buon vento "Saviolina"!



1994: Giuseppe (Bepi) Senali firma l'atto ufficiale di consegna della "Saviolina" al Club Nautico di Riccione e al Comune di Riccione, alla presenza dell'ex-presidente del Club Nautico, Bruno Berni, e dell'ex sindaco di Riccione, Massimo Masini.

Lavori di ripristino del lancione "Saviolina"

ALFONSO E MARCO MANZI

Nel maggio del 1998, ci vengono commissionati dei lavori di manutenzione dal Club Nautico di Riccione da eseguirsi sull'imbarcazione "Saviolina" Calafatata in diversi punti, verniciata e varata, in agosto ci viene riconsegnata in procinto di affondare. Dopo averla alata, abbiamo provato a richiodare il fasciame nell'opera viva di prua, a sinistra, punto in cui la "Saviolina" imbarcava più acqua, il nostro tentativo è risultato vano in quanto i chiodi non trovavano punti di ancoraggio nelle ordinate ormai inconsistenti. Abbiamo quindi deciso di posizionarla nello scalo di alaggio in attesa di accordarci per l'effettuazione di lavori di ripristino radicale, atti a riportare l'imbarcazione agli "antichi splendori". A distanza di un anno abbiamo ricevuto l'incarico per l'effettuazione di tali lavori, trascorso questo tempo in secco, l'imbarcazione ha messo a nudo tutti i suoi problemi. Dopo aver smontato alberi, pennoni, tutta l'attrezzatura e il motore, l'asse, l'elica e gli accessori, con l'ausilio di un car-

rello da trasporto e del nostro trattore l'abbiamo trattata e ricoverata all'interno del nostro cantiere. La prima fase dei lavori ha riguardato la coperta ed i bagli, abbiamo innanzitutto fatto una serie di telai in legno di abete che, abbracciando il fasciame esterno, evitavano il disfacimento della barca durante lo smontaggio dei vecchi pezzi. Abbiamo quindi iniziato a smontare e, per lo più, a demolire la coperta e i boccaponti, dopodiché siamo passati ai bagli cercando di recuperare quelli in condizioni migliori. Dai bagli siamo passati agli "zappoli" ed ai dormienti e sottodormienti, cioè le tavole che sostengono i bagli, poi abbiamo incominciato a smontare le serrette ed il fasciame interno, il tutto con una facilità disarmante visto che la chiodatura risultava quasi completamente mangiata dalla ruggine, così come mangiate risultavano essere le ordinate nelle quali i chiodi dovevano fare presa. La situazione è risultata migliore da metà barca verso poppa, dove i longaroni e le parti di ordinate presenti sotto la linea di galleggiamento risultavano essere in buone condizioni, tanto da indurci a lasciarli al loro posto. Per tutto il resto non è stato così. Ad una ad una abbiamo rifatto e sostituito parti o intere ordinate, così come abbiamo fatto per le serrette, i dormienti e sottodormienti. Abbiamo quindi smontato tutte le chiavette di acciaio che serravano tra loro le ordinate con i longaroni di supporto del motore e la chiglia, controllandole ed adattandole ad una ad una e rimontandole poi al loro posto. A questo punto abbiamo montato i bagli, conseguentemente il trincarino, gli "zappoli" e le tavole del ponte di coperta.



Il maestro d'ascia Alfonsino Manzi al lavoro in cantiere.



Il maestro d'ascia Alfio Mori e suo figlio Mario al lavoro in cantiere, novembre-dicembre 1999.

La sostituzione di tutto il fasciame è risultata inevitabile vista l'inconsistenza dello spessore delle sue tavole originarie e le ampiezze dei commenti. Sbandando l'imbarcazione prima da un lato, poi dall'altro abbiamo sostituito il fasciame piegando a vapore le tavole vicine alla prua e alla poppa. Dopo una sommaria levigata abbiamo proceduto al calafataggio integrale dell'imbarcazione, alla verniciatura ed alla sistemazione degli alberi e dei pennoni.

Originariamente lo scafo della "Saviolina", che allora si chiamava "Nino Bixio", era tutto di quercia; scheletro e fasciame, ad eccezione della coperta che era di larice. Col passare del tempo sono stati man mano sostituiti i corsi di fasciame; nello stato in cui ci è giunta, la barca presentava un fasciame composito: torello e contortorello erano rimasti di quercia, così come le cinie, mentre il resto era costituito da tavole di larice. Nella ristrutturazione abbiamo previsto di utilizzare la quercia per il fondo dello scafo, il larice dal ginocchio alla cinta (più adatto per la zona di bagnasciuga rispetto alla quercia).

Tutti i pezzi smontati, sia i legni che la ferramenta, sono stati tenuti da parte, quindi vagliati e campionati, in modo da conservare i pezzi più significativi e meglio conservati di ciascuna parte del vecchio scafo.

Al di là dell'aspetto puramente tecnico e di quanto ci abbia arricchito professionalmente l'effettuazione di questo lavoro, ci teniamo a specificare quanto sia stato importante il contatto con i nostri collaboratori. Per primo Stefano Medas, senz'altro la persona che ha combattuto più di tutti gli altri per evitare che la "Saviolina", dopo settanta anni di navigazione, finisse in una delle tante discariche del circondario; pensiamo che sia solo suo il merito se continueremo vedere le maestose vele al terzo solcare il mare della nostra riviera. Dorigo Vanzolini, che con l'occhio indiscreto della sua macchina fotografica, zitto zitto, ci ha raccontato con le immagini il lungo lavoro di restauro; ci piace pensare, visto il tempo libero che ci ha dedicato, che lo abbia fatto perché in noi ha trovato degli amici così come lo è stato lui per noi. Il prof. Riccardo Brizzi che con lo spirito e l'entusiasmo di un ventenne ha completamente rifatto l'attrezzatura degli alberi e delle vele, complimenti, perché a quasi ottanta anni vorremmo averlo anche noi uno spirito così. Per ultimo, ma non per importanza, Giuseppe Marcucci che, trainato dal suo amore smisurato per le barche, ha rilevato tutte le misure con pazienza certosina e maestria, trasferendo su carta le morbide linee della Saviolina, complimenti Giuseppe!

Il ripristino dell'attrezzatura

RICCARDO BRIZZI

Una radicale ricostruzione dell'attrezzatura è stata imposta al fine di rendere di nuovo la lancia atta a navigare. Vetustà, incuria, dimensioni del bozzellame non corrispondenti ai moduli d'armamento, hanno reso necessaria la ricostruzione o la radicale riparazione di circa la metà dei bozzelli necessari.

Dei quaranta pezzi includenti i bozzelli delle scotte, dei caricabassi, dei mantigli, dei paranchi di rollio o da pesca, delle sedici bigotte e di vari altri elementi quali le scolette ed i paternostri delle trozze, la metà era inutilizzabile o anche non corrispondente per tipologia all'attrezzatura dell'epoca.

Le quattro coppie di sartie sono state, per motivi di sicurezza, ricostruite con cavi d'acciaio rivestiti in fiocco di fibra sintetica, fasciate e bendate come d'uso, con comando di buona canapa, stretto al maglietto, quindi impregnato di materiale catramoso.

I bozzelli danneggiati e scariati erano prevalentemente bloccati dalla ruggine, senza più la possibilità di estrarne le girelle o i pettini degli stroppi, oppure totalmente marcati nel legno.

La stroppatura del bozzello del ghindazzo e degli altri bozzelli minori è stata eseguita con canestrelli in cavo d'acciaio, fasciato e bendato in tela e merlino, indi impregnato di vernice nera, idrorepellente.

I bozzelli costruiti *ex-novo* sono stati realizzati con girelle in legno, collaretti in metallo e casse monossili in legno forte, indi muniti di stropio tradizionale in cavo d'acciaio. Le vele, di costruzione recente e ben proporzionate, sono state semplicemente riparate e reinvergate nelle vecchie mazze.

Necessaria l'eliminazione della zavorra, precedentemente fatta con residui di stampaggio in lanterino, che, a causa della lunga permanenza in sentina, era ridotta totalmente a ruggine; questa sarà sostituita con ciottoli di ghiaia lavati, come d'uso negli anni in cui la barca fu costruita.

Le manovre correnti, là dove possibile, a causa della difficoltà di approvvigionamento di buona canapa, sono state

realizzate con canapa di prima scelta per quanto riguarda il ghindazzo di poppa e il penzolo dell'amante senale, in canapa di seconda scelta per le ghie dei fiocchi e, in genere, nelle manovre comportanti minor carico. Sono stati ricostruiti di nuovo i bragotti e gli stroppi dei caricabassi, in modo tradizionale con canestrelli in cavo d'acciaio fasciato e bendato.



Alcuni degli attrezzi utilizzati da Riccardo (Dino) Brizzi per i lavori di ripristino dell'attrezzatura. Da destra: maglietto per la fasciatura dei cavi con merlino sottile; mazzuoli; caviglio per impiombature, detto *pastier*, in legno santo e in acciaio; penzolo del mantiglio con cavo impiombato, fasciato e bendato.



L'impiego del *pastier* per separare i trefoli del cavo.



La taglio del ghindazzo della vela di maestro (il bozzello in cui scorre il cavo per sollevare il pennone e la vela dell'albero di poppa), con stropio in cavo d'acciaio impiombato, completamente fasciato con merlino incatramato.

Il rilievo grafico dello scafo

GIUSEPPE MARCUCCI

La prima operazione è consistita nel sistemare l'imbarcazione sui ceppi di sostegno, cercando di livellarla secondo i due assi principali di riferimento (longitudinale, trasversale), riducendo il più possibile il fenomeno dell'inarcamento.

Si è proceduto all'incatenamento trasversale in più punti per evitare il possibile collasso strutturale dovuto alle inevitabili asportazioni e sostituzioni di tutte quelle parti interessate dalla ristrutturazione.

Si è proceduto primariamente al rilevamento delle dimensioni di massima.

Lunghezza di Costruzione misurata con filo a piombo tra la parte superiore della caduta prodiera della battura e la battura poppiera.

Larghezza di Costruzione misurata in mezzeria entro fasciame.

L'Altezza di Costruzione (Puntale), dalla faccia superiore del paramezzale al filo superiore del baglio mediano.

Il rilievo dell'andatura delle linee di battura prodiera e poppiera è stato possibile tracciando delle linee parallele alla Linea di Costruzione, secondo un passo conveniente e rilevando lo scostamento dalla verticale delle relative batture.

Linea di Galleggiamento: qui il rilievo è stato fatto servendosi delle strutture necessarie a rendere inamovibile lo scafo. Queste consistono in una serie di 4 cornici in tavolame di legno, sistemate ortogonalmente all'asse longitudinale dello scafo, con la tavola orizzontale che presenta la faccia interna adiacente alla chiglia, le tavole laterali verticali disposte in appoggio al fasciame e quella superiore orizzontale adiacente all'orlo di impavesata. I quattro assiemi sono stati fissati in punti noti.

Si è subito evidenziata una linea di galleggiamento inclinata rispetto alla chiglia che, anche a detta dei vecchi marinai (che hanno curiosato di tanto in tanto in cantiere), risulta troppo accentuata rispetto a quella che sarebbe dovuta essere all'epoca del varo; cosa probabile, data la variazione dei pesi dei propulsori (motori) e l'appesantimento dovuto all'imregnazione d'acqua dei legni della carena.

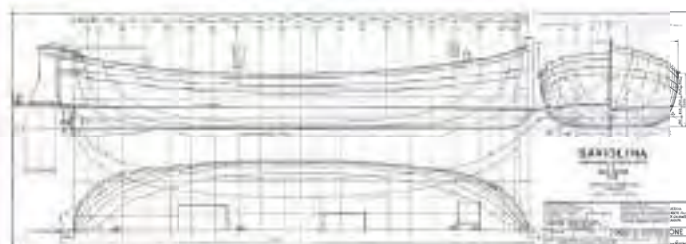
Linee d'Acqua: i valori sono stati ottenuti tracciando delle linee orizzontali ad un passo conveniente sulle tavole verticali (uguali per tutti) delle cornici di cui sopra e misurando la distanza dalla faccia aderente al fasciame in trincarino al punto di contatto con la parte di scafo dell'asta di truschino.

l'Inselatura (Cavallino) è stata rilevata anch'essa facendo riferimento alle tavole superiori delle cornici sopra menzionate.

I Cerchi di Frua e di Poppa sono stati rilevati tracciando un reticolo di passo noto, rilevando rispettivamente i valori in ascissa e in ordinata.

Tutte le parti dello scafo esaminate confermano la diligenza con cui il costruttore ha eseguito il lavoro, dalle imparellature dei paramezzali agli incastri delle teste dei bagli sui dormienti, confermandoci che quella della "Saviolina" o, piuttosto, del "Nino Bixio", è stata una costruzione "a modulo" (come riportato sul disegno) cioè secondo delle normative dettate dall'ente collaudatore (RINA).

Durante la stesura del piano di costruzione si è dovuto necessariamente procedere a dei piccoli aggiustamenti geometrici, per rendere il disegno più veritiero possibile, dato che i valori rilevati sono stati ottenuti con delle tecniche elementari che possono aver comportato qualche piccola inesattezza.



Rilievo grafico dello scafo eseguito da Giuseppe Marcucci.

In cantiere: impressioni di un film

DORIGO VANZOLINI

Ho trascorso tre stagioni al cantiere Manzoni di Cattolica nel cercare di documentare la "fine" della barca e la sua lenta rinascita, così giorno per giorno mi sono avvicinato un po' timoroso di fronte a questa "possente" struttura di legno che ti guardava dall'alto in basso con tutte le sue ferite, create dal tempo trascorso e dalle impervie navigazioni.

Ora stava lì a riposare con la sua dorsale stanca e decrepita, sembrava attendere con impazienza quella sicurezza e quel sorriso del suo maestro d'ascia, Alfonso Manzoni, il chirurgo restauratore, l'artigiano "vero" che di lì a breve tempo le avrebbe ridato dignità e vita nuova.

Si susseguivano scatti dopo scatti su tasselli dopo tasselli, si

documentavano le rotture e gli aggiustamenti, si tagliava, piallava, si toglieva e si montava in un susseguirsi di momenti "unici", fatti di tecnica e di sapiente maestria dove appariva anche la mano di Marco, già iniziato al lavoro del padre.

Era bello quando succedeva di vederli lavorare insieme, uno a prua e uno a poppa, a volte vicini, così nascevano le loro prese di posizione, scambi di vedute e quell'attimo si soffermava anche sulle distanze generazionali, sugli affetti del sorriso che tutto riempie e tutto cheta.

Così il "guscio" diveniva una grande casa, giungevano visitatori ogni giorno, chi aiutava, chi guardava incuriosito, chi si prodigava e chi voleva metterci del suo; e allora la Saviolina guardava un po' apazientita, un po' gelosa, desiderando di riprendersi le attenzioni e le cure di Alfonso.

Ricordo quel pallone che rotolava giù in fondo allo squero e bambini impauriti che correvano via da quei draghi rumorosi che sbulavano polvere da ogni parte; ora l'esperienza li guida attorno a quelle mani che si curvano e si inarcano, accarezzano e modellano eseguendo il disegno della mente.

Dati tecnici, la macchina fotografica in manuale ha lavorato al limite delle sue prestazioni, a volte con l'ausilio del flash, spesso in appoggio su mezzi di fortuna.



In cantiere a Cattolica, ottobre 1999: Alfonso e Marco Manzoni al lavoro dentro lo scafo della "Saviolina"

Bibliografia generale sulla marineria tradizionale del medio e alto Adriatico

A CURA DI STEFANO MEDAS

Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900, U. Spadoni (Ed.), Casalecchio di Reno (BO), Grafis Edizioni, 1985

Barche e uomini di Grado, Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1990

Cultura popolare nell'Emilia Romagna, III. Mestieri della terra e delle acque, Milano, Silvana Editoriale, 1979

La marineria romagnola, l'uomo, l'ambiente, Atti del Convegno, Cesenatico, 7-9 ottobre 1977, M. Zani (Ed.), II ediz., Cesenatico, Litografia G. Sintini, 1983

La pesca nella Laguna, a cura dell'Amministrazione della Provincia di Venezia, Mirano (Ve), Grafiche Tonolo, 1980

Le marinerie Adriatiche tra '800 e '900, P. Izzo (Ed.), Roma, De Luca Edizioni D'Arte, 1989

MareDiCorda. Viaggio nel mondo dei mestieri di costa e di mare, M. N. Croci (ed.), Acquaviva Picena (AP), Fast Edit, 1999

Marineria tradizionale in Adriatico, dal 18° secolo ad oggi, Atti della Conferenza Internazionale, Grado, 3-5 marzo 1994, M. Marzari (Ed.), Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1995

Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi, Atti del Convegno Internazionale, Grado, 21-25 maggio 1997, M. Marzari

(Ed.), Trieste, Edizioni LINT, 1998 (con diversi saggi dedicati all'area adriatica)

Anselmi Sergio, *La pesca in Italia. Note e indicazioni per un profilo storico*, in: *Viaggio nel mondo della pesca. Itinerari di storia, ricerca scientifica, arte e tradizioni*, Ancona, Industrie Grafiche Fratelli Anibaldi, 1990, pp. 11-50

Anselmi Sergio, *Adriatico. Studi di Storia, secoli XIV-XIX*, Ancona, Clua Edizioni, 1991

Bonino Marco, *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna, Longo Editore, 1978

Brizzi Dino, *Trattato dei trabaccoli*, Bologna, Tip. Luigi Parma, 1969

Brizzi Dino, *Quando si navigava con i trabaccoli*, Rimini, Panozzo Editore, 1999

Circolo G. Casanova, *Vela al terzo a Venezia*, Vittorio Resto (Ed.), Venezia, Il Cardo, 1991

De Nicolò Maria Lucia, *Adriatico. Cultura e arti del mare*, Fano, Tullio Badioli, stampa Grapho 5, 1996

De Nicolò Maria Lucia, *Nautica e Piscatoria. Per una bibliografia ragionata del mare*, Padova, Editoriale Programma, 1996

Divari Luigi, *Barche Tradizionali del Golfo di Venezia*, Sottomarina (Ve), Il Leggio Libreria Ed., 1995

Feola Francesco, *Paranze. Fatti, dati e miti*, Lanciano, Rocca Carabba, 1997

Graffagnini Augusto, *Le barche romagnole. Linee di una ricerca*, Faenza, Fratelli Lega Editori, 1975

Guanieri Mariano-Guanieri Angelo-Recchioni Primo-Baiocco Nazzareno, *La lancetta e il vecchio ambiente marinaro civitanovese. Un mondo scomparso*, Macerata, Tip. San Giuseppe, 1982

Marella Angelo, *Annotazioni pescherecce*, trascrizione del manoscritto del 1891, a cura di Luigi Divari e Gilberto Penzo, Sottomarina (Ve), Il Leggio Libreria Ed., 1990

Marzari Mario, *Il bragozzo, storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*, Milano, Mursia, 1982

Marzari Mario, *Vecchie barche adriatiche: Bragozzo-Bragnana-Tartana*, suppl. al n. 10 della *Rivista Marittima*, Roma, Fusa Ed., ottobre 1984

Marzari Mario, *Trabuccoli e pieleggi, nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, Milano, Mursia, 1988.

Marzari Mario, *Vele in Adriatico*, Legnano, Edicant, 1993

Marzari Mario, *Scene di pesca*, Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1997

Marzocchi Sergio, *Colori e simboli sulle vele adriatiche*, Urbino, Montefeltro Edizioni 1983

Patrignani Washington, *Il trabaccolo e la sua gente*, Fano, Fortuna, 1988

Pergolis Riccardo-Pizzarello Ugo, *Le barche di Venezia-The boats of Venise*, Venezia, Caltra Riva, 1981; ristampato a Sottomarina (Ve), Il Leggio Libreria Ed., 1999

Tosi Dante (Ed.), *La marineria da pesca riccionese, dal 1750 al 1950*, Riccione, Tipo-Litografia LA.SER., 1985



La "Saviolina" in cantiere a Cattolico, vista di poppa.

Gli Autori dei contributi

Marco Bonino, Bologna: chimico; ricercatore sull'evoluzione della tecnica e dell'architettura navale, autore di numerosi saggi di storia, archeologia e tradizione navale, socio fondatore dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia.

Riccardo (Dino) Brizzi, Parma: neurochirurgo; esperto di marineria tradizionale e di navigazione con la vela al terzo, esperto di nautica e costruzioni navali padane, modellista, scrittore, autore di saggi sul mondo della marineria romagnola, ha eseguito il ripristino dell'attrezzatura della "Saviolina".

Gianni Casadei, Imola: insegnante, membro dell'Associazione Barche sull'Adriatico, Bellaria, è impegnato nel monitoraggio e nel recupero delle imbarcazioni tradizionali della costa romagnola, ha collaborato alla ristrutturazione della lancia "Giuliano".

Luigi Fozzati, Venezia: Direttore Nucleo Archeologia Umida Subacquea Italia Centro Alto Adriatico, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Venezia, socio fondatore dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia.

Rodolfo Francesconi, Riccione: consulente di marketing, scrittore, è membro della Commissione per la "Saviolina" all'interno del Club Nautico di Riccione.

Massimo Franchini, Riccione: architetto; titolare del cantiere nautico Franchini Yachts, presidente del Club Nautico di Riccione, promotore del progetto di valorizzazione della "Saviolina", segue direttamente tutte le vicende della barca.

Giuseppe Fuggano, Riccione: segretario del Club Nautico di Riccione; membro della Commissione per la "Saviolina" all'interno dello stesso Club, segue e coordina le attività per il recupero e la gestione della barca.

Enzo Gaudenzi, Gabicce: bagnino; esperto di marineria tradizionale e modellista, è il nipote dei primi proprietari del "Nino Bixio" (Eli Michelini); ha collaborato alla raccolta di informazioni sulla storia della barca.

Daniele Imola, Riccione: Sindaco del Comune di Riccione.

Alfonso e Marco Manzi, Cattolica: padre e figlio, maestro d'ascia e allievo maestro d'ascia, titolari del Cantiere Navale Manzi di Cattolica, hanno eseguito la ristrutturazione dello scafo della "Saviolina".

Giuseppe Maracci, Cattolica: progettista meccanico, modellista navale, esperto di costruzioni navali tradizionali, ha eseguito il rilievo geometrico dello scafo della "Saviolina".

Michele Marini, Cervia: ingegnere; esperto di navigazione con

la vela al terzo, insieme al padre Pierpaolo è proprietario della lancia "Assunta".

Mario Marzari, Trieste: giornalista, storico navale; esperto di marineria tradizionale, autore di numerosi saggi e monografie di storia navale; è presidente dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia.

Stefano Medas, Riccione: archeologo navale; vice-presidente dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia, promotore e membro del Comitato per la "Saviolina" nel Club Nautico di Riccione, segue le vicende della barca dal 1994.

Dorigo Vanzolini, Cattolica: fotografo presso il Centro Culturale Polivalente del Comune di Cattolica, ha documentato fotograficamente la ristrutturazione della "Saviolina".

Referenze iconografiche

FOTOGRAFIE

- Archivio del Club Nautico di Riccione (pp. 68b., 69s., 71, 76)
- Archivio dell'Associazione Barche sull'Adriatico (p. 60)
- Archivio fotografico del Centro Culturale Polivalente del Comune di Cattolica (pp. 55, 57a., 59, 72, 73)
- Archivio fotografico di Gilberto Penzo, Venezia (p. 53 foto di Sambo Violante)
- Archivio storico Foto Riccione (pp. 49, 69d., 74, 75, 76)
- Collezione privata della Famiglia Michelini, Gabicce (pp. 66, 67, 68a.s.)
- Collezione privata di Michele Marini, Cervia (p. 65)
- Collezione privata di Secondino Savioli, Riccione (pp. 68b.s., 69s., 71)
- Luigi Fozzati (p. 70s.)
- Mario Marzari (pp. 68a.d., 70d.)
- Stefano Medas (pp. 68a., 79)
- Dorigo Vanzolini (pp. 51, 58b., 77, 78, 81, 83, 85-92)
- Journeys on the Seas of Byzantium*, Hellenic Ministry of Culture, Directorate of Byzantine and Postbyzantine Monuments, 1997 (p. 57b.)

DISEGNI

- Marco Bonino (p. 62, da *La marineria romagnola, l'uomo, l'ambiente*, Atti del Convegno, Cesenatico, 7-9 ottobre 1977. M. Zani (Ed.), II ediz., Cesenatico, Litografia G. Simini, 1983; p. 64, da *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, U. Spadoni (Ed.), Casalecchio di Reno (Bologna), Grafis Edizioni, 1985)
- Giuseppe Maracci (p. 80)



La "Saviolina" in cantiere a Cattolica, dopo lo smontaggio della coperta.

La ristrutturazione dello scafo: immagini dal cantiere

Una sequenza di fotografie di Dorigo Vanzolini documenta le fasi dei lavori svolti da Alfonso e Marco Manzi sullo scafo della "Saviolina", nel loro cantiere a Cattolica tra settembre 1999 e febbraio 2000. Mancano gli ultimi interventi, non essendo la ristrutturazione ancora conclusa all'epoca della preparazione di questo fascicolo.



Settembre 1999: la "Saviolina", dopo essere rimasta sul piazzale dello squero di Cattolica dall'agosto del 1998, viene portata nel capannone del cantiere navale Manzi per l'inizio dei lavori di ristrutturazione.



Vengono smontati la coperta e i bagli, per consentire di lavorare alle ordinate dello scheletro. La zavorra, composta da sacchi di ferraglie arrugginite contenuti in due cassapanche disposte longitudinalmente ai lati del fondo dello scafo, era già stata rimossa prima di portare la barca nel capannone.



Le vecchie coste vengono man mano smontate e sostituite.



Tutte le parti eliminate vengono numerate e messe da parte; una campionatura dei pezzi più significativi verrà conservata.



Il lavoro procede progressivamente, ordinata per ordinata. Dopo averla smontata, ciascuna costa viene ricaleata su una nuova tavola di legno ben stagionato; quindi, viene segata, rifinita e rimontata al posto di quella che si era tolta.





La sostituzione delle ordinate, delle servette (le tavole longitudinali che servono per rinforzare sul lato interno lo scheletro dello scafo) e delle altre parti di rinforzo strutturale dello scheletro, ha impegnato Alfonso e Marco da settembre alla fine di novembre.



Perni e chiodi erano già stati sfilati dal fasciame esterno man mano che si procedeva con la sostituzione delle ordinate; ora, ai primi di dicembre, inizia lo smontaggio complessivo del fasciame.



Terminato il lavoro delle ordinate vengono montati i nuovi bagli, gli elementi trasversali che servono per sostenere il ponte e per irrobustire lo scafo in senso trasversale, per contrastare sia le spinte che si esercitano in compressione sia quelle in trazione. I bagli impediscono al guscio dello scafo di schiacciarsi verso l'interno o di aprirsi verso l'esterno. Le estremità di ciascun baglio vengono foggiate a coda di rondine, per incastrare il baglio stesso negli appositi scassi ricavati nei dormienti fissati all'interno dello scafo, all'altezza dei citoni esterni (questi due corsi di dormienti costituiscono un importante elemento di rinforzo longitudinale, una sorta di corsi di cinta montati, però, all'interno e non all'esterno dello scheletro). La coda di rondine viene intagliata con la sega,



quindi viene rifinita con l'ascia, l'attrezzo caratteristico del costruttore navale, da cui deriva la sua stessa denominazione professionale, appunto quella di "maestro d'ascia".



Si prendono le misure per l'incastro che andrà ricavato nel dormiente e si procede ai due tagli laterali per poi rimuovere il legno con lo scalpello. Sempre con lo scalpello viene rifinita l'apertura dell'incastro, adeguatamente per adattarla alla dimensione e alla forma della coda di rondine all'estremità del baglio (dunque, anche le pareti laterali di questa apertura devono essere angolate, per adattarsi alla coda di rondine del baglio).



Il baglio viene provato nel suo alloggiamento e si apportano eventuali correzioni con l'ascia e lo scalpello, in modo che l'incastro funzioni perfettamente. A questo punto, con l'uso del martello, il baglio viene definitivamente incastrato nei suoi alloggiamenti nei dormienti, la foggia a coda di rondine lo manterrà saldamente fissato ai dormienti, impedendone qualunque movimento in senso trasversale.



Nello stesso periodo iniziano i lavori sulla prua e sulla poppa; le aste di prua e di poppa vengono sostituite.



Vengono sostituiti i manconi di prua, mentre tra le ordinate, nella parte alta a livello del trincarino, vengono inseriti dei parallelepipedi di legno detti "zappoli", che servono per impedire l'ingresso dell'acqua tra le ordinate, dall'alto, cioè dalla coperta; la tenuta degli "zappoli", al fine di evitare qualunque infiltrazione d'acqua, è assicurata dai cavicchi di larice inseriti trasversalmente nel punto di contatto tra le ordinate e gli "zappoli" stessi. Grazie a questi elementi, l'acqua che defluisce dalla coperta non potrà penetrare tra le ordinate, dunque all'interno dello scafo, ma sarà costretta a scorrere verso la zona più bassa della coperta per scaricarsi fuori bordo dagli ombinali.



Dopo il montaggio dei bagli, lo scheletro della coperta viene completato con i telai dei boccaporti, lo scheletro dello scafo visto dall'interno, da poppa.



Si procede con la messa in opera delle cinte e dei corsi del fasciame (gennaio-febbraio 2000): le tavole vengono scaldate a vapore per prepararle ad essere piegate e fissate.



Quindi, ancora calde, vengono applicate allo scheletro e contemporaneamente piegate a mano, via via fissate in posizione con i morsetti.



Nella seconda settimana di febbraio viene completata la coperta.



L'interno dello scafo dopo il montaggio della coperta: da questo momento i lavori si concentreranno sul fasciame.



La "Saviolina" appena entrato in cantiere, vista di poppa.

IBC

INFORMAZIONI
COMMENTI
INCHIESTE
SUI BENI
CULTURALI

Istituto Beni Culturali
Via Farini, 17
40124 BOLOGNA
Tel. 051.247411

LA SAVIOLINA 2000 - 2018

Iniziative, vicende e avventure degli ultimi diciotto anni,
fino al secondo intervento di restauro integrale realizzato nel 2017,
presso il Cantiere Navale Gori di Rimini, sostenuto da Romagna Acque ed SGR
con il coordinamento tecnico del Club Nautico di Riccione,
grazie al quale la Saviolina è ora in grado proseguire il suo viaggio,
come testimone vivente della tradizione marinaresca dell'Adriatico
e come simbolo della Città di Riccione.



Estate 2005 (fotografie di Giuseppe Fuggiano).

Un ricordo sempre vivo, un sogno realizzato

Rodolfo Francesconi

Scrissi queste righe vent'anni fa, senza mai pubblicarle. Ora, però, è venuto il momento di farlo. L'occasione? I primi novant'anni della nostra Saviolina.

Vi sono solamente cinque anni di differenza fra il varo del lancione 'Nino Bixio' (oggi 'Saviolina') avvenuto a Gabicce nel 1928 e la costituzione del Club Nautico riccionese che risale al 1933.

Non è affatto impossibile, ma molto improbabile, che i soci di questo sodalizio abbiano allora festeggiato l'avvenimento con una arrostita di pesce proprio sul lancione. Fatto sta che Club Nautico e Nino Bixio non si sono mai persi di vista. Anzi, nel 1958, anno in cui l'imbarcazione fu acquistata dalla famiglia Savioli per adibirla a uscite in mare con gli ospiti dell'albergo omonimo, ne venne modificato il nome in 'Saviolina'. Il Club Nautico e la barca si sono sempre specchiati nella stessa darsena. La lenta e progressiva sparizione sia dal porto di Riccione che dagli adiacenti scali adriatici delle vecchie barche da pesca (lancioni, trabaccoli, bragozzi), ormai demolite o destinate a far mostra di sé nei musei all'aperto, acuiva il rapporto d'affetto fra il Club Nautico e la Saviolina che continuava invece a prendere il largo e a navigare con le sue vele al terzo ben dispiegate e con ancora i colori e i disegni araldici del suo primo proprietario ed armatore.

*Le vele le vele le vele
che schioccano e frustano al vento
che gonfia di vane sequele
le vele le vele le vele!*
aveva scritto Dino Campana.

I soci e gli allievi della Scuola Vela del Club Nautico erano avvezzi, nelle belle giornate di vento e di sole, a contornare sul mare, con la successione delle loro vele bianche, il vecchio lento e colorato lancione in omaggio alla loro memoria storica e al legame che li univa con le tradizioni marinaresche della loro terra.

La storia della 'Saviolina' si sviluppa in controtendenza rispetto alle sue coetanee: nata come imbarcazione da pesca, passata poi al diporto, dunque trasformata in natante per i turisti, riportata alla struttura, colori e disegni originari di scafo e di vele dal Club Nautico (che ne divenne armatore), entrata nel logo del Club, adibita a imbarcazione di rappresentanza del Comune di Riccione, ha conosciuto un crescendo di fruitori ed estimatori, fino a entrare con forza nella coscienza collettiva di tutti i Riccionesi che si riconoscono nella propria storia.

La successione delle date degli atti formali (nomina del Club Nautico come armatore il 20 gennaio 1994, poi adibita a barca di rappresentanza della Città il 23 luglio 1994) interessa gli storici ed è sempre noiosa se la sequela non chiarisce le profonde motivazioni che ne sono alla base. La cura che la città di Riccione e il suo armatore hanno per la "loro" imbarcazione, testimoniata dai numerosi lavori di manutenzione e di restauro, è stata ben compresa dal Ministero del Beni Culturali e Ambientali, che il data 21 settembre 1998 con in decreto di tutela l'ha riconosciuta 'barca di particolare interesse storico e artistico'. La 'Saviolina', infatti, è rimasto l'unico lancione navigante a vela in Adriatico ed è la barca più grande, con oltre settant'anni (*oggi novant'anni*) di vita, in grado di affrontare il mare e navigare con armo di vele al terzo. Questo risultato costituisce motivo d'orgoglio per il Club Nautico, cosciente di aver contribuito alla salvaguardia di un bene prezioso per l'insegnamento delle pratiche dell'antica marineria e per la riscoperta delle tradizioni locali.



Li Saviolina in navigazione nell'agosto 2012, al timone John McNeill (fotografia di Stefano Giuliodon).

2000-2001, due stagioni di grandi avventure: Ferrara, Monaco di Baviera e lo scampato naufragio alle foci del Po

Stefano Medas

Fine marzo 2000, Alfonso e Marco Manzi stanno ultimando i lavori di restauro. Bisogna far presto, perché la Saviolina è attesa al suo primo, importante appuntamento. Mentre la caricano sul rimorchio del trasporto eccezionale, Alfonso è ancora in coperta impegnato negli ultimi ritocchi. Si parte, destinazione Ferrara, VII Salone Internazionale del Restauro e della Conservazione dei Beni Culturali e Ambientali, in calendario dal 24 al 27 di marzo. Dopo il sostegno offerto per i lavori in cantiere, l'Istituto Beni Culturali della Regione Emilia Romagna ha deciso di mettere in mostra la barca, come originale esempio del recupero di un bene storico navigante, emblema al tempo stesso di un patrimonio culturale materiale (la barca stessa) e immateriale (il lavoro di cantiere e l'arte nautica). Presso gli spazi dell'Istituto si allestirà una mostra dedicata e si proietterà il documentario realizzato in collaborazione tra lo stesso Istituto e il Club Nautico con la curatela dello scrivente, mentre la Saviolina, che è troppo grande per entrare nei capannoni della fiera, farà mostra di sé nel piazzale all'esterno. Alfonso e Marco si danno un gran da fare per alberare la barca, sistemare l'attrezzatura e le vele. Sembrano instancabili, dotati di una forza fuori dal normale. Finalmente il Salone apre ed è un successo! I visitatori si accalcano ad ammirare la barca rivelata, stupiti di fronte a quello spettacolo inatteso, visitano la mostra, fanno incetta dei fascicoli sulla Saviolina pubblicati dall'Istituto, che presto risultano esauriti.



Ferrara, ultimi lavori prima dell'apertura del VII Salone Internazionale del Restauro e della Conservazione dei Beni Culturali e Ambientali, marzo 2000 (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

La Saviolina conquista Monaco

*Tedeschi e turisti affascinati dallo storico peschereccio
Oltre 10 mila persone hanno visitato lo stand in pieno centro*

Non c'è neppure il tempo di tornare a Riccione. Bisogna subito disarmare e disalberare, preparare la barca per un nuovo trasferimento: ancora un lavoraccio che va fatto senza indugiare. Da Ferrara la Saviolina riparte di nuovo con un trasporto eccezionale, questa volta in direzione di Monaco di Baviera, in Germania! In occasione della campagna promozionale per la stagione estiva ormai alle porte, l'allora Sindaco Daniele Imola aveva fortemente voluto che la barca fosse presente come simbolo della Città e del Comune di Riccione, congiuntamente alle associazioni degli operatori turistici riccionesi; dunque che fosse esposta nella storica Marienplatz, cuore antico della città bavarese, partecipando lui stesso alla spedizione.

Alfonso e Marco ci precedono con un piccolo manipolo di collaboratori, seguendo il camion. Qualcuno telefona la Club Nautico sconcertato, dicendo di aver visto transitare la Saviolina al passo del Brennero: *ma era la Saviolina? Veramente? Sì, rispondono dalla segreteria, era proprio la Saviolina.*

È necessario arrivare a Monaco con un certo anticipo, per poter rialberare e riarmare la barca nottetempo, così da far trovare ai Tedeschi la sorpresa, la mattina successiva. Non è una cosa semplice, come non lo è stato a Ferrara, e ogni volta, per giunta, bisogna trovare una gru per sollevare gli alberi. Insomma per Alfonso e per Marco una vera faticaccia. Ma alla fine lo spettacolo è impagabile. Con le vele spiegate, la Saviolina troneggia sul suo invasio in quella che è una delle piazze più belle della Germania, con lo sfondo della celebre torre dell'orologio. La gente si ferma stupefatta ad ammirarla, sorpresa da quella presenza così anomala per la loro città. *Es gibt ein Boot! Wunderbar! Unglaublich! Ja, Riccione, sehr schön!* In molti si fermano a chiederci informazioni, vogliono sapere che tipo di barca è, quanti anni ha, a cosa serviva, a chi appartiene e se è ancora in grado di navigare. Tra loro ci sono anche diversi giornalisti, che il giorno successivo le dedicheranno diversi articoli sui quotidiani tedeschi.

Senza dubbio è stato un bel colpo, un modo assolutamente originale di promuovere la città e la sua spiaggia, attraverso la memoria storica. Saliamo sul campanile per fare le fotografie dall'alto e per goderci quel curioso panorama in cui la Saviolina spicca come un fiore colorato tra il grigio/bianco degli edifici. Sono sicuro che, quella mattina, per i molti che passavano di lì sia iniziata una giornata più allegra del solito.

Augenblick



Geht der Rund, vorbei das Segel. Im Bild gesehen ein Schiff auf dem Marienplatz und ging vor dem Rathaus von Aachen (Foto). Mit dem Niederländischen Fischerboot „Saviolina“ werden die Bürgermeister von Riccione, Daniele Imola, und Direktor Pfr. Giorgio Bazzia vom italienischen Fremdenverkehrsamt (DNT) von Touristen (D) die Urlaubstadt am Meer. Das hat zwei kleine Wege und hat zwei acht Tünnen schwere Schiffe (D) 1928, am ersten Mai in der Adriaküste. Über drei Jahrzehnte lang verkehrte es als Fischerboot zwischen Dalmatien und Saviolina (Dalmatien) das Handel, ein Pionier des Fremdenverkehrs, schleppte mit der „Saviolina“ zuerst eine Reihe über Meer. Der letzte Remontierung wird das Boot von der Gemeinde Riccione als nationales Kulturgut geschützt. Es dokumentiert den Übergang Riccione von einem Fischerort zum Urlaubersparadies. Foto: Corinna Urban

Ein Schiff wird kommen

von italienischen Fremdenverkehrsamt (DNT) von Touristen (D) die Urlaubstadt am Meer. Das hat zwei kleine Wege und hat zwei acht Tünnen schwere Schiffe (D) 1928, am ersten Mai in der Adriaküste. Über drei Jahrzehnte lang verkehrte es als Fischerboot zwischen Dalmatien und Saviolina (Dalmatien) das Handel, ein Pionier des Fremdenverkehrs, schleppte mit der „Saviolina“ zuerst eine Reihe über Meer. Der letzte Remontierung wird das Boot von der Gemeinde Riccione als nationales Kulturgut geschützt. Es dokumentiert den Übergang Riccione von einem Fischerort zum Urlaubersparadies. Foto: Corinna Urban

Un articolo dedicato all'arrivo della Saviolina a Monaco di Baviera, uscito nell'Abendzeitung del 4 aprile 2000.



La Saviklina nella Marienplatz di Monaco di Baviera (fotografia di Stefano Medas).



Una nota di colore nella Marienplatz (fotografia di Giuseppe Fuggiero).

Maggio 2001. Si salpa dal porto di Riccione, prua verso Venezia. Insieme ad altre barche al terzo provenienti dai porti romagnoli, la Saviolina è attesa in Arsenale, dove dall'11 al 13 del mese si svolgerà "Navalia", il primo salone della nautica in legno. La nostra barca sfila nel bacino di San Marco, a poppa l'isola di San Giorgio e a prua il Palazzo Ducale, poi fa rotta sull'Arsenale, facendo il suo ingresso attraverso la Porta Nuova, dove si trova l'antica torre per alberare i vascelli. Da quel momento si entra nella storia e si resta senza parole. Sulla destra una teoria infinita di tese, i capannoni dove venivano costruiti e allestiti i bastimenti, sulla sinistra le due gaggiandre, dove gli scafi venivano portati in galleggiamento per eseguire gli ultimi lavori in coperta. La Darsena Novissima, la più recente dell'Arsenale, realizzata alla fine del XV secolo, è immensa, dominata dalla mole della gigantesca "Armstrong", monumentale gru a vapore installata alla fine dell'Ottocento, quando era una delle più potenti del mondo, capace di sollevare 150 tonnellate, usata principalmente per movimentare le artiglierie di grande calibro. Incute su di noi una certa soggezione e anche il trabaccolo ormeggiato in prima fila sembra guardarla intimorito, con gli occhi sgranati. La Darsena Novissima è così grande che ci permette di salire con le altre barche, inscenando una specie di regata in miniatura, manovrando a vela. A terra fanno bella mostra di sé i modelli di vele al terzo, coi loro colori. Riceviamo anche un premio.



In navigazione lungo il canale di Pellestrina, diretti all'Arsenale di Venezia (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

E ora di tornare, ci aspetta un viaggio di quasi cento miglia. L'equipaggio è composto da Gianni Fabbrì, Mario Gnoli, Carlo Voipe e dallo scrittore, oltre a un'ospite, una giornalista americana conosciuta in Arsenale, in cerca di una nuova avventura su cui scrivere una storia. Poiché dopo tanti anni nessuno di noi ne ricorda il nome, la chiameremo Jane. Percorriamo tutta la laguna a motore,

fino alla bocca di porto di Chioggia, quindi usciamo in mare, decisi a fare tutta una tirata fino a Riccione, dove stimiamo di arrivare a notte fonda o alle prime luci dell'alba. Navighiamo inizialmente col vento al traverso, ma poco dopo ce lo troviamo quasi in prua. Insieme al vento aumenta rapidamente anche il mare e quando siamo al traverso del delta del Po decidiamo di accendere il motore, continuando però a tenere anche le vele. Adesso soffia forte il Levante e qualche onda inizia a saltare in coperta. Il viaggio procede più lento e bagnato del previsto, cosicché, ormai a tardo pomeriggio, stanchi e affamati, decidiamo di cambiare programma e di fermarci a dormire nel porto di Gorino, che si trova quasi al nostro traverso. Puntiamo allora verso terra, facendo attenzione ai paletti con cui i pescatori segnalano le secche, quando, all'improvviso, sentiamo cambiare il rumore del mare e vediamo le onde frangersi come lungo la battigia, con una lunga scia di spuma bianca, nonostante fossimo ancora lontani da terra più di mezzo miglio! Per precauzione, decido di sollevare il timone col suo paranco, quindi mi siedo in coperta e punto i piedi contro il telaio dell'osteriggio, perché la manovra richiede un certo sforzo; ma appena inizio a tirare sento il timone stranamente leggero, che viene su senza alcuna fatica, e in quello stesso istante, cogliendoci impreparati, la barca si arresta di colpo: a sollevare il timone non ero stato io, ma il banco di sabbia su cui ci eravamo arenati! Dopo un istante di sgomento iniziamo a verificare la situazione per decidere il da farsi. Immobilizzata in una secca in mezzo al mare, la barca è squassata dalle onde e ad ogni colpo che riceve le alberature si lamentano emettendo rumori sinistri. Non riusciamo più a muoverci. Jane, che era sotto coperta, mette la testa fuori dal boccaporto restando incredula, per non dire spaventata, e Gianni le consiglia di tornare da basso, per paura che qualche manovra possa cedere e arrivarle in testa. La radio VHF è in avaria, il mio telefono cellulare non ha campo. Restiamo intrappolati forse per mezz'ora, un tempo che ci sembra non finire mai. In quel momento mi vengono in mente i versi del poeta latino Lucano, quando descrive i miseri naufraghi arenati nei bassifondi del golfo della Sirte, in Nord Africa: la nave intrappolata in una secca e l'acqua così bassa da non essere "navigabile", la distanza dalla costa troppa perché gli uomini possano raggiungerla (una costa, per altro, alle spalle della quale si apre l'infinito deserto, dove non avrebbero incontrato nessuno).

Come prima cosa mettiamo in forza i paranchi per stabilizzare gli alberi e poi cerchiamo di liberarci dalla secca sollevando del tutto il timone con un paranco che scende dall'albero di maestra, ma il bozzello va in pezzi per lo sforzo. Fortunatamente il motore è rimasto acceso, così ci accorgiamo che ad ogni onda più grossa delle altre la barca guadagna un poco di galleggiamento e fa un passo in avanti. Capiamo che quella è la via d'uscita: ad ogni onda diamo allora un colpetto di acceleratore e facciamo qualche metro, poi ancora, via via finché riusciamo a venir fuori. Ma il timone non manovra, gira a fatica solo da un lato mentre sull'altro è completamente bloccato. Guardiamo giù, lungo l'asta di poppa, e ci accorgiamo del motivo per cui poco prima non siamo riusciti ad alzarlo col paranco: sollevandosi per l'urto contro il banco di sabbia, il timone ha piegato l'agugliotto superiore, un tondino di ferro pieno del diametro di 6 cm! Procediamo col motore a mezzo regime, cercando di tenere dritto il timone, e per paura di incontrare altre secche puntiamo verso il largo, decisi a raggiungere Porto Garibaldi. Riusciamo a virare solo a sinistra; per andare a destra dobbiamo quindi tornare indietro facendo un giro di più di 180°. C'è però una nota positiva: il telefono cellulare ha finalmente campo e ciò mi permette di chiamare Pino al Club Nautico, che parte subito in auto per venirci incontro a Porto Garibaldi e darci assistenza. Nel frattempo si fa notte, il vento cala ma persiste l'onda lunga, e proprio quando stimiamo che ormai è ora di puntare verso il porto ci ritroviamo nel bel mezzo della coltivazione di mitili. L'attraversiamo tutta, agganciando più volte i cavi d'acciaio con la pala del timone. Il buio e l'onda non aiutano, ragione per cui Gianni si apposta a prua di vedetta con una torcia elettrica, avvisandoci ogni volta che ci stiamo avvicinando a un cavo, mentre Mario è al timone e Carlo ed io, armati di due lunghi remi, ci prepariamo a spingerlo in basso affinché lo scafo riesca a passarlo senza restare impigliato.

La nostra odissea si conclude a tarda notte. Sbarcati finalmente in banchina, bacciamo la terra e, stravolti, ci ritiriamo a dormire in una pensioncina sul porto. Jane decide invece di rimanere a bordo. La mattina successiva, di buon'ora, la troviamo seduta in banchina. *Hi Jane, ready to leave?*, le chiede Carlo. *I'm so sorry, friends*, risponde lei, *but I think to go back home overland*.

In realtà, la vera conclusione avvenne qualche tempo dopo, quando Pino fece realizzare un vero e proprio ex-voto, dipinto ad olio su tavola di legno, alla maniera dei vecchi marinai. Al centro compariva la scena del nostro incidente in mezzo a un mare spumeggiante, in alto a sinistra l'immagine della Vergine che ci ha protetti e in basso la seguente iscrizione: *Il lancione Saviolina in navigazione da Venezia a Riccione, davanti a Goro nel Pomeriggio del 14 maggio 2001 furono investiti da improvviso mare di levante. Dopo lunghi tentativi, con il timone fuori dalla sede e il rischio di esser capovolti dalla violenza del mare, l'equipaggio riuscì a tarda notte a guadagnare l'approdo di Porto Garibaldi. P.G.R. (Per Grazia Ricevuta).*

Feste, raduni e iniziative culturali lungo le coste dell'Adriatico

*Alberto Capelli ("Bertino"), Gianni Fabbri,
Massimo Franchini, Giuseppe Fuggiano,
Stefano Giuliodori, Mario Gnoli,
Stefano Medas, Giuseppe Morri,
Stefano Righetti, Carlo Volpe*

Oltre agli eventi delle stagioni 2000 e 2001 (per cui si veda il contributo di Stefano Medas), la Saviolina ha partecipato a numerosissime iniziative in varie località della costa adriatica, oltre che in Emilia Romagna anche nelle Marche e in Veneto, fino ad arrivare a Pirano, in Slovenia, nell'estate del 2016 (si veda in proposito il contributo di Massimo Franchini). Anche se non direttamente, è stata inoltre presentata in diversi convegni di carattere storico, archeologico ed etnografico, quale testimonianza della marineria tradizionale romagnola ed esempio di recupero di un bene storico navigante (ricordiamo, tra le altre, la presentazione fatta all'*XIth International Congress of Maritime Museums*, a Grado nel settembre del 2002). Non da ultimo, va ricordato il fatto che la barca ha prodotto una rassegna stampa imponente, tantissimi articoli che le sono stati dedicati sui quotidiani, sui periodici specializzati e in vari libri. Raccontare tutto sarebbe stato difficile e forse anche un po' noioso. Ci limitiamo, dunque, ai punti salienti.



La Saviolina sotto la neve, febbraio 2018 (fotografia di Daniele Cassibon).

La “*Mariegola* delle vele al terzo, delle barche da pesca e da lavoro delle Romagne”

I borghi marinari romagnoli, che si svilupparono soprattutto tra Seicento e Ottocento, furono legati ad eventi economico-sociali che portarono alla “colonizzazione” delle nostre marinerie da parte delle flotte pescherecce chioggiotte, denominate “compagnie da mare”, dedite per prime alla pesca, in particolare alla pesca del pesce azzurro e per questo composte da “sardellanti” (pescatori di sarde). Tali compagnie percorrevano le rotte costiere del Medio-Alto Adriatico, seguendo gli spostamenti stagionali dei banchi di pesce. Le aree di pesca a sud del Delta del Po venivano chiamate “Le Romagne” e fu in questo areale che, con la crisi delle attività marinare chioggiotte, si insediarono le prime comunità di pescatori veneti e friulani, principalmente di Lignano, Grado e Monfalcone. Questi mantennero e divulgarono usi linguistici, terminologie, costumi, arti e mestieri di antica tradizione, le cui radici erano riconoscibili nei seguenti aspetti:

- nelle rotte pescherecce che segnavano i loro spostamenti lungo le coste del Medio e Alto Adriatico;
- nella vita domestica dei marinai e dei pescatori;
- nelle vele delle barche, arricchite e riconoscibili dai colori e da una simbologia personalizzata per riconoscere la famiglia del *paròn de barca*, quasi un’araldica popolare trasferita sulle vele;
- nelle *conserve*, fosse e pozzi refrigerati con neve e ghiaccio, utilizzati per la conservazione del pesce;
- nei rapporti tra pescatore e pescivendolo, o pescivendola;
- nella preparazione dei cibi, le cosiddette “ricette marinare”;
- nelle abitazioni umili e basse localizzate lungo i “porti-canali” e nei borghi sul mare;
- nell’arte di navigare con imbarcazioni armate con vele al terzo;
- nella predisposizione di vere e proprie *Tenze* (cantieri e marinerie) per la costruzione e il ricovero delle barche da pesca e da lavoro;
- nella produzione di cordami, cime, gomene, canapi, nonché di reti, con tutta la relativa ferramenta, per armare barche e reti da pesca.

L’idea di costituire una associazione, la *Compagnia da mare* o *Mariegola* è stata ispirata dalla necessità di riscoprire queste antiche tradizioni, arti, mestieri, forme cooperative e corporazioni, tramandate nei secoli dalle genti di mare. La sua nascita, avvenuta ufficialmente nel 2004 con la presentazione dello statuto, si colloca lungo il solco già tracciato da alcune attività in essere, come il primo raduno di imbarcazioni storiche organizzato a Bellaria e il Corso di Archeologia e Storia Navale organizzato a Cattolica, che in questo senso fu elemento catalizzatore e propulsore. Un’associazione che potesse riunire tutti coloro che intendevano dedicarsi all’arte di navigare nel modo tradizionale, per non perdere la memoria e trasmettere alle nuove generazioni un grande patrimonio di conoscenze e di cultura.

Già prima del Mille sorsero a Chioggia le associazioni di mestiere o corporazioni, che presero varie denominazioni: *scuole*, *fraglie*, *frataglie*, *fraterne*, *confraternite*, *congregazioni*, *compagnie*. Ogni scuola era regolata da uno statuto, chiamato più comunemente *Mariegola* o *Matricola*, sorta di codice di leggi, regole, usanze e consuetudini legate alle attività marittime. La *Mariegola* era anche la raccolta dei termini e delle regole concernenti l’assistenza e la vita degli associati. Ogni scuola, inoltre, aveva ha anche un suo Santo protettore.

L’associazione “*Mariegola* delle Vele al Terzo delle Barche da Pesca e da Lavoro delle Romagne” ha una propria “rotta romagnola” di arti e mestieri. Le città della costa possono disporre così di una cultura del mare fatta di tradizioni, simboli e linguaggi che corre attraverso la memoria trasmessa dai vecchi marinai, dalle vecchie immagini che raccontano ancora di barche dai nomi suggestivi, di vele coloratissime e dai disegni simbolici, di pesche straordinarie, di porti e di approdi. Ma anche di tragici e luttuosi naufragi, come quello dell’imbarcazione “Bruna” che nella notte del 17 gennaio 1929 (l’inverno del famoso “nevone”) colpì la marineria riccionese, di espressioni della religiosità popolare, che si riflette negli ex-voto, nelle preghiere, nella commistione tra fede e religione,

tutte manifestazioni dei timori legati ai pericoli del mare. La *Mariegola* riassume tutto questo patrimonio di cultura marinara. Il nome è stato scelto dagli armatori e dai proprietari delle barche tradizionali, tra cui figurano, oltre ai privati cittadini, anche circoli nautici, comuni rivieraschi e associazioni, tutti riuniti per coordinare attività comuni.



Le Sloopi al raduno della *Mariegola* a Cervia, nel luglio 2007 (fotografia CNR).

Ogni porto romagnolo rappresenta una *Tenza*:

- 1) *Tenza* di Cervia, facente capo al Circolo Nautico “Amici della Vela” di Cervia;
- 2) *Tenza* di Cesenatico, facente capo al Museo della Marineria;
- 3) *Tenza* di Bellaria, avente come riferimento il Comune di Bellaria e l’Associazione Barche dell’Adriatico;
- 4) *Tenza* di Rimini, che fa capo all’Associazione delle Vele al Terzo e a privati cittadini;
- 5) *Tenza* di Riccione, facente capo al Club Nautico di Riccione;
- 6) *Tenza* di Cattolica e Gabicce, che fa capo al Museo della Regina di Cattolica e a privati cittadini.

Le *Tenza*, proprio per la loro natura associativa, hanno come scopo principale la promozione della cultura marinara tradizionale, che si concretizza nell’organizzazione di iniziative diverse, incentrate nei raduni di imbarcazioni storiche, scanditi da un apposito calendario stagionale che viene concordato tra i partecipanti. Ogni *Tenza* ha le sue barche storiche, che fanno parte integrante della *Mariegola*, insieme ai relativi equipaggi, e che partecipano alle iniziative previste.

Il primo raduno stagionale, in ordine di tempo, è quello promosso dalla *Tenza* di Cervia, in coincidenza con la Festa Tradizionale dello “Sposalizio del Mare”, che si tiene solitamente nell’ultimo fine settimana di maggio. Il secondo raduno è quello promosso dalla *Tenza* di Rimini nel secondo fine settimana di giugno. Segue nel secondo fine settimana di luglio il raduno organizzato dalla

Tenza di Bellaria, organizzato in coincidenza con la festa intitolata “Lo sbarco dei Saraceni”. Il quarto raduno è invece organizzato dalla *Tenza* di Riccione nei tre giorni che vanno dal venerdì alla domenica dell’ultima settimana di luglio, in coincidenza con la tradizionale “Festa della Madonna del Mare”. Viene poi il turno della *Tenza* di Cesenatico, nel primo fine settimana di agosto, in coincidenza con la “Festa della Partenza di Garibaldi. Infine, nell’ultima settimana di agosto si tengono il raduno e la festa organizzati dalla *Tenza* di Cattolica, che coincide normalmente con una serata in cui i pescatori della Cooperativa locale offrono alla cittadinanza e ai turisti una cena a base di pesce, cucinato direttamente sulle banchine del porto.



In navigazione nel luglio 2007 (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

La Festa della Madonna del Mare e della marineria riccionese

Si tiene dal venerdì alla domenica dell'ultima settimana di luglio ed è organizzata dalla *Tenza* di Riccione e dal Club Nautico di Riccione, in collaborazione con il Comune di Riccione, con l'Ufficio Marittimo Locale della Guardia Costiera, con le Parrocchie ricionesi, con la Cooperativa Bagnini di Riccione, i ristoratori ed esercenti dell'area portuale, la Cooperativa Ormeggiatori del Porto, la Lega Navale Sezione di Riccione.



Raduno delle barche tradizionali in occasione della Festa della Madonna del Mare nel porto di Riccione, 28 luglio 2013.
La Savjolins apre il corteo; è la prima in alto a destra (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

Nel 2013 il Club Nautico di Riccione ha festeggiato il suo ottantesimo compleanno coinvolgendo la Città e i Cittadini. Per l'occasione, si riunirono nell'ultimo fine settimana di luglio tutte quelle iniziative direttamente o indirettamente legate al mare, che abitualmente venivano programmate e svolte in maniera autonoma, allo scopo di realizzare una grande manifestazione da inserire in modo organico nel programma estivo degli eventi della città. Il gradimento da parte della gente è stato altissimo: tale da far sì che l'iniziativa venisse riproposta. Alcuni degli eventi in programma hanno richiamato la tradizione marinairesca riccionese e, più in generale, quella dell'Alto Adriatico, oltre agli aspetti della religiosità delle genti di mare. In questa circostanza si è quindi realizzato anche il raduno delle barche storiche, sempre nello spirito di riscoprire le antiche tradizioni, i linguaggi, le arti, i mestieri e la religiosità della gente che viveva delle risorse del mare.



il Mare
in festa

FESTA DELLA MADONNA DEL MARE e DELLA MARINERIA RICCIONESE 26-30 Luglio 2013



VENERDI 26 Luglio

Terrazza CLUB NAUTICO

Ore 21 Conferenza a cura di Stefano Medas (ISTIAEN) "La sponda adriatica in rapporto alla kolnè greca" - Itinaggi e cultura nel mediterraneo e nell'adriatico, dagli antichi Greci alla Repubblica Serenissima
Incontro con Carlo Volpe (Club Nautico Riccione) "Le vele in adriatico"



SABATO 27 Luglio

BUON COMPLEANNO CLUB NAUTICO! 80 anni di storia

Ore 10 al porto

Arrivo barche storiche nel porto canale

Ore 15 al porto

Valleggiata al terzo...tra cielo e mare

Ore 17 palazzo del turismo

Inaugurazione mostra "RELIGIOSITA' E SUPERSTIZIONE DELLE GENTI DI MARE"

a seguire incontro - aperitivo con Carlo Volpe sulla storia del Club Nautico

Ore 21

facciata Hotel Savio Spiaggia

Proiezioni "Riccione retro"



DOMENICA 28 Luglio

Ore 5 bagno GIORGIO - Zona 60

Concerto al sorgere del sole "Una notte in Buenos Aires" con Quintettango e Norma Angelini

Pesca da riva "La tratta delle trote"

Ore 11 porto

Processione in mare barche al seguito della Savolinia con a bordo la Madonna del Mare

Ore 16 porto

I nomi per i bambini Laboratori gratuiti di acquaponia a cura di AUSER

Ore 21 p.le Porto

SS Messa Corale celebrata da Mons. Don Luigi Ricci - ricario generale e dai parroci cittadini

Concerto del Coro Porta Verde di Riccione

Fuochi d'artificio con presenza d'imbarcazioni in mare



LUNEDI 29 Luglio

Ore 19 **Convegno** a cura bar e ristoranti del Porto

Ore 21 darsena

Palio della Voga "tra i quartieri marinai" a cura degli bagnini di Riccione

Ore 22 da Pia Roma "L'INERITUDINE"

Carton musicale e teatrale con spettacolo finale in Piazzetta Tosi a cura di Ausser



MARTEDI 30 Luglio

Ore 11 porto

Regata chil'80 del Club Nautico per i giovani della scuola di vela

Ore 21,30 porto

Concerto dei FRAGIL VIDA sulla Savolinia



Comitato promotore: parrocchie - capitaneria di porto - auser - club nautico - lega navale - ass.ne naz.le marinai d'Italia - coop bagnini - coop piccola pesca - coop ormeggiatori - ristoranti ed esercenti area portuale

Coordinamento: Comune di Riccione - Istituzione riccioneperlacultura - Ufficio Cultura

Proiezioni regate storiche, proiezioni tematiche, esposizioni e mercatini, degustazioni...

Da Riccione ad Ancona

Nel mese di agosto 2001 la segreteria del Comune di Ancona inserì la partecipazione della Saviolina nel programma della “Festa del Mare in onore del Patrono San Ciriaco”, che si è svolta dall’8 al 9 settembre. Si trattava di una festa molto sentita e partecipata, oltre che dalla cittadinanza anche dagli ospiti provenienti dai centri limitrofi, con qualche presenza anche dalla costa dalmata. Una folla incuriosita salutò tra gli applausi l’arrivo della Saviolina, a bordo della quale salirono poi le autorità cittadine e quelle ecclesiastiche per celebrare il rito in memoria dei caduti del mare.

Riflettori internazionali per la Saviolina a Grado (Gorizia)

Dalla metà degli anni Novanta del secolo scorso ci sono state diverse occasioni in cui la Saviolina è stata protagonista di interventi dedicati in occasione di convegni scientifici di tema di storia ed etnografia navale, oltre che di restauro e valorizzazione dei beni culturali. Una di queste, di respiro internazionale, ebbe luogo nel mese di settembre del 2002, quando la città di Grado, congiuntamente a quella slovena di Pirano, ospitò il *XII International Congress of Maritime Museums*. Nel nuovo Palazzo dei Congressi si svolse l’assise internazionale che ogni tre anni fa il punto sulla situazione dei musei navali, sui problemi di restauro e valorizzazione del naviglio storico e del patrimonio di cultura immateriale ad esso legato. Proprio nella sessione dedicata al recupero e alla valorizzazione, lunedì 9 settembre, l’archeologo navale Stefano Medas presentò i recenti lavori di restauro della Saviolina e i progetti di valorizzazione della barca intrapresi dal Club Nautico di Riccione, con particolare attenzione al recupero della memoria legata ai mestieri.

Il Convegno ebbe come cornice anche una serie di manifestazioni collaterali particolarmente interessanti per la loro connotazione turistico-culturale. Carlo Volpe e Mario Gnoli, membri dell’equipaggio della Saviolina, raggiunsero Grado via mare da Venezia, insieme agli amici dell’associazione veneziana *Arzanà*, a bordo di una *sampierota* e di una *caorlina*. Il rientro fu per il gruppo dei naviganti ancor più emozionante, poiché si svolse in navigazione notturna attraverso le acque interne che collegano la laguna di Grado con Venezia.

Alla “Rotta del sale”, rievocazione dell’antica via commerciale adriatica che legava Cervia a Venezia

Nella Laguna Veneta, da Chioggia fino a lesolo, il sale ha offerto per secoli una grande opportunità di lavoro e di commercio. Con il passar del tempo molte saline furono abbandonate e sostituite dalle *valli da pesca*. Con l’introduzione del monopolio del sale, Venezia adottò uno strumento di potere a livello internazionale. Di grande rilevanza fu il possesso, dopo quelle di Chioggia, delle saline di Cervia, da cui ricavarono il sale necessario per l’esportazione verso tutto il mercato padano, da Verona alla Lombardia, da Bologna alla Toscana.

Basandosi su questa realtà storica, nel 1986 per iniziativa del Circolo Nautico di Cervia, con il patrocinio dell’Amministrazione Comunale, fu organizzato il primo raduno delle barche con vela al terzo. Venerdì 18 luglio presso la banchina del porto di Cervia ormeggiarono ben quindici imbarcazioni provenienti da tutto il litorale romagnolo. C’erano la lancia Assunta della famiglia Marini, il lancione Tre Fratelli già del Prof. Riccardo Brizzi, da Riccione Secondino Savioli con la Saviolina, oltre alle lance Tullia e Ondina, da Venezia il trabaccolo Nuovo Trionfo e quattro topi veneti del Diporto Velico, la *caorlina* Tramontina e la *sampierota* Dina, da Pesaro il trabaccolo San Giorgio (già Piovra). Da quel primo raduno ne seguirono altri, che coinvolsero barche dai porti di Cervia,

Cesenatico, Bellaria, Rimini, Riccione e Cattolica, appartenenti alle diverse *Tenze* della *Mariegola* delle Romagne, tutte riunite nella rievocazione del viaggio destinato a portare, oggi simbolicamente, il sale di Cervia fino ai Magazzini del Sale di Venezia. L'iniziativa, che trova uno dei suoi principali referenti in Luciano Boscolo Cucco, console della *Mariegola* delle Romagne in terra lagunare, ha visto la Saviolina sempre presente come portabandiera delle tradizioni marinare riccionesi.

In concomitanza con la ricorrenza del bicentenario della nascita di Giuseppe Garibaldi, la settima edizione della "Rotta del Sale" fu dedicata all'eroe nazionale che il 2 agosto 1849, imbarcatosi a Cesenatico, riuscì a sfuggire all'esercito austriaco grazie ai pescatori chioggiotti e ai loro bragozzi. Storie di pescatori e di marinai, che talvolta si sono incrociate con la storia del nostro paese.



La Saviolina alla "Rotta del sale" nel luglio 2008, durante la tappa a Cesenatico (fotografia CNR).

Ammiraglia dei Corsi di Archeologia e Storia Navale a Cattolica

Dopo essere stata la barca “fondatrice” del primo Corso di Archeologia e Storia Navale, tenutosi nel 1995 in collaborazione tra il Comune di Cattolica – Centro Culturale Polivalente e l’Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, la Saviolina ha continuato a partecipare a questa iniziativa sempre in qualità di ammiraglia della piccola flotta che si riuniva nel porto di Cattolica (il suo primo porto!), fino al 2006, anno in cui si concluse quella bella esperienza, di cui già parlammo nel fascicolo del 2000. Un’esperienza, è bene ricordarlo, che ha avuto in qualche modo anche un significato fondante, funzionando da catalizzatore di attenzione intorno ad un’iniziativa che riuniva, nell’ultima settimana di agosto, le barche tradizionali naviganti della costa romagnola, sulle quali si imbarcavano appassionati di archeologia e di tradizioni marinare provenienti da tutta Italia, qualche volta anche dall’estero. L’esperienza di Cattolica, proseguita col Museo della Regina dopo la sua istituzione nel 2000, è stata infatti elemento propulsore di molte iniziative che sono seguite, dall’associazionismo ai raduni di barche storiche, contribuendo a creare quel clima culturale e sociale che caratterizza oggi la comunità romagnola dei cultori di vela al terzo. Tra i tanti, uno degli aspetti singolari che per un’intera settimana distingueva la presenza della Saviolina nel porto di Cattolica, era vedere i pescatori più anziani andare a visitarla, riconoscendo il Nino Bixio costruito a Gabicce e rimasto a Cattolica fino al 1942. Lì, sulla banchina, rievocavano i ricordi raccontando le loro esperienze ai più giovani. Per gli allievi del corso era anche quello un modo importante per avvicinarsi alla tradizione marinaresca, raccogliendo dalla viva voce dei protagonisti le informazioni sulla storia della barca e sui nostri porti, sulle tecniche di pesca e di navigazione.



Gli allievi del Corso di Archeologia e Storia Navale di Cattolica in navigazione a bordo della Saviolina presso il monte di Gabicce (fotografia di Dorigo Vanzolini).

La Saviolina conquista il Presidente della Repubblica

Carlo Azeglio Ciampi

A volte i colori possono diventare protagonisti inaspettati; nel nostro caso i colori delle vele della Saviolina. Descriviamo con ordine i fatti. Durante la fase di realizzazione del progetto di recupero della Saviolina abbiamo avuto modo di spiegare come le vele colorate divennero elemento di arredo della città di Riccione, ottenendo anche un inaspettato consenso dalla gente e dai media. ««Era-
vamo ancora agli inizi della collaborazione con gli alunni delle ultime classi dell'Istituto d'Arte (oggi Liceo Artistico) "F. Fellini" di Riccione»», ricorda Giuseppe (Pino) Fuggiano, ««quando, un pomeriggio, al Club Nautico ricevetti una telefonata. Mi giunse così la notizia che il Quirinale aveva concesso il nulla osta per una visita degli alunni al Presidente Carlo Azeglio Ciampi. Tutti fummo colti da un sentimento di stupore e di gioia, fin quando giunse il giorno dell'incontro, a cui parteciparono le classi quarta e quinta con due professori. Era l'aprile del 2002.

Assolti i convenevoli previsti dal protocollo, furono donati al Presidente Ciampi tre libri sulla città di Riccione e, fra questi, il libro sulla Saviolina, insieme a un quadro che ritraeva in forma stilizzata la barca e la vela al terzo. La visita si concluse con un caloroso e cordiale ringraziamento del Presidente, che, da buon livornese e appassionato velista, manifestò tutto il suo compiacimento»»



Il Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi riceve il quadro della Saviolina dagli alunni dell'Istituto d'Arte "Federico Fellini" di Riccione (fotografia CNR).

Sulle tessere autostradali e sulle carte di credito

Alla 41° Edizione della Fiera Internazionale del Francobollo, svoltasi a Riccione nel 2002, ci fu una grande novità nell'emissione delle ViaCard autostradali. Il lancione Saviolina fu preso a simbolo della Città e del Salone della Cartolina. La Società Autostrade realizzò infatti una tiratura limitata di mille ViaCard, in cui la barca compariva mentre navigava a vele spiegate. Un vero successo: in poco più di un'ora andarono tutte esaurite.



ViaCard della società Autostrade con la Saviolina 2002 (fotografia di Giuseppe Fuggiaro).

Nell'agosto del 2006, invece, la Banca Popolare dell'Emilia Romagna emise una carta di credito con l'immagine della Saviolina e le barche della Mariégola, ormeggiate nel porto di Riccione con le vele "amanticiolate". Anche questa iniziativa, decisa dalla direzione della Banca e approvata dal Club Nautico, divenne un successo.



Carta di credito della Banca Popolare dell'Emilia Romagna con le barche della Mariégola nel porto di Riccione, emessa nel 2006 (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

Da Trapani per conoscere la Saviolina

Impegnato da diversi anni sul fronte della diffusione della cultura e delle tradizioni marinare, il Club Nautico ha organizzato dal 2 al 4 luglio 2004 un breve stage teorico-pratico per gli allievi del Corso Universitario di Archeologia Navale, attivo a Trapani fino al 2012 come distaccamento della Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali dell'Università di Bologna, con sede a Ravenna. Il progetto, ideato e realizzato da Stefano Medas, che nel corso di Trapani insegnava Storia della navigazione antica, portò a Riccione dodici studenti e due maestri d'ascia trapanesi, grazie al sostegno finanziario dell'Università di Bologna – Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali (che offrì il viaggio aereo agli allievi), del Comune di Riccione (che contribuì col soggiorno degli allievi in loco) e dello stesso Club Nautico (che mise a disposizione la Saviolina, gli equipaggi e tutta la logistica). Lo scopo è stato quello di avvicinare i giovani studenti di archeologia navale agli aspetti etnografici di una navigazione, quella con la vela al terzo, che ha conservato intatti i suoi caratteri di arcaicità, per molti aspetti riconducibili ad un orizzonte tecnico e culturale che possiamo definire "antico". Un tema, quello del rapporto tra antichità e tradizione, ampiamente trattato nel corso universitario, dal momento che la marineria tradizionale, come ben noto, rappresenta un interessantissimo termine di confronto nello studio della nautica antica.

Lo stage prevedeva una fase teorica, svolta presso la sede del Club Nautico con la collaborazione di Alfonso Manzi (maestro d'ascia, cantieristica tradizionale), di Carlo Volpe (storico della marineria locale) e di Giuseppe Fuggiano (decorazione tradizionale delle vele al terzo), che hanno presentato un quadro generale della nostra marineria, mentre Stefano Medas si è occupato di relazionare questi aspetti col mondo antico e di istruire gli allievi sulle manovre. La fase pratica dello stage è stata realizzata mediante uscite in mare a bordo della Saviolina, nel corso delle quali gli studenti hanno potuto fare esperienza diretta di navigazione secondo le tecniche tradizionali, ricevendo, a conclusione delle tre giornate, un attestato di partecipazione. L'iniziativa, comparsa sui quotidiani locali, ebbe notevole risonanza sia a Riccione che a Trapani.



Gli studenti del Corso Universitario di Archeologia Navale di Trapani (Università di Bologna, Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali, Ravenna), sulla terrazza del Club Nautico (fotografia CNR).

Un ospite di riguardo:

Victor M. Guerrero Ayuso

Il 10 luglio del 2005 la Saviolina ha ospitato a bordo una personalità di primo piano nel mondo dell'archeologia navale internazionale: il Prof. Victor M. Guerrero Ayuso, già docente di Preistoria all'Università delle Isole Baleari (Spagna), noto archeologo subacqueo e navale, autore di moltissimi contributi scientifici dedicati in particolare alla navigazione preistorica e primitiva, tra cui ricordiamo il monumentale volume *Prehistoria de la Navegación - Origen y desarrollo de la arquitectura naval primitiva* (Oxford 2009). Venuto a conoscenza dell'esistenza della Saviolina grazie all'amico e collega Stefano Medas, con cui ha condiviso diversi progetti di ricerca nel campo dell'archeologia navale, Victor Guerrero non ha voluto rinunciare all'esperienza di navigare con questo testimone vivente della storia della nostra marineria, prendendo lui stesso il timone e rimanendone entusiasta. Meglio di chiunque altro, del resto, uno studioso di preistoria può apprezzare il valore della comparsa etnografica. Tornato a Palma de Maiorca, Victor parlò della Saviolina ai suoi studenti, come importante esempio di recupero e di valorizzazione di una tradizione nautica le cui radici affondano in un passato molto lontano.



Il Prof. Victor M. Guerrero Ayuso al timone della Saviolina (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

Verso sud fino a Porto Recanati

Il 29 e 30 luglio 2006 a Porto Recanati la Saviolina partecipò alla prima edizione dell'evento "*Due culture...un solo mare*", dove ebbe un posto d'onore come ammiraglia della flottiglia locale di vele al terzo. L'evento si concluse con la sfilata del Palio Storico di S. Giovanni e la rievocazione del Palio dei *Muccolò*, una corsa con le coffe piene di pesce fatta dagli *sciabbegotti*, pescatori che un tempo utilizzavano la *sciabbega*, l'imbarcazione da pesca tipica di quelle coste, da tempo in disuso. La nostra collaborazione con la città di Porto Recanati ebbe ulteriore seguito negli anni successivi, rinsaldando i sentimenti reciproci nei confronti delle tradizioni marinare.

Alba e tramonto in mare a Riccione

Per alcuni anni a partire dal 2006, nel periodo estivo fu realizzata a Riccione una curiosa iniziativa, intitolata "Alba e tramonto in mare". Si trattava di uscite in mare bisettimanali con la Saviolina, a cui era possibile iscriversi liberamente su prenotazione, per assistere a bordo allo spettacolo dell'alba e del successivo tramonto. La segreteria del Club Nautico fu presa d'assalto sia dai turisti che dai residenti, al punto da dover aumentare il numero delle uscite, fino a esaurire la disponibilità degli equipaggi.

Da Stintino a Saint-Tropez, passando per Capri

A questa importantissima iniziativa la Saviolina non partecipò direttamente, ma come simbolo e testimone della Città di Riccione. A parteciparvi davvero furono invece alcuni soci del Club Nautico con la lancetta tradizionale "Fortunata" di Riccione (all'epoca proprietà condivisa tra Alfonso Manzi, Carlo Voipe, Giuseppe Fuggiano e Stefano Medas). Lunga soli 5 m, era certo più agevole da trasportare rispetto alla Saviolina. Fu così che la vela al terzo dell'Adriatico incontrò la vela latina del Tirreno. Dal 26 al 28 agosto del 2004 la "Fortunata" partecipò alla regata "22ª edizione Trofeo Presidente della Repubblica" a Stintino, in Sardegna, insieme ad una nutritissima flotta di vele latine provenienti dall'Italia, dalla Spagna, dalla Francia, dal Principato di Monaco e dalla Tunisia, oltre ad una feluca arrivata niente meno che dal Museo Navale di San Francisco, Stati Uniti. In seguito il Club Nautico e la "Fortunata" parteciparono ad altri raduni e regate di barche storiche: a Mentori, a Montecarlo, a Saint-Tropez, a Sorrento e a Capri.



Raduno della Vela Latina a Saint-Tropez
(fotografia di Giuseppe Fuggiano).

Alla Scuola di Vela Storica a Cesenatico

La Saviolina ha partecipato alla prime tre edizioni della Scuola di Vela e di Navigazione Storica, che dal 2009 si tiene a Cesenatico presso il Museo della Marineria, in collaborazione con l'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale e, dall'ultima edizione, anche con la Lega Navale Italiana – Sezione di Cesenatico. L'iniziativa, che ha raccolto l'eredità delle dodici edizioni del Corso di Archeologia e Storia Navale di Cattolica (1995-2006), alle quali la Saviolina non ha mai mancato, prevede una fase di istruzione teorica e una di navigazione con le barche al terzo del Museo. La navigazione si svolge normalmente in flottiglia, insieme al Barchèt (barchetto, trabaccolo da pesca) e al San Nicolò (bragozzo da pesca) del Museo della Marineria.



In porto a Cesenatico insieme ad altre barche tradizionali (fotografia di Stefano Medas).

A Bellaria “Lo sbarco dei Saraceni”

Quella intitolata “Lo Sbarco dei Saraceni” è un’iniziativa/raduno organizzata dalla Tenza di Bellaria nel secondo fine settimana di luglio.

*“Lo nero periglio che vien da lo mare...
Ad ogni inizio di Primavera”*

Sin dall’antichità il litorale adriatico è stato oggetto di incursioni da parte dei pirati. Tra il XVI e gli inizi del XIX secolo erano frequenti gli attacchi piratici alle navi mercantili che in Adriatico davano vita ad un fiorente traffico commerciale di cabotaggio, cioè costiero. Erano le *fuste* con le vele nere dei pirati Saraceni e Barbareschi che, con l’arrivo della primavera, solcavano il nostro mare per darsi alla pirateria sulle nostre spiagge. Attacchi e sbarchi che vengono rievocati nell’iniziativa che si tiene a Bellaria, con l’uso delle nostre barche tradizionali, a cominciare dalla Saviolina che, per l’occasione, assume il ruolo di una *fusta* barbaresca. I pirati saraceni presenti a bordo sono Ali’ Pascià (Augusto Tammaro), Sinan Capudan Pascià, alias Cicala, marinaio della Serenissima Repubblica di San Marco catturato dai Mori, convertito all’Islam e divenuto in seguito Gran Visir del Sultano (Alberto Renzi), Allah Ben D’Uhr (Piccioni Antonio), Pargali Ibrahim Pascià, serraschiere di Solimano il Magnifico (Gianni Fabbri). Poi gli schiavi (Beppe Morri e il compianto Alfonso Manzi), addetti alle manovre. Per volontà espressa di Allah Ben D’Uhr, a bordo della barca si trovano cinque belle odalische prelevate direttamente dall’harem del sultano. Fu proprio lui, Allah Ben D’Uhr, a non aver voluto che a bordo vi fossero giannizzeri ed eunuchi, sentenziando: “alle odalische provvediamo noi!”

La flotta, costituita da numerose *fuste*, è già nelle acque al largo di Bellaria, comune costiero del Golfo di Venezia, con gli equipaggi pronti allo sbarco. Al tramonto si attende che a riva alcuni Mori, mandati in avanscoperta, accendano i fuochi (per l’occasione fuochi d’artificio) come segnali per dare inizio allo sbarco. E così avviene. È il segnale! Le fuste manovrano in direzione del porto e dalla prima che avanza sale un rullo di tamburi che terrorizza le genti della costa. Ora i fuochi illuminano l’ingresso nel porto e le fuste dei pirati saraceni varano all’ormeggio per predisporre allo sbarco. La gente, numerosissima sulla riva, è in preda al panico, anzi... all’entusiasmo: c’è chi fugge, chi si inchina, chi piange, chi plaude. Lo sbarco procede in una confusione generale. Sbarcano prima i Saraceni, poi i giannizzeri, gli eunuchi, infine le odalische, in un coro di esclamazioni e di grida. Anche quest’anno (correvà il mese di luglio dell’anno 2010 di Nostra Signore) si è consumata l’avventura “dello nero periglio venuto dal mare”. Firmato: Pargali Ibrahim Pascià, serraschiere di Solimano il Magnifico.



I pirati saraceni a bordo della Saviolina, a Bellaria per l’edizione 2010 de “Lo sbarco dei Saraceni”: Gianni Fabbri, Antonio Piccioni, Augusto Tammaro, Alberto Renzi (fotografia CNR).

Un ospite di riguardo:

John McNeill

Una giornata speciale quella del 29 agosto 2012, quando Stefano Giuliodori invitò a bordo della Saviolina uno dei personaggi più importanti dello yachting internazionale, l'amico John McNeill. <<Lo conobbi tanti anni fa, nel 2000. Era un uomo di marketing, che importava mobili italiani negli Stati Uniti. Lo ospitai diverse volte nel mio albergo a Riccione e diventammo presto amici, soprattutto quando appresi che era una grandissimo appassionato di vela. Lo invitai a bordo della mia *Cocaletta*, un sei metri ormeggiato presso il Club Nautico. Uscita dopo uscita diventammo amici fraterني. Forse fu la stessa distanza geografica, lui di San Francisco ed io di Riccione, a favorire una confidenza speciale, riguardo agli eventi delle nostre vite, ai nostri sogni e alle nostre aspettative. Un rapporto diretto, sincero.

Tornò dopo qualche anno a Riccione. Nel frattempo, nel 2009, era diventato Presidente dello Yacht Club di San Francisco, dove Paul Cayard (il mitico timoniere del Moro di Venezia) aveva mosso i suoi primi passi, e nel 2012 Vice-Presidente dell'International Council of Yacht Clubs. Così, mi invitò a visitare la sua barca a vela, lo "Yankee", un gioiello con alle spalle cento anni di vita, ormeggiata a fianco della barca di Humphrey Bogart, ed io ricambiai invitandolo sulla Saviolina. Chiesi la collaborazione del Dr. Fabio Berni, all'epoca presidente del Club Nautico, che mise a disposizione il suo equipaggio e l'imbarcazione, con al comando Bertino, poi Mario Gnoli, Beppe Morri, Stefano Righetti e Alberto Renzi detto "Cappottino". Era una bellissima giornata di sole, con un bel vento fresco; l'appuntamento era fissato per le ore 15.00. A bordo ricevemmo una calorosa accoglienza e tutti dimostrarono grande cordialità; non era certo difficile intendersi con John, che diventò subito uno di noi. Lo ricordo ancora alle prese con le manovre delle vele e col timone. Fu un'emozione per tutti. Rientrati in porto, aperitivo sulla terrazza del Club e scambio dei doni: la bandiera dello YC San Francisco e quella del CN Riccione, alla presenza del Presidente Berni, di tanti soci ed amici del Club>>.



John McNeill
e la Saviolina
(fotografia di
Stefano Giuliodori).

Agosto 2016: “La Saviolina ai Riccionesi!”

Il messaggio del Sindaco Renata Tosi fu forte e chiaro, in risposta al nostro invito che venne poi formalizzato dal consiglio direttivo del Club Nautico: accoglierla a bordo insieme alla giunta per una veleggiata lungo la costa. Fu allora che lei ci disse: <<la Saviolina non è “nostra”, è dei Riccionesi: condividetela con i cittadini non solo con noi>>.

Fu così che il consiglio approvò il progetto “La Saviolina ai Riccionesi”. Di concerto con Simona Cesarini, addetto stampa del Comune di Riccione, il 3 agosto 2016 era già pronto un breve comunicato stampa per i giornali locali, che recitava così: <<nell’ottica di avvicinare maggiormente questo straordinario bene storico alla cittadinanza, il Club Nautico ha organizzato un’uscita in mare gratuita aperta ai Riccionesi, il giorno 18 agosto prossimo dalle ore 9.00 alle ore 12.00. I posti disponibili sono limitati a 8 e possono essere prenotati direttamente scrivendo una e-mail al Club Nautico (info@clubnauticoriccione.it). L’uscita in mare sarà preceduta da una breve introduzione storica e tecnica>>.

Pubblicato l’invito, che fu condiviso anche sui social-media, non tardarono ad arrivare le prime adesioni; anzi, il numero delle richieste fu così alto da costringerci a replicare più volte le uscite in mare, dopo la prima del 18 agosto. Nel complesso, registrammo una quarantina di ospiti, tra riccionesi e anche qualche turista. Al comando della imbarcazione Stefano Medas accompagnato da Carlo Volpe, Mario Gnoli, Raul Vendemini. Non si trattava di semplici uscite in mare, perché a bordo c’era la storia; quella della Saviolina e quella della marineria adriatica, raccontate con passione da Carlo e Stefano, mentre gli ospiti restavano ad ascoltare affascinati. Fu un’esperienza memorabile. Il progetto coinvolse anche diversi soci del Club che non erano mai saliti a bordo di questa barca, come Gianluigi Egidio, Massimo Casali, Sebastiano Masetti, Stefano Ricci. E crediamo sia interessante riscontrare che proprio da diversi di loro sia oggi composto il consiglio direttivo del Club.



Uscita in mare nell’ambito dell’iniziativa “La Saviolina ai Riccionesi”, agosto 2016 (fotografia di Stefano Giuliadori).

Festività Natalizie 2017-2018

Per tutto il periodo delle festività natalizie 2017-2018, tra dicembre e gennaio, la Saviolina è stata ormeggiata in canale con la prua controcorrente, a pochi metri dal ponte di Viale Dante, opportunamente addobbata con una miriade di luci che ne disegnava lo scafo e le vele.

Il Natale di Riccione 2017 ha portato la firma del designer Aldo Drudi, attraverso un allestimento ispirato ai simboli e all'immaginario della Perla Verde. È in questo contesto che il Sindaco Renata Tosi ha proposto di affiancare la Saviolina al grande abete collocato sul ponte di Viale Dante. Il Club Nautico ha quindi iniziato un grande lavoro di squadra, che ha visto il Presidente Sebastiano Masetti coordinarsi con lo staff del Sindaco responsabile dell'evento. Una volta individuata la collocazione più scenografica per la barca, il progetto è stato sottoposto al comandante dell'Ufficio Locale Marittimo della Guardia Costiera, che ha rilasciato il nulla osta, opportunamente subordinato a un protocollo di sicurezza. A quel punto prese avvio la fase operativa. Stefano Righetti, veterano del consiglio direttivo del Club, ha messo in campo tutta la sua esperienza per realizzare un'impresa non facile, in quanto lo spostamento della Saviolina dal porto al canale, oltre il basso ponte di Viale D'Annunzio, ha reso necessario disalberare la barca, quindi ormeggiarla in sicurezza in canale, rialberarla e procedere al posizionamento di alcune centinaia di metri di luminarie. Le fasi pesanti del lavoro sono state eseguite con l'intervento del cantiere navale Gori. L'ormeggio si è presentato uno dei punti chiave dell'operazione, in quanto, considerando il periodo dell'anno, si è reso necessario mantenere la barca a una certa distanza dalla banchina (affinché la gente non ci salisse), senza tuttavia occupare la parte centrale del canale, cosa che avrebbe ostacolato il traffico acquatico. Inoltre, si è dovuto considerare il rischio delle "fiumane", frequenti in inverno, dunque il pericolo di investimento della barca da parte di materiali galleggianti, come i tronchi d'albero; ragione per cui si è realizzato un ormeggio molto lungo, in grado di ammortizzare i movimenti della barca e gli eventuali strappi dovuti alla piena del fiume o agli urti con materiali galleggianti. A tutto, si è aggiunto un costante lavoro di controllo e di monitoraggio sul luogo.

L'8 dicembre è avvenuta l'inaugurazione, con concerti, performances, cinema, e teatro, con la Saviolina a fare da cornice al grande abete, come una suggestiva immagine carica di storia, di tradizioni e senso di appartenenza, oltre che con l'innegabile eleganza delle sue linee. Ammirata e fotografata senza sosta dalle migliaia di visitatori che si accalcavano sul ponte e lungo la passeggiata che fiancheggia il canale, la Saviolina è stata senza dubbio protagonista di spicco del Natale 2017.



La Saviolina addobbata per le
Festività Natalizie 2017-2018
(fotografia di
Daniele Casaboni).



Sotto la neve, febbraio 2016 (fotografia di Daniele Casalbini).



La Savicolina in navigazione durante la "Rotta dei saie" (fotografia CNR)

Allegro diario di bordo di una “Rotta del Sale” con la Saviolina

Gianni Fabbri

È l'alba, quando si mollano gli ormeggi. “Motore... avanti tutta”. Una volta fuori della bocca di porto, viene issata la vela maestra, facendo ricorso al verricello; di lì a poco, manualmente con la drizza, anche la “trinchetta” o vela di prua è a riva. Messa la barca in rotta, viene armato anche lo “spunter” (bompresso mobile) sul quale viene murato il “polidrone” o grande fiocco.

Con le vele gonfiate da una “beva ad fura... ad furest”, cioè una brezza di mare leggera da nordest, 8-10 nodi reali, spento il motore, ci si mette in rotta su Cervia, 325-350 gradi nord/nordovest.

L'equipaggio della “Saviolina” e' così formato: il “Dottore”, Enrico Colombo; lo “Zio”, Antonio Piccioni; “Cappottino”, il compianto Alberto Renzi; “Gianoski”, Gianni Fabbri. Tutti soci del Club Nautico Riccione.

Per unanime volontà dell'equipaggio, la responsabilità della conduzione della barca è collegiale. Si è deciso, contro ogni regola e tradizione, di non prevedere la figura del comandante di bordo. Va detto che, all'epoca, la Saviolina poteva annoverare diversi equipaggi che navigavano al comando di “Bertino”, al secolo Alberto Cappelli, un veterano che conosce la Saviolina fin da quando si chiamava Nino Bixio e stazionava a Cattolica, coadiuvato da Mario Gnoli, Stefano Medas e Massimo Franchini.

La Saviolina, come una bella e aristocratica signora, arrendevole e accondiscendente, risponde puntualmente ai comandi. Andatura di bolina larga, a risalire il vento! Lo scarroccio – spostamento laterale per effetto del vento sulle vele e del moto ondoso sullo scafo – è abbastanza contenuto. Non comporta perciò la necessità di continue correzioni di rotta. L'equipaggio intona a gran voce un antico canto dedicato al mare, per esprimere la gioia offerta dalla libertà e dall'incontenibile pienezza di vita:

*“It's only me... from over the Sea
Barnacle Bill the Sailor
I'm all drop... like a Christmas tree
Barnacle Bill the Sailor...”*

(Is an American drinking song)

È al traverso del porto di Cesenatico che le condizioni meteo-marine peggiorano. Il vento da ponente è aumentato a 20 nodi, con raffiche di 25. Il mare è abbastanza formato: le “ochette” – quando il mare comincia a incresparsi – sono diventate onde frangenti. Piove a dirotto. L'equipaggio ha indossato le “incerate”, e ha provveduto ad ammainare la vela maestra, a ritirare il “polidrone” e disarmare lo “spunter”. Viene mantenuta issata la “trinchetta”, alla quale è stata data una mano di terzaroli – per ridurre la superficie velica – così da fornire stabilità all'imbarcazione, che è continuamente sollecitata da colpi di mare e di vento. Si procede, quindi, a vela e motore. Il timoniere, seguendo le indicazioni, cerca di mantenere una rotta a due miglia circa dalla linea di costa: non troppo vicino alla spiaggia, per non finire tra le onde frangenti o sulle secche; non troppo lontano dalla riva, per non perderla dal campo visivo. Va tenuto presente che la Saviolina è abilitata a navigare non oltre le tre miglia.

Seguendo le regole di una buona navigazione con mare formato, il timoniere cerca di prendere il mare “al mascone”, essendo il mascone ciascuna delle due parti laterali della prua. Quando il mare è abbastanza formato, conviene sempre prenderlo “al mascone”, seguendo una rotta che consenta di frangere le onde con questa parte della prua. È l'andatura che assicura all'imbarcazione una migliore manovrabilità e che non provoca danni sensibili. Quando il mare diventa mosso o agitato, bisogna prestare molta attenzione

nell'assecondare i colpi di mare, in modo da attenuarne il più possibile la violenza. Si deve puggiare, portando contemporaneamente la barra del timone sopravvento e lasciando la scotta della vela, quando l'imbarcazione monta sull'onda, perché la prua riesca a superarla facilmente. Poi, orzare, dopo aver superato la cresta dell'onda, quando la barca comincia a scendere nel cavo, ma facendo ben attenzione a non straorzare, cioè a perdere il controllo del timone e della direzione, con conseguente traversamento dell'imbarcazione. Una piattaforma d'estrazione del gas sulla dritta indica che la Saviolina, lasciato sulla poppa Cesenatico, sta ora navigando a non più di tre miglia da Cervia. Infatti, a ponente, si delineano distintamente i due grattacieli e scrutando meglio vengono individuati anche i due fanali - verde sulla destra, rosso a sinistra - che segnalano l'inizio del corridoio per l'ingresso nel porto canale di Cervia. La pioggia è diminuita di intensità, anche l'onda è meno nervosa: è tutto più tranquillo, per cui, anche l'umore dell'equipaggio ne risulta sollevato.

<<Passata è la tempesta... Odo augelli far festa...>>.

Viene ammainata anche la trinchetta e si manovra a motore per l'ingresso in porto, con successivo ormeggio "all'inglese", con la prua rivolta verso mare, nel molo di ponente, proprio di fronte alla sede del Circolo Nautico "Amici della Vela" di Cervia. Già ormeggiate ci sono le imbarcazioni I Tre Fratelli, della Tenza di Cervia, Il Barchet e il San Nicolò, della Tenza di Cesenatico. È previsto l'arrivo, sempre in mattinata, anche della Teresina, della Tenza di Bellaria. Scambiati i saluti di rito tra gli equipaggi, tutti al bar del Circolo per brindare alla Mariegola e, more solito, "lunga vita ma noi". Arrivati anche gli amici di Bellaria, Adriano, Fiorenzo e compagnia bella, equipaggio della Teresina. Tutti a tavola al ristorante del Circolo per il pranzo offerto dagli "Amici della Vela". Menù: risotto alla marinara, fritto misto di pesce, insalata mista, caffè, grappa e ... bianco fresco, come se piovessse.

Dopo i primi brindisi, "Cappottino" e "Gianoski" della Saviolina danno la stura alle prove d'orchestra o, meglio, di canto, intonando alcune vecchie, tradizionali canzoni marinare napoletane.

*"Sul mare luccica l'astro d'argento
Docile e' l'onda, prospero e' il vento
Venite all'agile barchetta mia..."*

*"Vicin'o' mare, facimmo 'ammore
A core a core, pe' nce spassa
So marenaro e tiro 'a rezza....
O Marenariello"*

Sono le ore 17,00, quando viene aperto il ponte e le barche passano e vanno all'ormeggio nel canale prospiciente i Magazzini del Sale, per predisporre al rito della partenza (finta) della "Rotta del Sale". Una delle antiche rotte del Mediterraneo, i cui paesi rivieraschi, grandi o piccoli che fossero, dipendevano dalle risorse d'oltremare: alimenti, sale, spezie, tessuti, pelli, tappeti, metalli e tanto altro. Inoltre, poiché le uniche comunicazioni possibili per le lunghe distanze erano via mare, il dominio delle acque e sulle acque era essenziale e, di conseguenza, bisognava conoscere e dominare le rotte, per rendere sicuri i traffici e le attività commerciali.

*"Lieta l'eroe dell'innocente vento
La vela dispiegò. Quindi al timone
Sedendo, il corso dirigeva con arte
Né gli cadea sulle palpebre il sonno
Mentre attento le Pleiadi mirava
E il tardo a tramontar Boote e l'Orsa
Che chiamano anche col nome di Carro
Che ruota in un punto e spia Orione..."*

(Omero, "Odissea" - Canto V)

Da Oriente a Occidente, sulla rotta di Odisseo e di Diomede – prima di Giasone e i suoi Argonauti – dall'Egeo ai porti di Roma, Centumcellae (Civitavecchia), Puteoli (Pozzuoli), Porto di Claudio (Ostia), quando a guidare la navigazione erano gli astri, le stelle, le costellazioni, le rotte si snodavano da Costantinopoli all'Andalusia, da Siracusa a Cipro, da Alessandria d'Egitto a Ravenna e Aquileia. Da quanti secoli si naviga sulle stesse barche, come navigavano i Fenici, i Greci, i Romani e poi i Veneziani, i Genovesi, gli Ottomani, gli Uscocchi. Di porto in porto, di tappa in tappa. Epoche diverse hanno segnato la storia antica della navigazione nel Mediterraneo e ogni approdo ne racconta un pezzo, un episodio. Così anche Cervia e la sua "Rotta del Sale".

È la sera di Mercoledì 15 luglio, In *Festum Salis*. Sul Piazzale dei salinari c'è un menestrello che, insieme a un gruppo di figuranti, con il suo racconto accompagna il pubblico nell'atmosfera di antiche arti e mestieri, quadri di vita quotidiana attraverso cui si ripercorre storia di Cervia, del suo sale e delle sue saline, lungo l'antica rotta che conduceva questa merce preziosa, l'oro bianco di Cervia, fino ai "Magazzini del sale" della Serenissima Repubblica di San Marco. Nello spettacolo che segue, vengono ricostruiti i momenti salienti in cui i 'salinari' cervesi riempivano i sacchi, poi, sotto l'occhio vigile del Podestà veneziano, Malatesta Novello, inviato in loco dalla Signoria veneziana, mentre il Vescovo di Cervia, Pietro Barbo, procedeva alla benedizione, li caricavano sulle imbarcazioni ormeggiate lungo il canale.

Figura centrale di tutto il rito era il *Proveditor Salis* che assisteva al carico del sale, verificando che tutte le operazioni si svolgessero in modo corretto, apponendo poi il sigillo del "sale di Cervia" ai documenti che lo accompagnavano e sui sacchi che lo contenevano. Una sorta dell'attuale marchio D.O.C.

Il sale, prezioso fin dall'antichità perché utilizzato per la conservazione degli alimenti, ha legato Cervia e le sue saline a Venezia fin dal 1200. Ed è in questo contesto che ogni anno la Compagnia del Mare (flotta) della "Mariegola delle Romagne" ripercorre la rotta che in un tempo lontano era seguita dai bragozzi, dai pieleggi e dalle bragagne. Dal 1400, ai tempi di Pietro Barbo, il Vescovo di Cervia poi divenuto Papa, e che a Cervia portò l'antica festa della "Sensa", lo "Sposalizio del Mare", i Cervesi avevano contatti continui con Venezia, della cui Repubblica fecero anche parte per almeno mezzo secolo. Tutto questo è comprovato dall'apertura nella città lagunare di un *hospitium*, un rifugio e sede per la comunità cervesa che di volta in volta si recava a Venezia per commerciare il sale. A ricordo di questi fatti e di quei tempi, la flotta della "Mariegola delle Romagne" ripercorre la rotta, non appena dalle "camillone" (le saline, dove ancora oggi si produce e si lavora secondo l'antica tradizione) esce il "primo raccolto" (di sale, ovviamente). Si fa rotta verso nord, puntando prima su Chioggia e poi su Venezia.

Dopo la "finta partenza", eseguita per esigenze scenografiche e di spettacolo, la vera partenza avviene all'alba, al canto

*"L'aurora di bianco vestita
Già l'uscio dischiude al gran Sol
Di già con le rosee sue dita
Carezza dei fiori lo stuol..."*

(Leoncavallo, "Mattinata")

Alla flotta sopra citata si sono aggiunte la Marzia, una lancia iscritta alla Tenza di Cattolica, e Le TreSorelle, altra lancia appartenente alla Tenza di Cervia. La rotta è 350°-355°, su Porto Corsini di Ravenna. Le imbarcazioni procedono a ventaglio, navigando a non più di un miglio, un miglio e mezzo dalla linea di costa. Non spira un alito di vento, bonaccia bianca. Si va avanti a motore con issata solo la trinchetta, per segnare la presenza. Il sole è sempre più alto sulla linea dell'orizzonte e sfilano, ben visibili sulla costa, Casal Borsetti, Lido di Spina, Lido degli Estensi e

Porto Garibaldi, antico Porto di Magnavacca. Arrivati quasi al traverso di Magnavacca, ci si allarga per tre miglia su una rotta di 90° gradi, per non finire dentro gli allevamenti di cozze. Quindi rotta su Punta della Maestra, dove c'è il grande faro, alla foce del Po della Pila, o Po di Maestra.

*"Li miei compagni fec' io sì aguti
Con questa orazion picciola, al cammino*

Che a pena poscia li avrei ritenuti
E volta nostra poppa nel mattino
Dei remi facemmo ali al folle volo
Sempre acquistando dal lato mancino.

(Dante, Inferno, Canto XXVI)

Sempre acquistando sul lato mancino, vediamo sfilare sulla riva la foce del Po di Goro, inconfondibile col suo faro, la Sacca di Scardovari, alla foce del Po di Gnocca o della Donzella, Porto Barricata, alla foce del Po di Tolle, la centrale termoelettrica di Porto Tolle, con i suoi quattro scambiatori di calore, enormi e ben visibili per più di un'ora di navigazione: una vista continua, quasi ossessiva fino a quando, doppiata la boa foranea del Po della Pila, a Punta Maestra, si fa rotta direttamente su Chioggia, senza più costeggiare. L'ingresso nel porto di Chioggia è trionfale: vento in poppa con brezza di mare, vele tutte spiegate "a farfalla", tra gli applausi dei turisti che guardano dal molo di levante. Uno spettacolo! Seguendo le indicazioni del portolano: "all'avamposto di Chioggia virare a sinistra al forte, puntando sulla città. Dopo circa mezzo miglio, virare ancora a sinistra nel canale di Sottomarina, alla fine del canale, ancora a sinistra e andate all'ormeggio nella Darsena Mosella". E poi, ma questo lo aggiungiamo noi, prendete alloggio presso l'Hotel Mosella, attaccato alla darsena.

Ore 17,00, tutte le barche devono andare all'ormeggio in Piazzale Vigo, vicino al Ponte Vigo, per la cerimonia ufficiale della consegna del sale alle autorità di Chioggia: Sindaco, Comandante della locale Capitaneria di Porto, Assessore Provinciale, presente il Console Luciano Boscolo "Cucco", noto anche come "Mister Dragonda", che ha a Chioggia la sede della sua azienda di dragaggio, ed è lo sponsor ufficiale della "Rotta del Sale". Terminata la cerimonia ufficiale, tutti gli equipaggi vengono invitati dall'Associazione Canottieri di Chioggia, nella loro sede, per consumare, *more solito*, il rito delle "sarde in saòr".

La ricetta, rigorosamente segreta, è la seguente: squamate, pulite dalle interiori, asportate le teste delle sarde, lavatele, asciugatele e infarinatele. A parte, rosolate delle cipolle, brevemente e in poco olio; aggiungete l'aceto, unite i pinoli e l'uvetta appassita; coprire e fare cuocere a fuoco lento, fino a quando le cipolle non saranno completamente appassite. Friggete le sarde infarinate in olio ben bollente; riponetele su della carta assorbente, meglio la carta gialla paglierina, e salate immediatamente. Ad ingredienti ancora caldi, in un contenitore di terra cotta, formate degli strati alternati di cipolle e sarde fritte; irrorate il tutto con un buon bicchiere di aceto di vino e acqua caldi. Coprite e fate riposare al buio, in luogo fresco e asciutto per tre o quattro giorni. Le "sarde in saòr" sono pronte per essere servite in tavola.

Seduti alla tavola imbandita, partono i canti. "Gianoski" e "Cappottino" intonano subito

"My Bonny lies over The Ocean
My Bonny lies over The Sea
My Bonny lies over The Ocean
Oh... bring back My Bonny to me...
Bring back, Bring back
Oh... bring back My Bonny to me..."

("My Bonny", canzone tradizionale Irlandese)

E poi

"Oh... du lieber Augustin, Augustin, Augustin
Oh... du lieber Augustin, alles ist hin..."

("Lieber Augustin", canzone popolare tedesca)

Rispondono gli amici veneti intonando

“Marietta monta in gondola...”

“Cara mama, mi voi Toni...”

All'alba la flotta molla gli ormeggi e fa rotta su Pellestrina, la prossima meta, infilandosi nell'antico Canale Romano che collega Chioggia a Venezia Lido. Si va all'ormeggio in un “mandracchio” che si trova nelle vicinanze del Cimitero di Pellestrina. La sosta a Pellestrina prevede anche la pausa pranzo, offerto dal Console Boscolo Cucco.

Pellestrina è un piccolo gioiello, un'isola della Laguna Veneta che rappresenta il più meridionale dei tre distretti litorali che dividono la laguna dal Mare Adriatico e che formavano l'antico cordone di dune che collegava Chioggia (l'antica *Clodia* dei Romani) a Venezia. Il versante orientale dell'isola, quello che affaccia sull'Adriatico, è rinforzato dai noti “murazzi”; la parte occidentale, quella interna, è percorsa dalla strada comunale della laguna. All'estremo sud dello stretto litorale si trova Ca' Roman, dove si trova un'oasi faunistica gestita dalla LIPU. A nord, il litorale termina con il Porto di Malamocco. Dopo aver girovagato alla scoperta di Pellestrina, infilandosi nelle numerose e strette calli, gli equipaggi convergono all'osteria Il Campiello, dove vengono ricevuti dalla “Bella Rosina”. E poiché *melius est abundare quam deficere*, bisogna dire che la “Bella Rosina” *abunda* da tutte le parti, e non ne fa mistero. Diciamo che è generosa. Di nuovo “Gianoski” e “Cappottino” alla voce:

*“A Bologna conosco una bionda
Che di nome si chiama Rosina
È carina piuttosto gentile
E da tutti si lascia... chiamare
L'altra sera eravamo in cinque
Tutti cinque la medesima sera
La Rosina con buona maniera
Tutti cinque contenti ci fe'...”*

Di nuovo in rotta per Venezia. Si lasciano a poppa San Pietro in Volta, Porto di Malamocco, Riva degli Alberoni, passata la quale la flotta vira sul lato mancino per far rotta sull'isola di Poveglia, quindi, seguendo il canale segnato dalle briccole, lasciare a dritta l'isola di San Clemente, passare davanti all'Hotel Cipriani, nello stretto passaggio tra la Giudecca e l'isola di San Giorgio, e arrivare nel Bacino di San Marco, con tutte le vele spiegate per esigenze scenografiche, anche se si procede a motore. Virare la boa davanti a Piazza San Marco significa per gli equipaggi raggiungere ... l'orgasmo. Ma anche per i turisti sulla riva, vedere lo spettacolo di tante vele colorate genera un grande entusiasmo

Ormeggiate le imbarcazioni davanti ai Giardini Reali di San Marco, una numerosa delegazione scende a terra per portarsi al Ponte dell'Accademia, vicino alla Biennale, dove, sul piazzale, avverrà la cerimonia ufficiale della consegna del sale. Suono di trombe e tamburi annunciano l'arrivo del corteo del Doge, del Patriarca di Venezia, di tutti i dignitari al seguito. Anche qui un menestrello illustra ai tanti turisti presenti le fasi della cerimonia, che avviene in *pompa magna*, come compete ai grandi eventi.

Conclusa la cerimonia, gli equipaggi ritornano a bordo e fanno rotta sull'isola del Lazzaretto Nuovo, dove si passerà la notte. E il rito del “molto mangiare, molto bibere, molto cantare”, fra frizzi, lazzi e cotiglioni, si ripete per la gioia di Bacco, Arianna e Sileno, che segue a dorso di asino...

*“Quant'e' bella giovinezza
Che si fugge tuttavia!
Chi vuol essere lieto sia:
Di doman non c'è certezza*

...

*Quest'e' Bacco e Arianna
Belli, e l'un dell'altro ardenti
...
Sopra l'asino e' Sileno
Così vecchio, e' ebbro e lieto
Già di carne e d'anni pieno..."*

(*"Trionfo di Bacco e Arianna", Lorenzo de' Medici, il "Magnifico"*)

L'equipaggio Savolina si sveglia al canto del gallo. È l'ora di mollare gli ormeggi e far rotta per il rientro a Riccione. Ma il ritorno non fa storia.



La Savolina nel bacino di San Marco a Venezia (fotografia di Giuseppe Fuggiano).

La Saviolina nelle scuole

Gianni Fabbri, Carlo Volpe

Il Progetto Saviolina e il Progetto Scuola Vela

Nello spirito di collaborazione che da sempre ha animato i rapporti tra il Club Nautico e l'Amministrazione Comunale di Riccione, seguendo l'indicazione venuta da quest'ultima, nello specifico dagli Assessorati alla Pubblica Istruzione e all'Ambiente, di coinvolgere le Scuole del territorio in progetti di Educazione Ambientale ed Educazione Culturale sulla "Storia del Mediterraneo" e, in particolare, sulla "Storia della Marineria del Medio-Alto Adriatico", da molti anni vengono proposti e portati a compimento i progetti di cui sopra, con notevole interesse e successo. Il Club Nautico di Riccione, con l'intervento nelle scuole si propone di promuovere e sviluppare nei ragazzi la passione e l'amore per il mare e la vela, attraverso una più profonda conoscenza dell'uno e dell'altra, stimolando in loro una vera, tangibile curiosità e un vivo interesse verso il mondo marino, la storia del Mediterraneo, quella della navigazione in generale e della tradizione marinara del medio-alto Adriatico in particolare, ivi compresa la pesca tradizionale, elementi tutti che costituiscono una parte fondamentale delle origini e della storia di Riccione, città di mare e località balneare. Il progetto è indirizzato agli alunni delle elementari (preferibilmente classi quarte e quinte), ma anche delle medie e delle superiori (preferibilmente classi prime e seconde), e prevede due momenti didattici strettamente connessi e integrati. Il 'primo' consiste in quattro interventi da effettuare in classe, di due ore ciascuno, aventi per temi:

- 1) "L'Ambiente Marino come ecosistema"
- 2) "Il Mediterraneo: navigare nel mito e nella storia"
- 3) "Pesca tradizionale e Marineria Storica del Medio-Alto Adriatico"
- 4) "Avviamento alla teoria della navigazione a vela"

Il 'secondo' momento consiste invece nella visita da parte degli alunni, accompagnati dai rispettivi insegnanti, alla sede del Club Nautico, al porto di Riccione, al pontile della Scuola Vela, all'imbarcazione storica Saviolina e, compatibilmente con le condizioni meteo-marine, nonché le garanzie di sicurezza per le persone imbarcate, un'uscita in mare con la stessa. Il tutto, per una durata complessiva di due ore circa. Per gli alunni poi interessati ad iscriversi alla Scuola di vela, sono previste delle uscite in mare con le imbarcazioni della scuola, per un totale di quattro ore circa.

Gli interventi in classe vengono effettuati da esperti del settore con buona esperienza didattica, precisamente: il programma didattico "Ambiente Marino come Ecosistema" e' svolto dal Prof. Gianni Fabbri, già insegnante di scuola media superiore, e attualmente Guardia Ecologia Volontaria del Coordinamento Provinciale di Rimini, che tratta i seguenti temi: a. il mare come ambiente naturale e sue caratteristiche; b. la linea di costa, le "zone umide", le "pinete marittime" - flora e fauna tipiche; c. flora e fauna del mare, che comprende a sua volta, 1. il plancton (in superficie), 2. il benthos (in profondità), 3. il necton (nella colonna d'acqua), 4. pesci, molluschi (gasteropodi, cefalopodi), crostacei, 5. mammiferi marini.

Il programma didattico "Il Mediterraneo: navigare nel mito e nella storia", e' svolto dal Dr. Stefano Medas, archeologo subacqueo e navale, già docente universitario, presidente dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, affrontando i seguenti temi: 1. Storia del Mediterraneo dalle origini all'Impero Romano; 2. il lavoro dell'archeologo; 3. Archeologia subacquea e archeologia navale; 4. le grandi scoperte geografiche dall'antichità al tardo-medioevo; 5. tra storia e leggenda: i miti del mare dall'antichità ai giorni nostri. Il programma didattico "Pesca tradizionale e Marineria Storica del Medio-Alto Adriatico" è invece svolto dal Prof. Carlo Volpe, già insegnante di scuola media superiore, autore del testo "Genti e mestieri del litorale di Riccione", che tratta i seguenti temi: 1. la

pesca tradizionale; 2. imbarcazioni tradizionali da pesca; 3. tipi di rete e tecnica di pesca; 4. la navigazione “al terzo”, equipaggio e mansioni di bordo; 5. incidenti in mare e naufragi; 6. La Saviolina: un “museo navigante”.

Il programma didattico “Avviamento alla teoria nella navigazione a vela”, è svolto dal Prof. Marco Maggiore, insegnante di educazione fisica e istruttore della Federazione Italiana Vela (FIV); nella eventuale fase pratica, con uscita in mare sulle imbarcazioni della scuola, si avvarrà del personale tecnico in forza alla scuola e, per la sicurezza, dei gommoni del Club Nautico.

Gli interventi in classe, programmati con gli insegnanti, vengono attuati con l’ausilio di proiezioni di diapositive o slide su PC e Power Point; presentazione di materiale didattico, di esemplari di flora e fauna marina, modellini di barche tradizionali, etc.; poster illustrativi delle varietà ittiche dell’Adriatico e della “Araldica delle vele” in uso nella marineria tradizionale riccionese; filmati, con riprese, in mare di lezioni di vela e di regate.

Modalità e tempi degli interventi in classe, sono i seguenti: 1. incontro preliminare con gli insegnanti per definire programmi e tempi di attuazione; 2. definizione con gli insegnanti e direzione didattica, di un calendario di incontri per l’attuazione dei programmi; 3. interventi in classe di due ore per ogni programma (quattro per la programmazione completa, per un totale di otto ore); 4. visita al Porto Canale e alla “Saviolina”, da effettuare preferibilmente in maggio e primi giorni di giugno; 5. lezione pratica di vela con uscita in mare (eventuale).



Giovannissimi studenti a lezione a bordo della Saviolina (fotografia CNR).

In visita al Porto Canale e all'imbarcazione "storica" Saviolina.

Come indicato nel "Progetto Saviolina e Scuola Vela", il secondo momento didattico prevede la visita da parte degli alunni, accompagnati dai rispettivi insegnanti, al porto di Riccione, al pontile della Scuola di Vela e all'imbarcazione "Saviolina". Seguendo uno schema abituale, la visita ha inizio nella sede del Club Nautico, dove Carlo Volpe e Gianni Fabbri, soci del Club e membri dell'equipaggio Saviolina, unitamente a un istruttore della Scuola di Vela, danno il "benvenuto" alla scolaresca. Carlo Volpe, solitamente, si prende l'incarico di illustrare la storia e le finalità del Club. A Gianni Fabbri spetta il compito di mostrare diversi modellini di imbarcazioni storiche, spiegarne la struttura, le caratteristiche e i diversi modi di utilizzo: barche da pesca e da lavoro. In particolare, ripercorre la storia della "Saviolina", già "Nino Bixio", e dell'imbarcazione "Bruna", della quale ricorda il tragico naufragio nella notte del 17 gennaio 1929, che costò la vita di cinque marinai: una delle più drammatiche tragedie della marineria riccionese.

Proseguendo e alternandosi nelle spiegazioni, Volpe e Fabbri illustrano agli alunni la storia della marineria riccionese e le origini di Riccione, come città di mare e località balneare.

Raccontano la storia dei loro "nonni" e dei "nonni dei loro nonni": di come si siano trasformati da contadini-ortolani, prima in pescatori e marinai, poi in bagnini, albergatori e ristoratori. Raccontano di come, in passato, si navigava a vela, che era vela "al terzo"; di come, sfruttando la brezza di terra ("beva dreinta", in dialetto), di notte le barche da pesca prendevano il largo, mentre sfruttando le "brezze di mare" ("beva ad fura" o "furest"), fattosi giorno, pescavano e ritornavano in porto dopo la pesca.

Con l'ausilio delle presentazioni PowerPoint, vengono illustrate e spiegate le "barche da pesca e da lavoro" del Medio-Alto Adriatico: le caratteristiche del "trabaccolo", sia nella versione da trasporto, sia nella versione da pesca, o *barchet*; la "lancia", come barca tipica della marineria riccionese, anche nella versione "lancione" (tipo Saviolina) e nella versione "lancetta"; il "bragozzo", come tipica barca chioggiotta, una delle prime della Marineria adriatica; la "battana", come barca tipica delle località di mare sprovviste di porto (Viserba, Bellaria).

Viene poi mostrato il modello dello "scheletro" di una imbarcazione tipo, attraverso il quale si raccontano "arti e mestieri" legati alla marineria, come l'arte del "maestro d'ascia", del "mastro calafato", della "velaia", del "costruttore e riparatore di reti da pesca", insomma, si racconta del mondo che orbitava intorno alla cantieristica e al porto.

Prima di concludere la lezione, agli alunni viene anche raccontata la storia del pesciolino Aldi, di come si sia innamorato, vedendola navigare, della Saviolina, la più bella barca del porto di Riccione, e non solo. Storia ripresa dal libro *"Il pesciolino Aldi" racconta la Saviolina*, scritto, appositamente per le scuole dalla maestra Laura Oppioli Berilli, con le illustrazioni di Roberto De Grandis e la consulenza storica di Pino Fuggiano, allora segretario del Club Nautico, pubblicato nel 2011 per i tipi della Casa Editrice Raffaelli. Il libro è poi offerto in lettura alle insegnanti presenti.

All'istruttore di vela, infine, spetta il compito di far promozione per la Scuola di Vela, nell'auspicio che i giovani e giovanissimi riccionesi si appassionino a questo splendido sport, altamente formativo sotto tutti i punti di vista. A quel punto, esauriti gli interventi nella sede del CNR, si procede con la visita alla pescheria, dove gli alunni hanno la possibilità di incontrare i pescatori locali al rientro dalla pesca, i quali mostrano il loro pescato ai ragazzi.

A seguire, la visita della "darsena" con la descrizione dei diversi tipi di barche all'ormeggio: "barche da diporto", "barche da pesca" (mosconi compresi), "barche da lavoro per turisti" ("cutter" e "motonavi"). Camminando lungo la darsena, si passa davanti alla lapide che ricorda Maria Boorman Ceccarini, su cui viene attirata l'attenzione degli alunni, spiegando la figura e l'importanza di questa donna intelligente e generosa verso la città di Riccione, di come anche il porto sia legato al suo intervento. Giunti in piazzetta Tosi, i bambini sono invitati a giocare col dio greco Eolo e la sua rosa dei venti. Con l'utilizzo del mosaico pavimentale, che riproduce la Rosa dei venti, si spiegano i principali venti, poi si posizionano gli alunni sui diversi punti cardinali e, a turno, li si sollecita a soffiare questo o quel vento.

Salendo sul pontile della Scuola di Vela, si indica loro la lapide commemorativa delle vittime del naufragio della "Bruna"; quindi, consumata la colazione solitamente offerta da un ristoratore della zona portuale, i futuri velisti vengono invitati a prendere confi-

denza con le imbarcazioni della scuola, imparando ad armare la barca e ad imitare alcune manovre di base. Successivamente, i nostri marinai in erba sono invitati a imbarcarsi sulla “Saviolina”, dove, indossati i prescritti giubbotti di salvataggio, ricevono i primi rudimenti di vela al terzo, giocando a fare i marinai come fossero a bordo di un grande veliero.

Carlo Volpe spiega loro le “manovre fisse”, Gianni Fabbri le “manovre correnti”, facendoli provare ad issare le vele con le drizze e a manovrarle con le scotte. Se poi, le condizioni meteo-marine lo consentono, le lezioni si concludono con l’uscita in mare, durante la quale si spiegano le diverse andature: al lasco, di bolina, di poppa e via dicendo. Così il “giocare ai marinai” si fa più divertente, stimolando nei ragazzi l’amore per il mare e per la vela. Il tutto, ovviamente, in condizioni di assoluta sicurezza, con l’assistenza della Guardia Costiera, che segue l’uscita in mare col proprio gommone. La visita si conclude sul pontile della Scuola, dove sventola il Gran Pavese, e si alza la bandiera del Club Nautico quale saluto di buon augurio.

Riccione e le sue vele

Giuseppe Fuggiano

Il quadro del progetto di recupero della Saviolina rappresenta un elemento di grande rilevanza sia per il valore eccezionale di questo bene culturale, sia per il ruolo emblematico che tale intervento assume nel piano avviato dal Comune di Riccione per la riscoperta e la valorizzazione del proprio patrimonio storico, urbanistico ed artistico. Ecco, quindi, nel rispetto della storicità delle tradizioni, delle arti e dei mestieri, prevalere l'idea di continuare il cammino attraverso un programma di progetti. Determinazione ed entusiasmo procedettero di pari passo, e fu così che si intraprese una collaborazione tra il Comune di Riccione, il Club Nautico Riccione e l'Istituto Statale d'Arte "F. Fellini" di Riccione. Le vele colorate divennero elemento di arredo negli stabilimenti balneari della riviera. Questa prima iniziativa vide il coinvolgimento degli alunni delle ultime classi dell'Istituto "F. Fellini", sotto la direzione artistica della Prof.ssa A. Ferri e la supervisione tecnica del Club Nautico, nella persona di G. Fuggiano, allora segretario del sodalizio. La prima vela con la prua della Saviolina fu eretta nel mese di giugno del 2000 presso il bagno 105, a seguire tutte le altre 98. Un'altra iniziativa, sicuramente una fra le più significative, si è sviluppata nella tarda primavera del 2001 nell'ambito della prima edizione di "Navalia", fiera della marineria realizzata nell'Arsenale di Venezia. Per l'occasione venne esposta la Saviolina, che insieme alle altre imbarcazioni classiche e tradizionali, tutte d'epoca, fece bella mostra nello specchio acqueo del bacino della Darsena Novissima, mentre negli spazi a terra veniva allestita un'originale scenografia di vele al terzo, suscitando interesse e consenso di critica. Fu allora, in un caldo pomeriggio di maggio, durante la cerimonia di inaugurazione, che L'Ammiraglio Paolo Pagnottella si soffermò ad ammirare le nostre vele, si complimentò e disse: <<Grazie per aver portato una nota di colore tra queste mura>>. Eravamo appena agli inizi. I complimenti dell'Ammiraglio ci spronarono ad andare avanti e, di lì a poco, le vele divennero non solo elemento di arredo degli stabilimenti balneari, ma furono anche inserite nel contesto urbano della città di Riccione. Con l'intento di suscitare nuovi interessi sul piano culturale, ma soprattutto fruibili dalla comunità locale, dai giovani, dai turisti ospiti e dai visitatori, nel 2002 fu progettata e realizzata la prima rotonda stradale con un fantasioso arredo di sette vele al terzo, munite di un sistema innovativo che consente ad ogni vela di orientarsi in base alla direzione del vento. La "Rotonda delle vele", così fu denominata, che si trova lungo il percorso che dalla statale porta i turisti in città, divenne elemento di arredo urbano posto a celebrare la marineria locale, come fosse un museo a cielo aperto. Secondo lo stesso principio furono realizzate le altre installazioni di via V. Bellini, del tratto di via Dei Mille e via Catullo, compresa la rotonda in ricordo del naufragio della barca Bruna. Tutte le imbarcazioni da pesca e da lavoro della marineria dell'alto e medio Adriatico erano solite portare dipinti sulle vele simboli e variazioni cromatiche, che venivano tramandati da padre in figlio, come una sorta di araldica popolare dei pescatori. Anche la marineria riccionese ebbe a confrontarsi con tali tradizioni. La prima raccolta di una trentina di vele fu avviata e racchiusa da Dante Tosi nel suo libro *Marineria da pesca riccionese-dal 1870 al 1950*, edito dal Comune di Riccione nel 1985. A distanza di tempo, avvalendoci dei dati contenuti nel lavoro citato, abbiamo avviato la nostra ricerca, senza la pretesa di renderla esaustiva, ma solo come prosecuzione di un percorso già iniziato.

Non stiamo a descrivere le difficoltà incontrate durante i contatti e le interviste, difficoltà di natura temporale, in quanto le memorie si affievoliscono e scompaiono anche i testimoni, ultimi attori della navigazione professionale con la vela al terzo. Quindi bisognava fare presto, occorreva contattare i vecchi pescatori e sperare che avessero buona memoria. La fortuna ci fu amica. Uno dei primi intervistati fu Raffaelli Mario, detto *Borsa*, classe 1915, il quale, con la sua barca "Impero" fu uno degli ultimi a praticare la pesca con la vela, fino agli anni Cinquanta del Novecento. Anche tutte le altre interviste coinvolsero persone che avevano superato gli ottant'anni di età, marinai che avevano praticato direttamente l'arte marinaresca per mezzo secolo e che avevano vissuto l'epoca della propulsione a vela almeno per un ventennio. Oltre alle testimonianze di prima mano, furono raccolte quelle dei diretti discendenti di pescatori, attraverso i loro ricordi e le testimonianze fotografiche. Completata la ricerca sui simboli fondamentali e sui termini che li indicavano, furono ricostruite una quarantina di vele, relazionate col nome della famiglia, con la tipologia e con gli anni di operatività della barca, col primo proprietario e a volte coi successivi proprietari. Aggiunte a quelle già censite nella

ricerca di Dante Tosi, si è ottenuto un ampio campione che spazia dagli inizi del 1900 fino al 1940, relativo alla flotta riccione che, complessivamente nel corso di quei quarant'anni, giunse a contare 83 imbarcazioni.

Il manifesto realizzato, tenendo in conto degli inevitabili limiti della documentazione, cioè del fatto che si tratta di una flotta ormai in gran parte conservata solo nella memoria, rappresenta il nostro sforzo per aggiungere un nuovo tassello nel mosaico della storia locale, convinti che una società civile debba conoscere il passato per affrontare il futuro o, quanto meno, debba contribuire a preservare e recuperare la memoria storica comune. Per questo vogliamo ringraziare tutti coloro che hanno raccontato esperienze della propria vita, dai pescatori ai maestri d'ascia, i loro figli, parenti e semplici amici che hanno contribuito al risultato conseguito nella ricerca delle "vele della mariniera riccione". Ricordiamo, in particolare: Virginia Ballerini Faetani, Angelini Giuseppe, Raffaelli Mario, Bugli Fulvio, Riccardo "Dino" Brizzi, Capelli Alberto "Bertino", Prati Marino, Zongheri Epimaco "Pico", Fabbrì Daniele e Lanfranco, Bezzi Giovanni, del Banco Corrado "Tulo", Tomassini Gina "Piralein", Savoretti Pietro, Montanaggi Augusto, Giulianelli Italo, Nazzareno Macini, Carlo Seratini "Gher", Orazio Mufazzani, tutti protagonisti in prima persona dell'ultima epopea della mariniera da pesca riccione.



Riccione, le vele al terzo come elemento di arredo urbano (fotografia di Giuseppe Fuggiano).



Il manifesto delle vele della marineria riccionese (Giuseppe Fuggiano - Angela Ferri).



In partenza per Pirano (fotografia CNR).

Da Riccione a Pirano (Slovenia) e ritorno (luglio 2016)

Massimo Franchini

Ho avuto l'onore e l'onore, ma soprattutto il piacere, di condurre questo lungo viaggio a bordo della Saviolina, forse il più lungo, o uno dei più lunghi, che la barca abbia mai fatto. Un viaggio emozionante, bellissimo, che ho pensato di raccontare attraverso le pagine del mio diario di bordo. Il tutto è avvenuto in occasione della "Rotta del sale", manifestazione organizzata dal Circolo Nautico di Cervia insieme all'amico Luciano Boscolo Cucco.

1° giorno: Riccione – Cesenatico

5 luglio 2016. Partenza da Riccione, ore 16.30, alla presenza dell'assessore Montanari che consegna al Comandante (ovvero a me) le insegne del comune di Riccione da portare in Slovenia, a Pirano, come simboli di amicizia.

A bordo un equipaggio vario è multi-regionale: a parte il comandante, non c'è neanche un riccionese, perché, come si sa, a Riccione in estate hanno tutti "da fare". Si imbarcano: Michele Ansaloni: bolognese, architetto navale e skipper di lunga esperienza. Giacomo Savoldelli Pedrocchi (nobile ... nell'animo), pesarese, armatore di una lancetta tradizionale armata al terzo (la Clio) e un "ragazzo" del 1934: luogotenente Giovanni Ruzzer, ex comandante della divisione navale della guardia di finanza di Rimini, nativo di Pirano e rappresentante della comunità degli Istriani espulsi da Tito durante la seconda guerra mondiale; felicissimo di tornare a casa via mare.

Alla partenza soffia un leggero vento da scirocco che si intensifica già davanti a Rimini, dove facciamo una velocissima sosta per recuperare qualcosa che avevamo dimenticato di imbarcare (siamo tutti esperti naviganti, non ci mancano né l'entusiasmo né le energie, ma in quanto a memoria ...). Cosa stavo dicendo? Scherzi a parte, grazie a questo piccolo inconveniente verifichiamo subito l'interesse per la Saviolina, notiamo che solo per esserci avvicinati al porto di Rimini con le vele amanticiate, senza neppure mettere le cime in terra, sul molo si raduna una piccola folla di passanti col cellulare in mano per fare fotografie. Dopo dieci minuti siamo di nuovo in rotta per Cesenatico, dove arriviamo verso le 19.30. Anche se non posso certo dire che sia la prima volta, entrare nel porto leonardesco fa sempre un certo effetto; se non altro perché questo è l'unico approdo (escludendo ovviamente i grandi porti di Rimini e Ravenna) della nostra tanto rinomata costa, dove si può essere certi di avere sempre il fondale necessario ad atterrare in sicurezza. Farlo con la Saviolina e ormeggiarla in andana agli altri splendidi esemplari di barche al terzo ospiti del Museo della Marineria, mi provoca un'emozione ancora più forte. E siamo solo all'inizio!

2° giorno: Cesenatico – Chioggia

6 luglio 2016. Uscire dall'albergo alle 3.30 del mattino e scoprire che l'unico bar di Cesenatico aperto si trova proprio di fronte alla Saviolina ... non ha prezzo. Anche perché scopriamo con angoscia che, nella concitazione della partenza, ieri non abbiamo fatto cambusa e ci aspettano dodici ore di digiuno. Ci rimpinziamo di brioche, caffè e via ...

Uscire al buio da un porto è sempre stata per me una emozione nuova, che ha pesato molto nella mia decisione di dedicarmi al mare e alla navigazione d'altura. Intendiamoci, nulla di epico, ma lasciare le luci rassicuranti della città, per immergersi nel buio profondo che contraddistingue un orizzonte marino di notte, offre una sensazione di sospensione fra il certo e l'incerto, fra la

terra “ferma” e il mare perennemente in movimento, che rappresenta l’essenza dell’avventura umana. Però questa mattina tutto ciò è fortemente stemperato dalla calma assoluta che regna attorno a noi. Sembra di essere in un lago svizzero e l’orizzonte sta già assumendo quel vago chiarore rosato che indica esattamente da che parte sorgerà il sole. Col sole si alza anche il vento che continua ad aumentare da levante fino a raggiungere quasi 18 nodi. Con le vele a segno ci possiamo permettere di diminuire il motore a 1200 giri e mantenere una velocità di oltre 7,5 nodi, che è la massima che può raggiungere la Saviolina, e di mantenerla fin dopo Punta della Maestra, alle foci del Po. Naturalmente anche il mare aumenta di conseguenza, ma l’equipaggio pare non accorgersene. Compreso Gianni che, a 82 anni suonati, non fa una piega e si gode la navigazione restando in piedi per quasi 10 ore, collaborando attivamente alle manovre. L’altra “vecchietta” d’acciaio (pardon, di legno) sembra proprio la Saviolina, che di anni ne ha 88 e affronta il mare come se ci fosse nata (sic!) portandoci a destinazione senza uno scricchiolio o un lamento.

Chioggia, come si dice, “vale il viaggio”. Attraversiamo l’avanporto protetto dalle imponenti opere del “Mose” che, nonostante tutto, stanno proseguendo in una selva di pontoni e gru galleggianti, ed entriamo in laguna in processione, fino alla riva dove ormeggiamo le barche una a fianco all’altra (in andana). Issiamo le vele che, col loro tripudio di colori, attirano immediatamente una piccola folla di curiosi pronti a immortalarci (e immortalarsi con i cosiddetti “selfie”). Molti, però, sono anche quelli che vogliono sapere chi siamo, da dove veniamo, cosa rappresentiamo; che vogliono cioè “capire” oltre che “guardare”. Naturalmente, appena siamo sicuri di aver ben assicurato la Saviolina ai pali, ci fiondiamo nel primo bar per una birra gelata e un paio di tramezzini, insomma per mettere lo stomaco in pari col cervello (di solito non c’è competizione, è sempre il primo a vincere) e immediatamente partono le iniziative ufficiali: discorsi, scambi di doni, ringraziamenti e quant’altro. E qui nasce in noi un piccolo imbarazzo, in quanto ci accorgiamo che Riccione non ha molto da spartire in fatto di tradizioni e cultura marinara con le altre cittadine come Cervia o Cattolica, per non parlare di Cesenatico col suo Museo della Marineria. Però abbiamo la Saviolina ed è su quella che dobbiamo costruire e recuperare (ma questo è un altro discorso). In compenso noi abbiamo Salvatore, il fotografo ufficiale del Comune, per cui voi guardatevi le foto che noi ci godiamo il buffet a base di baccalà mantecato e sardè in sàor, con l’immane prosecco. Anche questa è cultura marinara.



In navigazione notturna
tra Italia e Slovenia
(fotografia di
Gianni Ruzier).

3° giorno: Chioggia - Grado

7 luglio 2016. Questa mattina lusso sfrenato. Abbiamo dormito in camere private con doccia e arriviamo al porto addirittura in taxi. Quando ci vuole, ci vuole! La partenza è prevista per le sette, dovendo essere a Grado prima delle cinque del pomeriggio (nessuno sa bene perché). Comunque, alle sette, puntualissimi, si parte. Il traffico all'ingresso della diga foranea è impressionante: oltre alle attrezzature di cantiere c'è un via vai continuo di pescherecci, vongolare, barche da traffico, pontoni, fra i quali si infilano i tipici "barchini" lagunari coi loro potenti fuoribordo, che viaggiano a tutta velocità compiendo sorpassi e manovre al limite della prudenza, esattamente come i motorini in città. Finalmente usciamo dalla diga, ma non cambia niente. Dobbiamo destreggiarci come slalomisti fra allevamenti di cozze sconfinati e malissimo segnalati, che ci costringono a inventarci rotte a zig-zag per oltre cinque miglia dalla costa. Superato questo test di navigazione stimata, mettiamo la prua su Grado senza ulteriori difficoltà, in un mare sostanzialmente calmo con qualche nuvola che mitiga il calore del sole davvero potente. Se il trasferimento lungo costa non presenta né problemi né interessi particolari, entrare dal mare al Mandracchio di Grado (l'antica darsena interna) significa infilarsi in un dedalo di canali, poco più larghi della nostra barca, e sentirsi salutare dalle rive da donne e bambini, avvezzi a vedere passare pescherecci e barche di tutti i generi, come i nostri figli vedono circolare biciclette e automobili. In questa fantastica piazza d'acqua il colpo d'occhio delle barche ormeggiate con le vele issate o amanticiate è davvero spettacolare. È come essere ormeggiati in viale Ceccarini a Riccione! Tutti si fermano, qualcuno col gelato in mano. Tutti domandano e, naturalmente, tutti fotografano. In teoria si dovrebbe dormire a bordo, visto che la Lega Navale locale ci ha messo a disposizione docce e servizi igienici. Ma la Saviolina non ha "alloggi" chiusi e sotto coperta l'altezza non arriva neppure a un metro, mentre le panche che corrono lungo le murate (gli "stramazzi", come li chiamavano i vecchi pescatori che su questa barca ci vivevano) sono completamente ingombre di attrezzature. E' vero che abbiamo a bordo quattro comode amache che possono essere tesate fra gli alberi, ma non riteniamo dignitoso, per attempati cittadini quali siamo, metterci a dormire nel mezzo del passeggio serale dei turisti e dei cittadini gradesi. Di conseguenza decidiamo di prendere alloggio in un simpatico albergo. Peccato che la chiave elettronica non funzionava e non c'era portiere di notte. Verso le due siamo finalmente a letto (ovviamente in un altro albergo) e fra quattro ore si riparte.

4° giorno: Grado - Pirano

L'ultimo tratto di mare che ci separa da Pirano e dalla costa slava è una vera e propria passeggiata lungo un litorale sempre più movimentato, all'interno del golfo di Trieste. Il mare è calmissimo e una leggera brezza da terra ci spinge dolcemente verso la nostra meta, dove arriviamo verso le 11 del mattino. In attesa di avere l'autorizzazione ad entrare in darsena, compiamo qualche lungo giro nell'avamposto in mezzo a un carosello di barche che entrano ed escono e possiamo ammirare lo spettacolo delle rive affollate di bagnanti e delle colline retrostanti. Ma lo spettacolo più pittoresco è senz'altro costituito da un "topo" (tipica barca lagunare) addobbato con ghirlande di fiori e condotto alla voga da cinque stupende ragazze del posto, abbigliate in costumi tradizionali, che ci vengono incontro per darci il benvenuto. Gianni, il nostro "esule" istriano, non sta nella pelle dall'emozione e dall'entusiasmo e non fa altro che additarci le bellezze e le particolarità della sua terra: <<Quella è la chiesa dove si sono sposati i miei genitori, quello è il battistero dove sono stato battezzato, quello è il campanile della basilica, quell'altra è la piazza dove giocavo a calcio con i miei compagni. Lì ci sono le scuole elementari, là c'è il negozio di mio cugino ... tutto requisito e confiscato da Tito e mai più restituito. Persino la tomba dei miei genitori è in concessione e devo pagare l'affitto al governo>>. Ciò nonostante (e forse anche per questo) l'amore che dimostra per la sua terra natale è veramente sconfinato e siamo contenti di avergli dato l'opportunità di questo "sbarco" con un'imbarcazione che condivide con lui l'età e, in parte, la storia: in fondo, anche la Saviolina, per non essere requisita dai nazisti, durante la guerra è "fuggita" facendosi affondare dal suo armatore, e ora ritorna più in gamba di prima. Una volta ormeggiati, si ripete il solito rituale delle vele issate e amanticiate, una accanto all'altra per ricreare l'atmosfera di festa operosa che per secoli ha caratterizzato anche il porto di Pirano. Dieci minuti dopo inizia la processione dei curiosi fra i quali, ogni tanto, spunta timidamente qualche attempato marinaio che su queste barche ci ha navigato e lavorato. Inizia così la rievocazione

nostalgica delle antiche giornate di fatica, mitigata dalla passione e dalla gioventù. Non facciamo in tempo a sistemare le cime in coperta e prendere possesso dei nostri alloggi a terra (questa volta non ci fidiamo e vogliamo vedere subito dove dormiremo), perché dobbiamo correre al Museo della Marineria per una visita guidata che si rivela interessantissima, se non altro per i magnifici modellini e i reperti archeologici conservati in quella che, qui a Pirano, è una vera istituzione e che accoglie anche la Biblioteca Civica. Naturalmente il rapporto con Davide Gnola e col Museo di Cesenatico da lui diretto, è strettissimo. Seguono i discorsi ufficiali e lo scambio dei doni, con l'immane consegna del sale di Cervia, e naturalmente si stappano le bottiglie di prosecco e si servono le tartine. Evviva!

Nel pomeriggio viene organizzata una visita alla casa del compositore locale Giuseppe Tartini; autore del "Trillo del Diavolo", nato a Pirano e vissuto fra Vienna, Padova e Venezia agli inizi del diciottesimo secolo. Durante la visita scopriamo (almeno io, che sono il re degli ignoranti) che grande personaggio sia stato Tartini, ma, soprattutto, quanto grande sia, al di fuori del nostro Paese, l'orgoglio e la passione per le nostre eccellenze (non dimentichiamo che all'epoca Pirano faceva parte della Repubblica di Venezia). La casa del compositore è perfettamente conservata e contiene una moltitudine di reperti ma, soprattutto, è un bel pretesto per organizzare seminari, scuole di musica e attività culturali varie indirizzate ai giovani locali.

5° giorno: Pirano – Riccione

Al mattino, contrariamente ai programmi concordati e per via delle perfette condizioni meteorologiche, si decide di mettersi in mare per scendere lungo la costa croata e affrontare la traversata durante la notte, anticipando il rientro e godendoci la navigazione lungo le isole dalmate. Con qualche perplessità, legata alla consapevolezza che la Saviolina non è omologata per navigazione d'altura (non ditelo al Presidente), ma confortati dal fatto che si naviga in flottiglia e che il tempo per le prossime ventiquattro ore sarà buono, decidiamo di unirci al gruppo, anche se con qualche ora di ritardo. Dopo un breve sosta a Portoroz per fare gasolio, ci dirigiamo a sud navigando "nell'olio". Verso le diciotto, mentre siamo a circa tre miglia da Rovigno (dove avevamo appuntamento col resto della flotta), ci sentiamo chiamare sul VHF dal "Barchet" di Cesenatico e veniamo così a sapere che li abbiamo superati già di qualche miglio. <<Ma non dovevate essere a Rovigno?>>, chiediamo. <<Ma noi siamo a Rovigno, guardate verso terra>>, ci dicono. <<Mi dispiace ma quello è Parenzo>>. <<Va beh, ci siamo sbagliati...>>. E dire che ci dovranno guidare per ottanta miglia attraverso l'Adriatico ... Nessun problema, tanto andando verso ponente, in Italia ci si arriva. Navigazione a vista, proprio come una volta!

Ci leghiamo alla fiancata della Teresina che, a sua volta, è legata al Barchet che ha calato l'ancora che ci mantiene tutti al vento, in una allegra ammucciata di scafi e di vele, quindi ci tuffiamo in acqua per un bagno ristoratore, seguito da una cena conviviale dove ognuno mette quello che ha. Al tramonto, si parte, rotta per 210 gradi, leggermente alta per Rimini ma giusta per non perdere il contatto con gli altri. Tutto procede liscio, sotto un cielo letteralmente "pieno" di stelle che si riflettono in un mare di vetro. L'atmosfera è davvero fiabesca e se non fossimo quei rudi uomini di mare, rotti a mille tempeste, potremmo anche commuoverci. C'è di buono che anche Gianni finalmente "guarda e tace". In questo mondo sospeso scivoliamo a sette nodi nell'acqua lasciandoci dietro i profili delle basse isole dalmate, dove il verde intenso delle pinete sta diventando sempre più scuro e si staglia su un orizzonte blu notte, appunto. I turni si susseguono, anche se parlare di dormire sulla Saviolina è come mangiare con le orecchie. Alle cinque del mattino, con il sole che comincia a rischiarare l'orizzonte alle nostre spalle, ci sganciamo dagli altri e puntiamo decisamente verso Rimini, disimpegnandoci fra le decine di piattaforme petrolifere che ingombrano questo tratto di mare. Un'ora dopo avvistiamo il grattacielo di Rimini e poco prima delle otto, nonostante la foschia sulla costa italiana, dove non soffia un filo di vento, avvistiamo anche la linea ininterrotta di alberghi, segno inequivocabile che siamo "a casa". Anche i telefoni cominciano a "prendere" (purtroppo) e cominciano i contatti con i responsabili del Club, che vogliono organizzare una degna accoglienza. Alle 11 siamo davanti al porto di Riccione circondati dalle barche della Scuola Vela e da alcune barche di turisti che ci festeggiano rumorosamente: saluti, sorrisi, fotografie. Bentornati! Grazie! Grazie Club Nautico, grazie Presidente, grazie a tutti voi che mi avete sopportato fino a qui; ma soprattutto, grazie Saviolina!



Alba a Pirano, pronti per ripartire verso Riccione (fotografia di Gianni Ruzzier).



Lavori di ordinaria manutenzione in porto a Riccione, aprile 2009 (fotografia di Stefano Medas).

Uno sforzo continuo: cosa significa mantenere in efficienza una barca storica

Massimo Franchini, Mario Gnoli, Carlo Volpe

Si fa presto a dire: “restauro”! Anche se l'Italia, come ben sappiamo, detiene il più grande patrimonio storico mondiale, l'arte del restauro è sconosciuta ai più e le interpretazioni che se ne danno sono varie, controverse e in continua evoluzione. Nel caso poi di un'imbarcazione storica in legno nata per pescare le sardine in Adriatico, testimonianza dell'evoluzione socio-economica di un territorio, la questione si fa ancora più complessa. Infine, per non farci mancare nulla, riferendoci alla Saviolina parliamo di una barca navigante, destinata ad affrontare quotidianamente il mare in sicurezza con equipaggi non sempre professionali. Naturalmente questo “tesoro” così importante e delicato è (anche) sotto la tutela del Ministero dei Beni Culturali ... giustamente!

Tutti questi aspetti erano ben presenti al Club Nautico quando, nel 1998, ottenemmo il decreto di tutela e ci impegnammo per mantenere al meglio questo “monumento” navigante. Ciò nonostante, devo ammettere che avevamo sottovalutato le problematiche connesse e le risorse economiche necessarie, confidando sulla presenza di alcuni validissimi supporti rappresentati dai maestri d'ascia Guido Franchini e Alfonso e Marco Manzi, padre e figlio, dall'insostituibile Prof. Riccardo (Dino) Brizzi, nume tutelare e garante indiscusso di questa operazione, dai marinai esperti di quel tipo di imbarcazioni come Arcangeli detto “Bertino”, dai soci del Club, in primo luogo gli scriventi Massimo Franchini, Carlo Volpe e Mario Gnoli, che per anni si sono dedicati alla cura e alla gestione, dunque anche alla manutenzione ordinaria della barca. In realtà quello che non avevamo considerato è che c'è una sostanziale differenza nella gestione di un bene quando passa dalla responsabilità di un privato, che può autonomamente decidere se e come intervenire, alla gestione per conto di un'istituzione pubblica come il Comune di Riccione, trovandosi pure, la barca, sotto tutela ministeriale. Questa situazione ha prodotto, negli anni, una doppia attività manutentiva: da un lato quella “amatoriale” e volontaristica dei soci e dei simpatizzanti che, sotto la guida degli esperti sopra citati, e senza nulla pretendere, hanno sopperito alle carenze di una gestione tanto appassionata quanto discontinua; dall'altro una serie di interventi di restauro radicale “in emergenza”, dettati dalla necessità di conservazione del bene quando la buona volontà e la passione non riuscivano più a “tenere a galla”, in tutti i sensi, la barca. Questa situazione, dettata dalla scarsità di risorse ha paradossalmente generato un aumento notevole dei costi, in quanto gli illusori risparmi nella manutenzione ordinaria, come spesso accade, hanno generato costi notevolmente più alti negli interventi straordinari, per quanto oculati e ben gestiti.

Oggi, che la nostra amata Saviolina compie novant'anni di onorato servizio e che finalmente ha avuto chiara e indiscussa dignità di icona cittadina, dopo un ultimo importantissimo restauro che le ha ridato tutto il suo splendore e la sua funzionalità, ora che, grazie a questo, si accinge a svolgere a pieno i suoi compiti di testimone storico vivente della nostra comunità, merita un'attenzione e una cura meno occasionale e decisamente più strutturata.

Così, come gli antichi proprietari intervenivano quotidianamente nella gestione delle piccole inevitabili avarie, oggi serve qualcuno che si prenda cura nello stesso modo e con la stessa frequenza (quotidiana) della barca, intervenendo direttamente per le piccole sistemazioni e segnali prontamente qualsiasi problema importante per prevenirlo e programmare adeguatamente un intervento. In questo modo, e solo così, si potrà pensare di mantenere la Saviolina in condizioni ottimali, col minimo dispendio di energie e sfruttarla al massimo delle sue potenzialità. Infine, con questo approccio si recuperano (o restaurano?), oltre che le forme e la struttura, anche le modalità “originali” di gestione della barca, che, non dobbiamo mai dimenticarlo, non è solo un oggetto museale da conservare, ma un organismo vivo da alimentare, far crescere ed amare.



La Saviolina poco prima di andare in cantiere (fotografia di Stefano Medas).

La Saviolina al bivio (estate 2016)

Dal progetto all'avvio del nuovo restauro

Stefano Giuliodori

La mia è una testimonianza molto breve, come il mio mandato da presidente del Club Nautico, durato poco meno di un anno, il 2016. Ho iniziato a conoscere la Saviolina grazie a Mario Gnoli, il consigliere responsabile che mi ha subito coinvolto e reso partecipe della sua straordinaria importanza come imbarcazione storica, parlandomi della sua partecipazione alle Mariegole, dei raduni delle vele al terzo dell'alto Adriatico e di tante altre iniziative che hanno visto la barca protagonista. Me ne sono subito innamorato. Insieme al consiglio tutto abbiamo iniziato a costruire un percorso che portasse la Saviolina a sviluppare le sue attività e le uscite in mare. Di comune accordo con le istituzioni abbiamo ritenuto importante condividerla con la città, iniziando dai residenti. Per questo abbiamo costruito ed avviato il progetto "La Saviolina ai Riccionesi", una serie di escursioni in mare con l'archeologo navale Stefano Medas e lo storico Carlo Volpe. Le escursioni, tutte gratuite, si sono svolte nei mesi di luglio e di agosto ed hanno visto coinvolti, oltre ai soci del Club, tanti cittadini riccionesi e anche diversi turisti.

Consapevoli che fra gli obiettivi del Club la scuola vela rivestisse un ruolo fondamentale, abbiamo deciso di condividerla con i genitori dei tanti ragazzi che frequentano i nostri corsi estivi, organizzando delle uscite dedicate a loro, per poter vedere all'opera da vicino i propri ragazzi, scattare foto e stimolare emozioni straordinarie. Dunque, non potevamo non accettare l'invito di condividere la Saviolina con i tanti turisti che hanno aderito al Riccione Day, la seconda edizione della grande festa della ospitalità che si è tenuta il 27 di maggio, ragione per cui abbiamo ospitato gratuitamente i turisti per una veleggiata lungo la costa. Sollecitati da Carlo Volpe abbiamo poi aderito al progetto "Viaggio ai confini della Romagna", 500 km percorsi a piedi e in bicicletta, il cui ultimo tratto, da Riccione a Gabicce, si è svolto a bordo della nostra Saviolina, L'avventura è stata seguita da migliaia di persone, così come tantissimi sono stati coloro che l'hanno ripercorsa attraverso il video pubblicato in You Tube.

Voluto fortemente dal sottoscritto, il 5 ottobre 2016 è stato organizzato l'evento "Sailing through the time - Veleggiando nel tempo", che si è incentrato sull'intervento di un personaggio d'eccezione, John McNeil, Past-President del San Francis Yacht Club e Past-President dell'International Council of Yacht Clubs, associazione di carattere internazionale che riunisce tutti i più importanti Clubs nautici del mondo. John ha presentato un'appassionante relazione sul Club Nautico di San Francisco e sulla sua più che centenaria imbarcazione a vela Yankee, mentre il nostro socio Carlo Volpe ha parlato della storia e dell'attualità del nostro Club Nautico, nonché della gestione dell'imbarcazione storica Saviolina. Nel ruolo di moderatore, Stefano Medas. Infine, per concludere le attività del 2016, il giorno 8 di ottobre abbiamo accompagnato i nuotatori dei Bagni 52 "sottozero" in una delle loro ormai note imprese natatorie, tra le quali la più conosciuta è certamente il bagno di capodanno, primo tuffo della stagione invernale.

La scoperta dello stato estremamente precario in cui versava la Saviolina avvenne durante la classica festa di Ferragosto della scuola vela del Club, quando si è soliti uscire con la nostra barca storica e far festa con i ragazzi. Si fa il bagno, ci si tuffa e, naturalmente, si usa la scaletta per risalire.

Perché ricordiamo la scaletta? Perché in occasione della festa ferragostana del 2016 fu proprio questa – incredibile a dirsi – a decretare lo stato critico della barca. Una volta sistemata sulla fiancata, infatti, i suoi montanti bucarono letteralmente il fasciame, facendoci capire che la situazione era davvero grave! Come potevano i due montanti di appoggio della scaletta bucare uno scafo, si interrogò Stefano Righetti? Al ritorno vennero coinvolti immediatamente il responsabile della Saviolina, consigliere Mario Gnoli, e il sottoscritto. Si decise quindi che, concluso l'ultimo evento dell'8 di ottobre, la Saviolina sarebbe stata immediatamente portata nel Cantiere Nautico Gori di Rimini, per condurre un'attenta verifica del suo stato. Dovevamo assolutamente capire quale fosse il vero stato dell'imbarcazione, perché erano passati sedici anni dagli ultimi importanti lavori di restauro. Così, lo scafo venne completamente sverniciato, allo scopo di analizzare lo stato del legno.

La sorpresa fu terribile! Il fasciame era fradicio! Man mano che si smontavano le parti ammalorate, ci si rese conto che il problema non era isolato e che tutto il fasciame era fortemente deteriorato. Insomma, ci rendemmo conto che doveva essere sostituito. Sotto la supervisione di Mario Gnoli e di Stefano Righetti si verificarono poi le originate, scoprendo che lo scheletro della barca era



Il momento fatidico: risalendo a bordo, Stefano Righetti si accorge che il montante della scaletta ha perforato lo scafo (fotografia di Stefano Giuliadori).

anch'esso in cattivo stato, aggredito dagli organismi xilofagi (mangiatori del legno). Solo l'opera viva, la parte bassa dello scafo sotto la linea di galleggiamento, presentava fasciame e ordinate ancora in buono stato di conservazione. In ogni caso, bisognava intervenire subito, ma le risorse a disposizione erano del tutto insufficienti.

Nei giorni 17 e 19 novembre 2016 facemmo un ultimo sopralluogo, incontrammo Gori, ricevemmo conferma della gravità della situazione. Mancando i finanziamenti necessari, si decise di sospendere i lavori, in attesa di capire come poter procedere e, soprattutto, come e dove poter reperire le risorse necessarie per un restauro che, tra l'altro, era difficile da quantificare. Si parlò di quaranta, di sessanta, addirittura di ottantamila euro ... Nel frattempo condividemmo la necessità urgente di avvolgere per intero la Saviolina in un contenitore di cellophane, allo scopo di saturare l'atmosfera interna con un potente insetticida chimico, per uccidere tutti gli organismi xilofagi (vermi, tarli e quant'altro) che avevano preso residenza dentro il legno della barca. Incontriamo immediatamente il Sindaco, Renata Tosi, e l'Assessore al Turismo, Claudio Montanari, per condividere la situazione. Ma l'amministrazione non aveva disponibili le risorse per intervenire. L'unica strada percorribile era dunque quella di reperire risorse esterne, per cui il Sindaco ci suggerì di contattare Romagna Acque - Società delle Fonti S.p.a. L'assessore Montanari, inoltre, ci invitò a prendere in considerazione l'eventualità di utilizzare il bando Art Bonus del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, uno strumento che avrebbe potuto facilitare l'intervento dei privati, consentendo agli stessi il recupero del 65% dell'importo versato. Ma serviva un progetto. Anzi, un progetto credibile, capace di convincere gli investitori pubblico-privati a intervenire.

Presi di petto la situazione, che oramai era in stallo. Mi documentai, chiesi il contributo di Stefano Medas e di Mario Gnoli. Servi-va materiale storico, fotografico, documentazione di ogni genere, certificati e quant'altro; insomma, tutto ciò che riuscisse a far percepire il valore dell'imbarcazione ai probabili, futuri investitori. Di grande utilità è stata la pubblicazione dell'ultimo restauro, il fascicolo *La Saviolina già Nino Bixio* pubblicato dall'Istituto Beni Culturali della Regione Emilia Romagna nel 2000. Iniziò così un periodo di intenso lavoro in cui fu coinvolto anche Francesco Astolfi, il quale, gratuitamente come tutti quanti noi, ci aiutò a prepara-re il progetto in formato digitale e a stampa. Finalmente, il 27 dicembre 2016 tutto era pronto per incontrare i nostri interlocutori. Il 31 gennaio 2017 ci ritroviamo con Tonino Bernabè, Presidente di Romagna Acque – Società delle Fonti S.p.a., già contattato dal Sindaco per spiegargli di cosa gli avremmo parlato. All'incontro, avvenuto nella sede del Club, oltre al sottoscritto erano presenti Mario Gnoli e Stefano Medas. Dopo aver illustrato il progetto e condiviso la necessità di reperire le risorse per un importo che si aggirava sui sessantamila euro, risultò chiaro che Romagna Acque non avrebbe potuto affrontare da sola l'intero investimento, motivo per cui ci fu suggerito di coinvolgere nell'operazione anche altri soggetti, sia pubblici che privati. Sebastiano Masetti suggerì la società SGR Servizi S.p.a.

La prima buona notizia fu che l'intervento di Romagna Acque sarebbe stato possibile, grazie al fatto che l'imbarcazione storica è di proprietà del Comune di Riccione e che la stessa è tutelata dal 1998 come monumento di interesse nazionale, con un apposito decreto emanato dall'allora Ministero per i Beni Culturali e Ambientali. A quel punto si rendeva indispensabile procedere attraverso il bando di finanziamento *Art Bonus*, che richiedeva l'iscrizione del progetto Saviolina al medesimo bando di gara da parte del Co-mune. Romagna Acque auspicò che altri attori intervenissero per sostenere il costo del progetto, invitando il Comune di Riccione a prendere conoscenza del Regolamento *Art Bonus* e del bando presenti nel sito di Romagna Acque, quindi a fare immediatamente la domanda attraverso l'Assessorato al Bilancio/Patrimonio, poiché la concessione del contributo sarebbe dipesa anche dalla data di presentazione della richiesta. Bisognava fare presto! I lavori di restauro straordinario erano già iniziati ed era importante terminarli il prima possibile, perché la Saviolina doveva essere pronta per la Festa della Madonna del Mare nel mese di luglio. Un'impresa che successivamente si rivelò impossibile. Ma il percorso, ormai, era segnato, e avrebbe presto dato i suoi frutti positivi: c'erano buone probabilità di salvare la Saviolina.

In data 1° febbraio invio a Cora Balestrieri e all'assessore Claudio Montanari la relazione con l'invito a procedere con la iscrizione del progetto di restauro all'*Art Bonus* e produco una relazione sull'importante incontro avvenuto; quindi parto per le vacanze, sarò di ritorno il 24 febbraio, ma Stefano Medas, Mario Gnoli sono a disposizione.

Il 23 di febbraio la terribile notizia: la giunta Tosi cade, bisogna andare a nuove elezioni! Cosa succederà ora? Come procedere con il progetto di restauro della Saviolina? In data 6 marzo contatto il Presidente Bernabè: la giunta è caduta, ci troviamo in difficoltà, perché chi seguiva la pratica non è più operativo. Nel frattempo sono sopraggiunte a Romagna Acque altre domande di finanzia-mento da parte di altri comuni. Bernabè confessa che è difficile, non impossibile, che è importante, ma.... Lui mi spiega che la domanda di finanziamento potrà essere fatta anche da un funzionario, un dirigente, il commissario prefettizio, ma prima bisogna procedere con l'iscrizione all'*Art bonus*, bisogna fare presto. Contatto immediatamente gli uffici del Patrimonio, nessuno era a conoscenza dell'avvio di questa pratica. Incontro Sabrina Meletti del Patrimonio e condivido tutto quanto è successo. Lei capisce che la cosa è urgente, si dimostra da subito estremamente efficiente e disponibile, si confronta con la Dr.ssa Farinelli... procediamo subito! Ci mettiamo in contatto con il Dr. Lugherini di Romagna Acque per affrontare tutte le procedure, preparare la documenta-zione, richiedere l'intervento di Medas che produce relazioni. La pratica è complessa, non è mai stata fatta in precedenza, ma ci proviamo. L'assenza della politica si sente e non giova alla situazione, la strada si fa ancora più ripida.

In data 7 marzo una buona notizia: il Dr. Bernabè ci conferma che, se la pratica sarà inserita nell'*Art Bonus*, la Saviolina ha tutti i re-quisiti per concorrere, essendo una barca storica tutelata dal Ministero dei Beni Culturali. Probabilmente proporranno alla commis-sione di sostenere il progetto con un contributo di 40.000 euro già da quest'anno. In caso negativo l'interesse della commissione rimane, ma se ne riparerà per il 2018. In ogni caso, sarà necessario un contributo da parte di altri sostenitori per almeno 20.000 euro. Ma sabato 10 marzo interviene ancora un grave problema. Decido di dare le dimissioni da Presidente del Club Nautico di Riccione e insieme a me si dimettono altri tre consiglieri. Il consiglio decade, si dovrà andare a nuove elezioni. Contestualmente chiedo di poter proseguire e dare il mio contributo al restauro della Saviolina, avendo io i contatti e avendo avviato il progetto. I consiglieri approvano. In quel momento non avevamo né una giunta comunale né un consiglio direttivo al Club Nautico. La situa-

zione vedeva la presenza di un consigliere anziano, deputato a traghettare il Club fino a nuove elezioni, insieme ai due consiglieri restanti, mentre sul fronte comunale c'era un commissario prefettizio deputato all'attività ordinaria.

17 marzo. Grazie alla collaborazione di Romagna Acque e di Sabrina Meletti dell'Ufficio Patrimonio, l'intervento "Saviolina" viene pubblicato sul sito ministeriale dell'Art Bonus. Evviva! Il 23 marzo inizia una intensa campagna di stampa, escono i primi articoli sul *Resto del Carlino* (26 marzo) ed in seguito sulla *Famija Arciunesa*, dove si invitano la cittadinanza e i potenziali mecenati a partecipare a un processo di crowdfunding.

22 aprile 2016. Con le nuove elezioni del Club Nautico il nuovo Presidente è Sebastiano Masetti e Stefano Medas è consigliere delegato alla Saviolina. Giuliodori, consigliere a sua volta, affida al nuovo Presidente la ricerca di un partner che dovrà coprire i restanti 20.000 Euro, un partner legato al territorio e alle istituzioni, che sia disposto a salvaguardare questo bene storico e sia orgoglioso di collaborare col Club Nautico di Riccione, anche lui un'istituzione storica, essendo stato fondato nel 1933. Il 14 giugno riceviamo la comunicazione ufficiale di Romagna Acque, che ha deciso di sostenere il progetto stanziando 40.000 Euro. Quella che era sembrato un obiettivo impossibile era ormai alla nostra portata.



Sul *Resto del Carlino* del 26 marzo 2017 compare la notizia dell'iscrizione del progetto di restauro della Saviolina in Art Bonus.

Nel solco di un tracciato

Sebastiano Masetti

Che emozione il 22 aprile 2017: la passione che ci ha spinto a partecipare attivamente alla vita sociale del Club Nautico Riccione 1933, fra i più antichi d'Italia, ci ha assegnato il timone del Club e la consapevolezza di dare continuità al cambio di rotta.

La Saviolina è colonna portante del Club Nautico, è un simbolo di Riccione ed è un testimone storico dell'affermazione turistica della città, a cui porta prestigio e perfino lustro mondano.

Dunque, il peso della responsabilità era forte: non si poteva sbagliare.

La primavera del 2017 fu caratterizzata da un vuoto istituzionale, tanto per la città di Riccione quanto per il Club Nautico. La giunta comunale cadde, sfiduciata da alcuni consiglieri di maggioranza; il presidente del Club Nautico, Stefano Giuliadori, si dimise dopo 364 giorni di presidenza. La Saviolina era in secco da ottobre 2016, presso il cantiere navale Gori di Rimini, in attesa di trovare le risorse per eseguire il radicale e indispensabile lavoro di restauro.

La prima urgenza che mi sono trovato ad affrontare è stata quella di mettere subito mano al lavoro portato avanti fino a pochi giorni prima dal Presidente che mi aveva preceduto. Ho quindi incontrato il Dr. Tonino Bernabè, Presidente di Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A., con il quale Giuliadori aveva fatto alcuni incontri interlocutori, su indicazione del Sindaco Renata Tosi, che nel frattempo era decaduto. L'incontro si è concluso positivamente, con un parere preliminare di disponibilità al sostegno finanziario del restauro della barca, subordinato però al verificarsi di alcune condizioni. Tutto ciò nel perimetro burocratico del D.L. 31/5/2014 n° 83 – Art Bonus, decreto che sancisce l'agevolazione fiscale ai mecenati dei beni culturali, messo in campo dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Il Presidente Bernabè conferma quindi la volontà di aiutarci nel recupero del lancione storico riccionese, attraverso un percorso istituzionale che, tuttavia, non si presentava semplice e che, soprattutto, richiedeva la compartecipazione di altro soggetto sostenitore. Impresa resa ancora più difficile in quel particolare frangente, perché il commissariamento del Comune rendeva complicata qualsiasi relazione con dirigenti e preposti comunali. Mi chiedevo: chi sul territorio avrebbe potuto compartecipare all'opera di restauro? Presi allora contatto con i vertici di SGR Gas Rimini, realtà industriale e di servizi virtuosa che già conoscevo, nota anche per la sua sensibilità nel sostenere attività filantropiche e di valorizzazione del territorio in cui opera. Dopo alcuni incontri con l'Amministratore Delegato Ing. Bruno Tani, finalmente riesco ad ottenere l'adesione al progetto, quindi le risorse necessarie, che andavano a sommarsi a quelle messe in campo da Romagna Acque. Ottenuta l'assicurazione della copertura finanziaria, a metà giugno 2017 posso finalmente dare il via al cantiere, che inizia subito i lavori procedendo di buona lena, con l'obiettivo di concludere il restauro nel mese di settembre 2017.

Nel frattempo (giugno 2017) viene rieletta Sindaco di Riccione Renata Tosi, con la quale inizia da subito un'attiva collaborazione, per ridare alla Saviolina il ruolo e il prestigio che le spettano. A quel punto sentii che l'impresa, per quanto difficile, stava andando a buon esito; ormai avevamo superato la tempesta e navigavamo in acque sicure, prossimi alla destinazione. Tutti noi del Club Nautico avvertivamo un'energia positiva e ci sentivamo entusiasti, consapevoli di guidare un'opera che sarebbe risultata importante per tutta la città.

Nel mese di agosto iniziarono i preparativi per l'evento del varo: festa grande, festa della Città, dei Riccionesi e del Club Nautico. Ancora una volta il Sindaco e la sua squadra ci danno sostegno e ci delegano per l'organizzazione. A quel punto, sapendo che il Ministro dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, On. Gian Luca Galletti, è molto legato a Riccione, decido di contattarlo, ottenendo la sua disponibilità a presenziare all'evento, non solo come figura istituzionale ma anche come affezionato di Riccione. Al telefono mi confessa di avere ancora viva, nei suoi ricordi d'infanzia, l'immagine della Saviolina ormeggiata davanti al Savioli. Infine, il capo redattore della RAI TG – Regionale, concordando sull'importanza del lavoro compiuto, mi assicura che nella giornata del varo sarà realizzato un servizio televisivo. Operazione riuscita.

Finalmente, il 9 settembre 2017, variamo la Saviolina rimessa a nuovo. Un gran successo!



Fase del restauro della Savolina presso i Cantieri Navale Gori a Rimini, giugno 2017 (fotografia di Stefano Medas).

L'intervento di restauro 2016-2017 presso il Cantiere Navale Gori di Rimini

*Mario Gnoli, Manuel Gori,
Natale Gori, Stefano Medas,
Roberto Ricci, Stefano Righetti*

I lavori di manutenzione straordinaria della Saviolina presentavano ovviamente caratteristiche diverse da quelli che si eseguono sulle altre barche. Per le loro caratteristiche strutturali e d'uso, del resto, le barche da lavoro in legno hanno sempre richiesto una manutenzione costante, ordinaria e almeno annuale, intercalata da interventi straordinari ogni 10-15 anni circa. Arrivati nel 2016 all'inderogabile decisione di intervenire, si presentava, innanzitutto, la necessità di disporre di maestranze altamente specializzate nella cantieristica tradizionale in legno, in grado di porre particolare attenzione nei confronti dei materiali e delle modalità di lavorazione, essendo la Saviolina un'imbarcazione realizzata nel 1928. Si è così individuato il Cantiere Navale Gori di Rimini. La barca è stata portata in cantiere il 10 ottobre 2016 per una verifica complessiva della situazione, tramite il parziale smontaggio del fasciame, ma i lavori sono effettivamente iniziati solo agli inizi della primavera 2017, ovvero quando si è avuta la certezza della copertura economica, per poi concludersi nel settembre dello stesso anno.

Dopo un esame preliminare dello stato in cui versava lo scafo, si è potuti giungere ad una valutazione definitiva solo quando si è iniziato a smontare le tavole del fasciame, riscontrando così il reale stato di ammaloramento delle strutture lignee, tanto del fasciame quanto dello scheletro. Risultavano evidenti, tra gli altri, i problemi di distacco del fasciame lungo le aste di prua e di poppa, l'ammaloramento di numerose tavole di fasciame dell'opera viva, di parte dell'opera morta e di vari elementi delle ordinate, soprattutto degli staminali e degli scalmi, a cui si aggiungeva quello degli *zappoli*, il cui legno aveva completamente perduto la propria coesione naturale, tanto da risultare in vari casi di consistenza friabile. Lo smontaggio del fasciame, per esempio, ha evidenziato che nel punto di contatto tra la tavola e l'ordinata, ove maggiore e più prolungato è il ristagno dell'acqua, il legno si presentava per lo più disgregato, tanto da far perdere la coesione strutturale affidata ai perni e alle viti di metallo. Tale situazione, evidentemente, comportava seri problemi non solo per la sopravvivenza dell'imbarcazione, ma anche per la sicurezza dell'equipaggio di condotta e degli eventuali ospiti presenti a bordo.

Dal momento che i problemi erano determinati principalmente dall'attacco subito dal legno a causa degli organismi xilofagi (mangiatori del legno), quali i tarli del legno e altri insetti, si è resa necessaria una disinfestazione preliminare da parte di una ditta specializzata, al fine di scongiurare un nuovo attacco di questi organismi nei confronti dei nuovi elementi lignei sostitutivi di quelli ammalorati. Eseguita la verifica dei torelli e dei contro-torelli (primi due corsi di fasciame a partire dalla chiglia), tutto il fasciame dell'opera viva è stato sostituito con corsi di uguale spessore ricavati da legno di larice italiano. Tale procedura ha richiesto, evidentemente, la piegatura delle tavole che vanno a chiudere sulle aste di prua e di poppa; piegatura eseguita tradizionalmente bagnando il legno e riscaldandolo (per ammorbidirne le fibre), quindi mettendo in opera le tavole con una sequenza di morsetti, tale da garantire la tenuta delle stesse alle aste e alle ordinate finché il legno non avesse acquistato la forma imposta dalle linee originali dello scafo. Si tratta di un lavoro che richiede un adeguato tempo di assestamento, dunque un'attesa a cantiere fermo o quasi fermo. Le tavole del fasciame sono state poi fissate alle ordinate e alle aste per mezzo di perni metallici, che sono andati ad ammorsare la struttura. La coesione tra fasciame e ordinate, infatti, rappresenta un fattore di fondamentale importanza per la tenuta strutturale di uno scafo in legno, alla quale cooperano i corsi di serrette e di correnti all'interno dell'ossatura e il corso di cinta che è parte del fasciame. Si è poi intervenuto anche nella parte alta dell'opera morta, dove vari corsi del fasciame risultavano marci e assolutamente da sostituire. Nello stesso contesto sono stati ricostruiti e sostituiti anche gli *zappoli*, ovvero gli elementi lignei che a livello della coperta sigillano gli spazi vuoti tra ordinata e ordinata, funzionali a evitare che l'acqua che si riversa in coperta (a causa della pioggia o delle onde) finisca per penetrare all'interno dello scafo. Un medesimo lavoro di ricostruzione e sostituzione è stato realizzato

anche per quelle parti delle ordinate in quercia che risultavano rovinate e a rischio di tenuta. Sempre riguardo all'ossatura, le *zoie* sottocoperta sono risultate in buono stato (sia quella di prua che quella di poppa), mentre sono state aggiunte due mezze *zoie* a prua ("maniche di cappotto"), come elementi di rinforzo. Si tratta di pezzi lignei massicci che servono a legare le ordinate "deviate" (prime sette/otto ordinate di prua, così chiamate per l'angolazione che assumono) di entrambi i fianchi dello scafo, legandosi (nel caso delle *zoie* intere) o intestandosi (nel caso delle mezze *zoie*) in corrispondenza delle aste di prua e di poppa, per scongiurare la tendenza del fasciame ad aprirsi lungo le aste. Infine, sono state restaurate anche le due *zoie* sopra coperta, quelle decorate ad intaglio (quella di poppa con inciso l'anno di costruzione 1928). Il timone era in buono stato e non ha richiesto interventi, salvo un rinforzo della barra (rigate).



Fase del restauro della Savolina presso il Cantiere Navale Gori a Rimini, giugno 2017, particolare degli elementi delle ordinate sostituiti (fotografia di Stefano Medas).

Terminate le opere strutturali, si è proceduto al calafataggio dello scafo, operazione che consiste nel comprimere a forza, tramite l'uso di un mazzuolo di legno e appositi "ferri" o calcatoi, delle trecce di stoppa impeciata nei comenti, ovvero tra le connesure che si trovano tra tavola e tavola, sia in senso longitudinale che verticale od obliquo. Il calafataggio è un'operazione fondamentale, in quanto da esso dipende la tenuta stagna dello scafo, e richiede un controllo e una manutenzione costante, di tipo ordinario. A seguito del calafataggio, i comenti sono stati opportunamente stuccati, intervento che contribuirà a garantire una più lunga durata del calafataggio stesso e anche la regolarità della superficie esterna dello scafo, in funzione della verniciatura e applicazione di antivegetativa nell'opera viva.

Le operazioni conclusive del restauro hanno previsto la verniciatura esterna a smalto dell'opera morta, la verniciatura con antivegetativa dell'opera viva, la carteggiatura e verniciatura del capodibanda (sommità del parapetto), dei cinturini esterni ed interni, il calafataggio del ponte di coperta e la sua verniciatura, la verniciatura dei boccaporti e dell'osteriggio. Si è quindi proceduto con i lavori di manutenzione e raddobbo dell'alberatura e dell'attrezzatura (*infra*), infine col rimessaggio del motore, che ha previsto la sostituzione dell'olio, del filtro dell'olio, del filtro dell'aria, della girante della pompa, degli anodi sacrificali del motore, oltre alla pulizia del decantatore dell'acqua e della nafta e l'allineamento del motore in acqua. Si è poi realizzata la protezione catodica sullo

scafo (per lo scafo, il timone e l'elica), tramite applicazione di anodi sacrificali (sistema elettrochimico per salvaguardare dalla corrosione le strutture metalliche esposte ad ambiente elettrolitico).

In quanto al raddobbo dell'attrezzatura si è intervenuto restaurando i bozzelli che potevano essere salvati ma che risultavano per lo più in condizioni precarie, sostituendo la loro ferramenta con nuove parti realizzate in acciaio inox. Sono poi stati realizzati i bozzelli nuovi, compreso un certo quantitativo di rispetto, a scopo di riserva, compresi i grossi bozzelli o *taglie* dei paranchi delle drizze (della vela maestra e della trinchetta), essendo ormai difficile trovarli sul mercato e necessitando una barca tradizionale di una grande quantità di bozzelli per i numerosi paranchi di cui dispone. Sono stati realizzati nel modo tradizionale, composti con le due maschette e i tacchi di legno; secondo le indicazioni fornite dal Prof. Riccardo (Dino) Brizzi nei suoi scritti dedicati all'attrezzatura delle barche al terzo. Unica concessione, funzionale alla durata e alla sicurezza, è stata l'imbracatura con la fascia d'acciaio, anziché col tradizionale bragotto di cavo, come avviene ormai normalmente da anni per i bozzelli. La fascia d'acciaio, del resto, consente anche una migliore tenuta e durata del perno, sempre d'acciaio, su cui ruota la puleggia. Nel complesso, tra quelli ricostruiti e quelli raddobbati, sono stati messi insieme trenta bozzelli. Sono state accordate le sartie, che erano troppo lunghe, quindi eseguite le nuove impiombature. Si sono inoltre rifatte le legature dei pennoni di sopravvella, secondo l'uso tradizionale, eliminando le vecchie viti che erano non solo antiestetiche ma rischiavano anche di creare fessurazioni nel legno. Infine si è proceduto alla colorazione delle vele con le terre, secondo il sistema tradizionale.



Fase del restauro della Savolinna presso il Cantiere Navale Gori a Rimini, novembre 2017 (fotografia Cantiere Navale Gori).



La velaia Carmela Delbianco al lavoro nel suo laboratorio a Cattolica (fotografia di Stefano Righetti).

Un nuovo gioco di vele

Carmela Delbianco

Quando mi capita che mi commissionino una vela al terzo, inizio il lavoro con particolare piacere, perché realizzare queste vele è per me un mestiere di famiglia. Lo faceva mia nonna, Domenica Magi (1876-1967), poi mia madre, Maria Prioli (1907-1996), e continuo a farlo io, ormai da tanti anni. Insomma, appartengo a una famiglia di velaie e mi dicono che sia la più antica storicamente documentata a Cattolica. Chi ancora oggi produce vele al terzo, quelle che chiamavano anche vele da trabaccolo, e lo fa nel modo giusto, tradizionale, appartiene a un mondo ormai scomparso, da fotografie in bianco e nero. Per realizzare queste vele è necessaria una certa esperienza, che io ho acquisito da mia madre e da mia nonna, la quale ha imparato a cucire le vele negli anni intorno al 1910, grazie all'insegnamento del sig. Patrignani di Pesaro. Una volta le strisce di tela erano larghe 33 cm, larghezza che corrispondeva quindi a quella dei ferzi, mentre oggi si usano tessuti larghi 1 o 2 m, per cui li dividiamo in strisce più strette realizzando delle finte cuciture.

Per la Saviolina ho realizzato nell'autunno scorso un nuovo gioco di vele: una maestra da 50 metri quadrati circa, una trinchetta da 33 metri e un fiocco, tutte con tela di cotone. Le ho realizzate cucendo ferzi verticali della larghezza di 40 cm. Ciascuna delle due vele principali ha due file di matafioni, come nelle vele precedenti, così da permettere di prendere una o due mani di terzaroli, per ridurre la tela secondo necessità, in caso di vento forte. Nei lati in corrispondenza del pennone di sopra e del pennone di sotto ho dato alle vele un certo alunamento, cioè una curvatura necessaria affinché si possano aprire bene col vento. Le ralinghe, cioè i cordoni lungo il perimetro esterno della vela, sono state cucite secondo la cosiddetta armatura dei pescatori, utilizzando tre diverse sezioni di cordame, perché ogni lato la vuole diversa, essendo sottoposto a sforzi diversi. La ralinga di poppa, che i vecchi chiamavano il filo, è realizzata con un cordame del diametro di 6 millimetri; le ralinghe di testa e di base, quelle lungo i pennoni, con un cordame da 12 millimetri; la ralinga di prua, la più corta e la più robusta, quella che veniva chiamata colonna, con un cordame da 16 millimetri; i matafioni, infine, con un cordame da 6 millimetri.

Ecco, queste sono le vele, che ho realizzato nel modo tradizionale, come mi hanno insegnato mia nonna e mia madre. Adesso aspetto che vengano armate per la prossima stagione, sperando di incontrare presto la Saviolina qui a Cattolica, dove ogni tanto passa per rivedere il porto in cui è nata, col nome di Nino Bixio.



La cerimonia del varo della Sevicina nel porto di Riccione, il 9 settembre 2017 (fotografia di Daniele Casalbani).

Finalmente il varo! (9 settembre 2017)

Mario Gnoli, Sebastiano Masetti, Carlo Volpe

Portata la barca sullo squero, appoggiata la controchiglia con alta marea sugli appositi listoni di quercia, lo scafo si reclinò leggermente. Era ancora fresco di vernice, soprattutto in coperta, essendo stati appena conclusi i lavori di ristrutturazione eseguiti a Rimini. Finalmente, il 9 settembre 2017, con la partecipazione di tutte le Autorità cittadine, presso lo squero del porto di Riccione avvenne il varo ufficiale della Saviolina (il varo "tecnico" fu realizzato qualche giorno prima a Rimini, presso il Cantiere Navale Gori). Oltre a un folto pubblico erano presenti al varo: l'On. Gian Luca Galletti (Ministro dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare), la Dott.ssa Renata Tosi (Sindaco di Riccione), il Dott. Dionigi Palazzi (Assessore al Demanio del Comune di Riccione), il Cap. di corvetta Rosa Marina Sardella (Comandante in seconda del Compartimento Marittimo di Rimini – Guardia Costiera), il Capo di 1^a Classe Ivan Pinzon (Comandante dell'Ufficio Locale Marittimo di Riccione); il Cap. Marco Califano (Comandante della Compagnia Carabinieri di Riccione), il Dott. Pier Paolo Marullo (Comandante della Polizia Municipale di Riccione). In questa occasione, nel pieno rispetto della tradizione marinai, si è deciso di svolgere il rito della "Pezza Santa", secondo l'uso che un tempo coinvolgeva tutte le maestranze presenti in cantiere, prevedendo un giorno di festa comprensivo di un ricco pranzo, rigorosamente pagato dal committente. Durante quella speciale giornata i lavoratori del cantiere potevano finalmente godersi un po' di meritato riposo. Il rito prevedeva la benedizione dell'ultima tavola di fasciame, prima che fosse messa in opera, rinsaldando così lo stretto rapporto tra le genti di mare e la fede cristiana. La tavola veniva presentata addobbata con fiori di campo e poi veniva benedetta dal prete della parrocchia del porto, benedizione che in questo modo si estendeva simbolicamente all'intera barca, in segno di protezione per gli uomini che vi avrebbero lavorato, affrontando a bordo tutti i pericoli del mare. Terminata la prima benedizione, la "Pezza Santa" veniva montata stretta, di misura, inserendola tra gli altri corsi dell'opera viva, gesto con cui si concludeva, materialmente e simbolicamente, la costruzione dello scafo. Il prete faceva quindi una preghiera specifica per la benedizione della barca e di tutti i presenti, proprio un attimo prima che iniziasse il varo. I marinai temevano moltissimo il mare e per questo erano religiosissimi, tanto che a bordo degli scafi, quando lavoravano al largo, non si sentivano mai delle bestemmie, cosa che invece a terra avveniva con una certa frequenza.



Benedizione della "Pezza Santa" durante la cerimonia del varo
(fotografia di Daniela Casaboni).



Il Ministro dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, On. Gian Luca Galletti (al centro della fotografia), partecipa al varo della Saviolina insieme al Sindaco di Riccione, Renata Tosi, e al Presidente del Club Nautico, Sebastiano Masetti (fotografia di Daniele Casalboni).



Il Sindaco di Riccione, Renata Tosi, al timone della Saviofina durante la prima uscita in mare realizzata dopo il varo
(fotografia di Stefano Ricci).

GAUMONT présente

KLAUS KINSKI

Fitzcarraldo

Un film de WERNER HERZOG



KLAUS KINSKI
CLAUDIA CARDINALE
dans "Fitzcarraldo" Un film de W. HERZOG

avec JOSÉ LEWGOY, MIGUEL ANGEL FUENTES
PAUL HITSCHER, HUEREQUEQUE ENRIQUE BOHÓRQUEZ
GRANDE OTHELLO, PETER BERLING

Images de THOMAS MAUCH, Musique de POPOL VUH

Produit par WERNER HERZOG et LUCKI STIPETIC

Une Coproduction WERNER HERZOG/Produktion et PROJEKT Filmproduktion



Copyright 1983 Gaumont - 100 000 000 000 000

La Saviolina come Fitzcarraldo

Ricordi di un viaggio in terraferma

Edmo Vandi

Ci sono eventi che segnano più di altri la storia della nostra vita. Uno di questi per me è stato il viaggio "terrestre" della "Saviolina", effettuato nel maggio dell'anno 2000, un'avventura ai limiti dell'impossibile che mi ha fatto ricordare un nome "Fitzcarraldo". Perché questo riferimento? Prima di tutto vediamo di che si tratta. Fitzcarraldo, com'è noto a tutti i cineamatori, è il titolo di un film, un'opera fra la più impegnativa e riuscita del regista tedesco Werner Herzog. Una storia strana, molto avventurosa sottolineata ossessivamente da brani musicali tratti da opere di Bellini, Verdi, Puccini, Donizetti, Strauss, Mayerbeer, Massenet. E' una pellicola del 1982 interpretata in modo superbo dall'attore tedesco Klaus Kinsky. Si narra di una nave, di un grosso natante carico di materiali per costruire un grande teatro lirico nel centro della foresta amazzonica ove farvi cantare il grande Enrico Caruso accompagnato dall'Orchestra dell'Opera di Manaus. Un viaggio attraverso boscaglie inesplorate, fiumi selvaggi e rapide impossibili da risalire. Una pazzia? una idea stravagante? un'impresa da mentecatti? "Chi sogna può muovere le montagne" è la frase che domina il film e questa frase deve aver dato il coraggio e l'incoscienza necessari all'allora Sindaco di Riccione Daniele Imola, il quale con il dovuto successivo benessere delle categorie economiche della Perla Verde, ha pensato di portare la "Saviolina", dunque la storica barca orgoglio della marineria riccionese, per esporla a scopo pubblicitario-promozionale, nientemeno che nella piazza centrale di Monaco di Baviera, la famosa Marienplatz, zona rigidamente pedonale che si trova proprio di fronte all'antico Municipio, (la Rathaus sovrastata dalla famosa torre delle antiche figure in movimento). Però come giungervi? Dopo non poche esitazioni, si decise il trasporto via terra con mezzi speciali della Ditta Abdon Pedretti. Ottenute scorte della Polizia di città in città, prima italiane quindi austriache, poi tedesche; entrati in possesso di elaborati permessi di transito lungo gli attraversamenti cittadini (già una pubblicità!) si pensò di essere già a buon punto. Ma le difficoltà furono proprio da foresta amazzonica. Innumerevoli i tunnel impossibilitati da percorrere (quindi strade alternative), complicati lasciarsi passare alle frontiere, prima al Brennero poi a Kufstein. Telefonate continue dei trasportatori fermi quotidianamente chissà dove e nelle ore più impensate, per chiedere al Sindaco di sbrogliare situazioni che si presentavano di volta in volta lungo il tormentato e articolato percorso. (La burocrazia si esprime in questo caso in tutta la sua trionfale potenza!). Tutto questo non ha spaventato Daniele-Fitzcarraldo il quale, con l'approvazione del Consiglio Comunale ha dato il via (tra l'incredulità generale) a tutti i provvedimenti logistici e organizzativi necessari alla realizzazione dell'impresa. Avevamo allora buone conoscenze con Amministratori e giornalisti di Monaco per cui ottenemmo le necessarie autorizzazioni ad occupare un notevole spazio per la durata di quattro giorni proprio nel centro della Marienplatz. Ma con l'avventuroso arrivo a Monaco le difficoltà si rivelarono tutt'altre che finite e in certi momenti sembrarono addirittura insormontabili. A questo punto fu fondamentale l'intervento del Vice Sindaco di Monaco, Signora Gertraud Burkert e dei Dirigenti Kindl e Wangen, ai quali un funzionario della dogana tedesca aveva del resto già proclamato allegramente : ("...es gibt ein Fischerboot das in Muenchen auf dem Marienplatz ankern will"). (C'è un peschereccio che vuole venire a Monaco a gettare l'ancora nella Marienplatz!) Avevamo appena iniziato a montare le vele (sotto la guida del Maestro d'Ascia Alfonso Manzi), quando due poliziotti vollero sapere da me, nella mia qualità di interprete, come ci era venuto in mente di portare una barca da pesca al centro della zona pedonale, nella storica e inviolabile Marienplatz. Mostra i documenti rilasciati dalle autorità della città a firma della Signora Burkert, ma, scuotendo la testa e con un sorrisetto burlando, dovettero credere che, da buoni italiani, avessimo solo documenti falsificati poiché dopo pochi minuti tornarono accompagnati da un ufficiale riccamente gallonato, al quale dovetti chiarire nuovamente la legittimità della nostra situazione. Non bastò, e così li invitai a salire con me assieme al Sindaco Imola, nell'adiacente Municipio dove Frau Burkert (la quale, tra l'altro, ci aveva raccontato che in gioventù era stata un'assidua frequentatrice del Dancing Savioli) confermò la veridicità delle nostre affermazioni. Furono giorni di grandi soddisfazioni in quanto rappresentammo in quel periodo sicuramente l'attrazione più curiosa ed originale presente in città con conseguente riscontro pubblicitario veramente straordinario.

Riservarono spazi da eventi sensazionali giornali locali e nazionali assieme ai canali televisivi di tutta la Germania. Migliaia le fotografie e i filmati anche da parte di una folla che circondava costantemente il gigantesco “lancione” dalle vele sontuosamente impennate verso il 10 cielo e grande apprezzamento per ciambella e vino distribuiti a volontà accompagnati doverosamente da prospetti e depliant invitanti ad una vacanza nella “Perla Verde dell’Adriatico”. Meraviglia e gradimento espressi apertamente per il gentile pensiero consistente in 1.500 orchidee galantemente offerte dal baldo equipaggio ad altrettante visitatrici. Come Fitzcaraldo fummo orgogliosi di questa impresa, apparentemente impossibile che però, a dispetto delle infinite difficoltà, era felicemente riuscita. A suggellare l’ufficialità dell’evento e per ringraziare il Municipio di Monaco, oltre ad informare compiutamente la stampa, fu organizzata una conferenza-stampa con pranzo a base di specialità marinare presso il ristorante italiano “Buongusto” (gestito dall’estroverso Rinaldo Alamonti) al quale parteciparono le maggiori autorità della capitale bavarese, i rappresentanti dell’Enit e del Consolato Italiano, oltre ad una trentina di giornalisti titolari delle pagine turistiche dei principali quotidiani e settimanali tedeschi guidati dall’amico Peter Linden, Direttore dei Corsi Giornalistici della Baviera. Il tutto sulle note di “Romagna mia” e di altri motivi di casa nostra eseguiti..... da un allegro complesso veneziano. Mi sembra doveroso infine citare la fondamentale collaborazione del Club Nautico Riccione, custode ufficiale della Saviolina, nelle persone principalmente del Presidente Massimo Franchini e del Segretario Giuseppe Fuggiano, così come il Club di Prodotto, i bagnini e gli Amministratori Cinzia Tura, Loretta Villa e i Dirigenti Graziella Cianini e Maurizio Catenacci oltre a tutto “l’equipaggio” consistente nella fotografa Rosita Nicoletti, Irene Cantagalli, Sergio Serafini e altri volonterosi riccionesi. E’ finito dunque tutto bene, con risultati ottimi e grande soddisfazione di tutti, ma ci sono voluti convinzione, passione, coraggio e determinazione a conferma che “...chi sogna può muovere le montagne”!



Appendice storica

Il Club Nautico di Riccione

1933 - 2018



Il Dott. Federico Ricciardi.
Presidente del Club Nautico dal 1933 al 1948.

1933 - 2018:

storia gloriosa del Club Nautico Riccione

Massimo Franchini, Carlo Volpe

Il Club Nautico Riccione nasce nel 1933, (quinto circolo velico per anzianità in Italia), in pieno regime fascista, in una Riccione che stava acquisendo rilevanza turistica e notorietà internazionale grazie soprattutto al suo ruolo di “residenza estiva” della famiglia Mussolini. Questa particolare circostanza, unita alla piacevolezza dei luoghi, alla proverbiale operosità e al carattere gioviale della gente del luogo, contribuì non poco ad attirare sulla nostra costa quella che potremmo definire come una élite sociale, composta da gerarchi, nobili più o meno decaduti, professionisti e commercianti abbienti, insomma una borghesia che trovava in Riccione un luogo ideale per trascorrere la villeggiatura estiva, unendo al piacere del riposo estivo l'utilità che veniva dal trovarsi vicino alle gerarchie del potere politico.

La prima cosa che salta agli occhi è la stessa definizione di “Club” data al sodalizio nautico riccionese, essendo questo un termine anglosassone, nettamente in contrasto con la retorica fascista che prediligeva e incoraggiava le locuzioni autarchiche, cioè i vocaboli italiani o, comunque, di origine latina. Resta il fatto che lo sport della vela, come il tennis, riflette una matrice anglosassone e che la Romagna è sempre stata terra di compromessi e di contaminazioni. Che il Club Nautico fosse nato come un sodalizio elitario lo si evince anche dal primo elenco dei soci riportato di seguito e, ancor di più, dai nomi dei sostenitori, tra cui compaiono gli stessi figli di Benito Mussolini, in qualità di soci onorari assieme al locale podestà, il conte Pullè.

LIBRO DEI SOCI DEL CLUB NAUTICO DI RICCIONE

Anno XIII° (1935)

Presidente Onorario: Onorevole Senatore Prof. Camillo Manfroni

Presidentessa: Contessa Enrichetta Pasquini

Riccioni	Dr. Federico	Presidente	Soci onorari: Ten. Vittorio Mussolini, Cap. Bruno Mussolini, Ten. Vito Mussolini, Geom. Carlo Piccioni, Avv. Frangiotto Pullè, On. Pietro Sitta, Geom. Rodesindo Pozzi.
D’Orazio	Rag. Silvio	Segretario	
Sorci	Rag. Francesco	Tesoriere	
Antinori	Ing. Guglielmo	Consigliere	Soci promotori: Carlo Agosti, Irmo Magnani, Emilio Amati, Dr. Giuseppe Monti, Ugo Villa, Conte Walter Pasquini, Conte Gianoberto Gulinelli,
Mignatelli	Geom. Guido	Consigliere	
Moro	Dott. Gino	Consigliere	
Pullè	Conte Federico	Consigliere	
Romussi	Ing. Carlo	Consigliere	
Riccioni	Stud. Raoul	Consigliere	

Altro fatto da notare è che la prima sede del Club, contrariamente ad ogni logica aspettativa, non fu collocata all'interno dell'area portuale e neanche nelle sue immediate vicinanze, ma a ridosso del Piazzale Roma, che si trovava al termine del Viale Ceccarini, adiacente alla spiaggia nella zona centrale della marina riccionese. Si può facilmente leggere in questa scelta dei soci fondatori la loro inclinazione a considerare la spiaggia un luogo più adatto allo sport velico rispetto al porto cittadino, che all'epoca era ancora sostanzialmente vocato alla pesca.



La sede del Club Nautico di Riccione nel 1934.

Inaspettatamente fu proprio Benito Mussolini a imporre l'abbattimento di questa prima sede in muratura, seppur edificata rigorosamente in stile littorio, definendola "un paracarro in mezzo alla strada", semplicemente perché interferiva con il percorso abituale verso la spiaggia. In realtà, la rimozione della prima sede fu decretata per far spazio al nuovo lungomare, che arrivava fino a Piazzale San Martino.

Nonostante le promesse e le garanzie di una pronta ricostruzione in altro luogo da individuare, per un paio d'anni ci si dovette arrangiare direttamente in spiaggia, senza strutture fisse. Dopo qualche tempo e ripetuti solleciti, Club Nautico e Lega Navale decisero di unire le forze, ottenendo la concessione per montare un capanno in legno in spiaggia, per il ricovero dei piccoli natanti nella zona antistante l'Hotel Milano & Helvethia. Del resto, fino al 1938 il porto di Riccione era costituito soltanto dal "canale", ovvero dal tratto di foce del Rio Melo, motivo per cui la soluzione di ricoverare le derive sulla spiaggia era in qualche modo obbligata. Vista

la precarietà della situazione, la direzione del Club decise di chiedere momentanea ospitalità a Severo e Bepi Savioli, proprietari dell'Hotel Savioli Spiaggia, nel locale seminterrato del prestigioso albergo, in attesa della costruzione della nuova sede all'interno dell'area portuale, che doveva essere pronta per l'inizio dell'estate del 1940. Purtroppo, con l'inizio dell'estate, l'entrata in guerra dell'Italia (10 giugno 1940) mandò in fumo tutti i progetti e i relativi finanziamenti.

Come detto, il Club Nautico nasce fondamentalmente come Circolo sportivo per organizzare regate e competizioni in mare, attività in cui si distinse da subito con grande autorevolezza, organizzando le prime sfide fra timonieri a bordo dei *Dinghy* e delle altre derivate olimpiche all'epoca in voga (soprattutto *Lightning* e *Snipe*). Le regate partivano da quello che è oggi il Piazzale Roma e sul lungomare era stato eretto un albero di 20 metri, completo di pennoni e sartie, dove i giovani si allenavano simulando le manovre chiamate con il fischietto dal Nostromo. Naturalmente, il sodalizio agiva sotto l'egida della O.N.B. (Opera Nazionale Balilla) e della L.N.I. (Lega Navale Italiana) e all'inizio aveva a disposizione un numero di cinque imbarcazioni. Grazie a queste imbarcazioni, al sabato alcuni ragazzi svolgevano un servizio pre-militare volontario, seguendo le lezioni di vela e di nodi che erano tenute da alcuni marinai ricconesi. Sarà stato forse questo approccio o il fatto che i giovani ricconesi, figli di pescatori, si sentivano più marinai dei forestieri, sta di fatto che si innescò da subito una rivalità latente fra i locali e i "signori", che si stemperò rapidamente in una stretta collaborazione fra i timonieri-armatori delle barche e i loro aiutanti-prodieri, dando vita a equipaggi particolarmente affiatati che per parecchi anni conquistarono importanti trofei non solo in Adriatico.

Le regate ricconesi attiravano all'epoca un pubblico sempre numeroso. Molti villeggianti – come venivano chiamati una volta – noleggiavano lance e lancette per andare a seguire le regate, con soddisfazione dei marinai locali, per i quali questi eventi offrivano nuove occasioni di lavoro. Alcuni pensarono bene di chiudere la stagione estiva organizzando, ogni anno, a fine agosto, una regata con le loro lance, che da lì a pochi giorni, avrebbero ripreso l'attività di pesca invernale.

Nel 1936 ci furono, ad Ancona e a Rimini, importanti appuntamenti sportivi per *Dinghy*, *Snipe* (Beccaccini) e con i famosi *6 m.s.n.* (gli antesignani dei "cutter romagnoli"), in occasione dei quali gli equipaggi del nostro Club si fecero onore. Nel 1938, a seguito alle sanzioni comminate all'Italia nel 1935 da parte della Società delle Nazioni per l'invasione dell'Etiopia, giunse da parte degli Inglesi la proibizione di costruire i *Dinghy* e agli equipaggi italiani non vennero più concessi i numeri velici internazionali. Tuttavia, come sempre accade, il genio italiano si mise immediatamente al lavoro inventando la *Lupa*, una deriva molto simile a un *Dinghy*, solo leggermente più corta e più stretta. Furono quindi organizzate regate per questa classe, determinando la nascita, tra i circoli romagnoli, di gruppi di giovani che hanno portato la Romagna ad essere una delle più produttive fucine di sportivi della vela.

Dopo la guerra, in attesa di disporre di una sede definitiva, il Club Nautico fu ospitato ancora una volta nel seminterrato dell'Hotel Savioli Spiaggia, grazie alla generosità della famiglia Savioli che da sempre supporta l'attività del sodalizio ricconese. Successivamente, la Capitaneria concesse uno specchio acqueo nella darsena, dove vennero ormeggiate le derivate e i primi yachts, sia a vela che a motore, appartenenti ai soci del Club, i quali stavano riaprendo le loro ville al mare rilanciando così l'attività diportistica. Contemporaneamente, nella zona Alba di Riccione cominciarono ad incontrarsi appassionati di vela che competevano fra loro con le loro *lancette*, con piccole derivate e con mosconi armati con vela al terzo.

Queste imbarcazioni locali erano generalmente costruite nei cantieri di Rimini e Cattolica che disponevano di numerosi e validissimi maestri d'ascia, grazie al fatto di avere una lunga tradizione portuale e peschereccia (anche mercantile per Rimini). Tuttavia, anche Riccione si distinse in questo campo, in particolare coi maestri d'ascia Irmo Magnani, Michele (Guido) Franchini e Orazio (Panzini) Mulazzani, coadiuvati da altri valenti professionisti, quali Gentili Mattei (Nedo), Colombo Giavolucci, (Bilo) e altri. Si specializzarono in costruzioni sportive, inventando nuove tipologie di barche destinate più al turismo che alla pesca. Della *Lupa* abbiamo già detto, ma va sottolineato che, in realtà, questa versione autarchica del *Dinghy* fu realizzata da Irmo Magnani su disegno del famosissimo ing. Baglietto di Varazze. Lo stesso Irmo, inoltre, si cimentò in preziose rivisitazioni di barche storiche come i *6 m.s.n.* e i *Dragoni*, diventando il costruttore di riferimento dei regatanti ricconesi all'epoca dei *Dinghy*, delle *Jole* e degli *Snipe* (beccaccini). Mulazzani, dopo aver realizzato fantastici *Snipe* da regata, mise a punto una versione più piccola e più economica chiamata *Delfino*, che divenne barca scuola per diverse generazioni di ricconesi e con la quale si disputarono tantissime regate negli anni '60 e '70 del secolo scorso. Guido Franchini fu forse il più creativo dei tre e fu anche prolifico costruttore dei *Cutter da spiaggia*, ovvero quella categoria di barche che per trent'anni fu protagonista delle estati romagnole. I Cutter erano in effetti una evoluzione del *Flying Dutchman* (mitica deriva olimpica a fondo piatto), in dimensioni giganti, ed erano dedicati alle gite lungo costa dei turisti

che venivano imbarcati direttamente sulla spiaggia, potendo, queste grosse derive, galleggiare in pochissima acqua. Sulle grandi vele era scritto il nome del comandante-armatore (spesso il soprannome, come si usa in Romagna), ma spesso vi erano anche le insegne dello sponsor, che fosse il dancing alla moda o la crema solare. Anche i *Cutter* avevano la loro regata nella prima domenica di settembre: il "Trofeo Nastro Azzurro Città di Riccione", la cui organizzazione in mare era affidata al Club Nautico.

Quello che pochi sanno è che il Cantiere di Guido Franchini fu anche la "culla" del Gruppo Ferretti, attualmente uno fra i tre maggiori gruppi industriali della nautica mondiale, che qui nacque grazie ad una società sorta fra i F.lli Ferretti (imprenditori bolognesi che villeggiavano al Savioli Spiaggia) e il maestro d'ascia Guido Franchini. Venne così realizzato un primo motorsailer in legno (ancora una volta il primo motorsailer italiano), che nel 1969 fu esposto a Genova suscitando l'interesse del Principe Ranieri di Monaco. Presero così avvio due storie imprenditoriali: la Ferretti Nautica e la Franchini Yachts che, seppure con pesi e dimensioni differenti, hanno segnato la storia della nautica internazionale.

Negli anni '60, grazie al boom economico, il porto di Riccione si andava riempiendo oltre che dei succitati *Cutter* anche di prestigiosi motoscafi *Riva*. Simboli del mito del "Made in Italy" e della "Dolce Vita", costituiscono in quegli anni fino al 50% delle barche ormeggiate a Riccione, rivaleggiando per concentrazione con località come Saint-Tropez o Santa Margherita Ligure. Fu questo chiaramente il periodo più florido per il Club Nautico che, grazie alla nuova prestigiosa sede, corrispondente a quella attuale, dominava l'approdo riccionese con la sua terrazza panoramica.

Sull'onda delle pressioni della comunità portuale ormai completamente indirizzata al turismo nautico in tutte le sue sfaccettature (dalla vela, allo sci nautico e alla pesca sportiva, oltre che alle crociere nella vicina Jugoslavia, come si chiamava allora), nel 1968 il Comune prese l'importante decisione di raddoppiare la darsena riccionese a levante dei moli, non senza qualche inevitabile polemica subito rientrata in virtù dell'immagine di "Perla dell'Adriatico" che Riccione aveva conquistato e che non intendeva perdere. Il periodo dei "signori" (i *sgnür*, come venivano chiamati i villeggianti dalla gente del popolo) stava per concludersi. Già nei primi anni '70, infatti, si stava affermando il cosiddetto "turismo di massa", che insieme al successo ha portato a Riccione l'equivoco della contrapposizione fra turismo di massa e turismo d'élite, quest'ultimo inseguito fino a pochi anni prima. Due approcci "ideologici" alle dinamiche turistiche che, apparentemente, non scalfirono la gestione del Club Nautico, saldamente in mano a un gruppo di diportisti storici, guidati per ben 29 anni (dal 1954 al 1983) dal Dott. Raoul Riccioni, figlio di quel Federico che fu socio fondatore e Presidente negli anni '30 e '40. Fu sicuramente un periodo caratterizzato da grande prosperità ma anche da una sostanziale stabilità, che non favorì certamente i cambiamenti, rimanendo un po' sorda al mutamento socio-economico del decennio successivo. Un chiaro segnale di inversione di rotta si ebbe nel 1976, quando il Consiglio del Club dovette uniformarsi ad un preciso ordine della Capitaneria, che imponeva di ridurre la superficie della concessione nella Darsena di ponente per lasciare spazio all'ormeggio della motonave *Marinella III^a*, che, con i suoi 26 m. di lunghezza, occupava in larghezza ben 6-7 m. di banchina (due/tre posti barca). Stessa cosa accadde poi alla fine degli anni '70, quando con altra sofferta decisione del Consiglio (sempre su richiesta della Capitaneria), fu ceduta una stanza della sede alla neo costituita rappresentanza del "Gruppo Marinai d'Italia". Sottolineiamo che il Club Nautico non ha mai avuto rapporti conflittuali con le altre molteplici espressioni dell'associazionismo sportivo e/o culturale legato al mare. Anzi, lo spirito è sempre stato quello della più ampia collaborazione, come dimostra la storia dei "Fratelli della Costa", nata a Riccione ad imitazione di quanto ideato in Cile, grazie a un gruppo di amici sportivi ed amanti del mare che, guarda caso, erano soci, ex-soci e simpatizzanti del Club Nautico e organizzavano incontri *Zafarranchos*, al solo scopo di scambiarsi esperienze e condividere la comune passione per il mare (e per la buona tavola).

Negli anni '80 e '90 anche la Lega Navale e le associazioni ambientaliste hanno sempre trovato nel Club Nautico grande simpatia, buona accoglienza e fattiva collaborazione nell'ambito iniziative specifiche. Resta il fatto che gli spazi a disposizione di questi sodalizi (sia a terra che lungo le banchine) sono sempre stati decisamente scarsi rispetto alle oggettive esigenze, fatto che ha inevitabilmente innescato gelosie e piccole diatribe.

Un tema delicato riguarda le attività sportive sul mare così come si sono sviluppate a partire dalla fine degli anni '80. Al centro di questa specifica attività c'è indubbiamente la Scuola Vela, che ha sempre costituito la vera missione istituzionale del Club, il suo fiore all'occhiello, non avendo lo stesso Club mai rinunciato a portare avanti con determinazione l'impegno nell'avviamento allo sport velico. In questo senso ebbero senza dubbio notevole importanza le avventure sportive di Coppa America, specificamente quelle che videro impegnate le nostre barche *Azzurra* nel 1983 e 1987 e *Il Moro di Venezia* nel 1992, avventure che infiammarono

gli animi degli Italiani, generando un'attenzione quasi "calcistica" per il mondo degli sport nautici e una grandissima richiesta di corsi di vela. Il Club Nautico, che nel frattempo, seppur lentamente, si stava rinnovando (se non altro per ragioni anagrafiche), non perse l'occasione e nel '98, grazie ad un generoso contributo dell'Amministrazione Comunale, poté dotarsi di un bel pontile in legno su palafitte in acciaio, posizionato esattamente a mare del piazzale Dante Tosi. Un pontile non grandissimo, ma sufficiente per garantire i corsi base su *Optimist*, *Equipe*, *F.J.*, e *4,20*, oltre ai corsi collettivi su Tridente. Tale pontile, dopo quasi vent'anni è ancora perfettamente funzionante e svolge egregiamente il suo compito.

Tornando ai primi anni '80, va rilevato che, a fronte di una crescente attenzione per il mare e per la vela in particolare, con una crescita esponenziale delle domande di ormeggio, il Club dovette affrontare una tendenziale diaspora dei membri più giovani o più orientati alle attività sportive innovative, quali il *windsurf* e il *kitesurf*, così come degli appassionati di catamarani, insomma di tutti coloro che non trovavano nella sede sul porto sufficiente attenzione. Si formarono così alcune realtà alternative in chiara antitesi e in sostanziale concorrenza col Club Nautico, collocate a sud (Centro Velico Città di Riccione) e a nord (Vela Club Marano e Spiaggia 151) del territorio riccionese, che svolgevano attività di scuola vela anche con l'accreditamento FIV (Federazione Italiana Vela). Va però detto che, stante la domanda sempre molto alta di corsi di vela e le differenti impostazioni date dai vari circoli, questa proliferazione non ha mai causato significative perdite di clientela, a testimonianza del fatto che questo particolare mercato sulla costa riccionese è costantemente in crescita. Semmai resta carente l'offerta, se non altro dal punto di vista degli spazi a mare e delle attrezzature relative.

Va infine ricordato che, nel tentativo di assecondare la tendenza a trasferire direttamente sulla spiaggia le attività veliche, il Club promosse, nei primi anni '90 del secolo scorso, la costituzione di una sede distaccata presso la marina del centro termale riccionese di Giorgio Piccioni, erede della passione marinara della sua famiglia, con il nome di "Centro Velico Ammiraglio Bigi", affidandone la gestione a soci qualificati che però, per diverse difficoltà di ordine burocratico ed economico, non riuscirono a far decollare l'iniziativa.

Gli anni '80 e '90 furono anche gli anni degli sponsor che, numerosi, puntarono sulla vela per veicolare valori positivi come la sportività, l'amore per la natura, lo spirito di squadra, l'eleganza informale e, sopra a tutti, la libertà. Naturalmente, a catalizzare tali risorse furono le grandi regate d'altura (oltre che la Coppa America e poche altre manifestazioni internazionali), fra cui vi è stata sicuramente la regata Rimini-Corfù-Rimini, organizzata dal Circolo Velico Riminese e l'Adria's Cup di Portoverde. Riccione, purtroppo, non ebbe un ruolo importante (fatta salva qualche collaborazione logistica) ma sicuramente esprime uno dei protagonisti di queste regate in Massimo (Bert) Mauri che col suo ULDB (Ultra Light Displacement Boat) *Juno*, barca americana di 18 metri, detiene ancor oggi il record di vittorie. Su iniziativa del Presidente del Club Massimo Franchini, *Juno* fu poi esposto a terra per alcuni giorni, nel centralissimo piazzale Roma, destando una grandissima curiosità e attenzione verso le attività del Club Nautico. Purtroppo, per i costanti e oggettivi limiti fisici del porto, che non può accogliere barche a vela con elevato pescaggio, Riccione e il suo Club Nautico non hanno mai potuto sviluppare attività agonistica di buon livello, contrariamente ai porti vicini. L'attività si è invece concentrata nelle iniziative legate alla valorizzazione della storia marinaresca grazie alla Saviolina che, a tutti gli effetti, rappresenta il testimone più importante del legame fra Riccione e il mare. Ed è proprio la Saviolina che segna un'altra importantissima svolta nelle politiche del Club Nautico di Riccione.

Dopo il difficile avvicendamento fra la storica gestione dei cosiddetti "Bolognesi", rappresentata dal gruppo di armatori villeggianti (generalmente possessori di case di vacanza), ovviamente focalizzati sulla gestione delle banchine e sulla vita estiva del Circolo, si fecero avanti alcuni soci nati e cresciuti a Riccione che, invece, volevano ampliare le attività e gli interessi del Club, in particolare con lo sviluppo della Scuola Vela e la diffusione dell'interesse verso le problematiche nautiche, sensibilizzando la cittadinanza e i politici locali.

Dopo le presidenze di Busuoli e Della Rosa, durante le quali si cominciò a impostare il nuovo corso, con la presidenza del Dott. Bruno Berni si iniziò un percorso di radicale mutamento degli indirizzi, attraverso la partecipazione diretta di giovani imprenditori e professionisti riccionesi, amanti del mare e decisi a riportare il Club al centro del dibattito cittadino, riguardo al ruolo della nautica e della cultura marinara nello sviluppo economico e sociale della città.

Il primo atto di questo nuovo corso fu appunto la richiesta di rinunciare alla demolizione della Saviolina, già decisa dagli eredi di Bepi Savioli per farne, al contrario, la barca di rappresentanza del Comune di Riccione, candidando il Club al ruolo di armatore.

Successivamente, ottenuto il passaggio di proprietà al Comune attraverso un complicatissimo iter istituzionale che portò alla donazione da parte della famiglia Savioli, si iniziarono i lavori di restauro conservativo per permetterne l'utilizzo in attività di valorizzazione e diffusione della cultura marinara.

Determinante fu, sotto la presidenza Franchini, l'ottenimento del decreto di tutela da parte dell'allora Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, che inseriva a tutti gli effetti la Saviolina fra i monumenti storici nazionali. La Saviolina è stata e continuerà ad essere il cuore pulsante del Club Nautico di Riccione, testimone vivo e attivo della nostra breve ma intensa storia come comunità cittadina.



Modellino della Saviolina in scala 1:20, donato al Club Nautico da Alberto Renzi "Cappottino" (fotografia di Stefano Giuliodori).

Elenco dei PRESIDENTI del Club Nautico:

Dott. Federico RICCIONI (Padre di Raoul) dal 1933 al 1948.

Sig. Aldo COLI dal 1948 al 1949.

Com.te (già Ufficiale di M.M.) Raffaele BURACCHIA, dal 1949 al 1951

Avv. Frangiotto PULLÈ dal 1951 al 1954

Dott. Raoul RICCIONI dal 1954 al 1983

Rag. Tonino BUSUOLI dal 1983 al 1988

Rag. Ruggero DELLA ROSA dal 1988 al 1990

Dott. Bruno BERNI dal 1990 al 1994

Arch. Massimo FRANCHINI dal 1994 al 2001

Avv. Fabio RONCI dal 2001 al 2007

Ing. Arch. Fabio BERNI dal 2007 al 2016

Dott. Stefano GIULIODORI dal 2016 al 2017

Dott. Sebastiano MASETTI dal 2017 (in carica).



Il Professor Camillo Marfioni (primo a sinistra nella fotografia), insieme al Comandante Sirena, al Conte Gulinelli e al Dottor Riccioni, accoglie Sua Altezza il Duca di Genova allo sbarco dall'incrociatore leggero della Regia Marina "Alberico da Barbiano", in occasione dell'inaugurazione del Club Nautico di Riccione il 25 luglio 1933 (immagine tratta da: Dante Tosi, *Riccione, una rotta nel vento, 1923-1943*, Bellieth Editore, Misano Adriatico 1994).

Camillo Manfroni:

illustre studioso di marina e primo Presidente Onorario

del Club Nautico di Riccione

Fosco Rocchetta

Questo saggio si propone di ravvivare la memoria di Camillo Manfroni (Cuneo 1863-Roma 1935), insigne studioso di marina, la cui figura merita d'essere investigata, e in un certo qual senso "riscoperta", per l'ampio spettro degli interessi storici che hanno contrassegnato la sua fervida esistenza.

Infatti, la stima del Professore piemontese è stata considerevole, e tutt'altro che limitata a circoscritti ambiti accademici, per lo meno fino alle ultime decadi del Novecento. Diplomato nel Liceo E.Q. Visconti di Roma, Manfroni si iscrisse alla facoltà di lettere dell'Università "La Sapienza", dove si laureò in storia moderna nel 1884. La sua inclinazione per l'insegnamento maturò in breve tempo: dopo essere stato per un anno insegnante reggente nel ginnasio di Bobbio, nel marzo 1885 ottenne un incarico presso il Liceo Visconti di Roma, il medesimo istituto in cui s'era diplomato e, nel 1886, a seguito di concorso, fu nominato docente d'italiano e storia nell'Accademia Navale di Livorno. Vi rimase fino al maggio 1896, dove insegnò italiano, storia contemporanea e geografia. Pochi mesi prima di cessare dal suo ruolo aveva ottenuto, grazie anche alla libera docenza accordatagli dall'ateneo romano, nel 1894, l'incarico di professore straordinario di storia moderna nell'Università di Genova. Gli anni passati a Livorno furono determinanti per la crescita dei suoi studi e ambiti di ricerca. Appena conseguita la laurea, riuscì ad ottenere il permesso di consultare gli archivi vaticani, ove attinse le fonti dei suoi primi lavori, volti specialmente a descrivere le vicende della Casa Savoia, ed in particolar modo di Carlo Emanuele I (*I diritti di Casa Savoia sopra il Marchesato di Saluzzo*, Roma 1885; *Carlo Emanuele I e Il trattato di Lione*, Torino 1892). Le necessità proprie del magistero livornese contribuirono a destargli l'interesse per la storia navale, un campo poco esplorato dagli storici, ma da lui ritenuto fondamentale, anzitutto come spiegazione delle cause della perdita del dominio italiano nel Mediterraneo, e poi per gli aspetti che lo collegavano ad una presumibile politica espansionistica, auspicata da certi settori delle forze armate italiane. Tali problematiche furono sviluppate dal Manfroni, con una serie di monografie e saggi preparatori, coll'unico scopo di fornire gli elementi essenziali per una solida ricostruzione di base (*La Marina militare del Granducato mediceo*, I-II, Roma 1895-96; *Storia della Marina Italiana dalla Caduta di Costantinopoli alla battaglia di Lepanto*, Roma 1897). Tali questioni saranno poi riprese e approfondite in *Storia della Marina Italiana dalle invasioni barbariche al Trattato di Ninfao* (a. 400-1261), Livorno 1899, e *Storia della Marina Italiana dal Trattato di Ninfao alla caduta di Costantinopoli* (1261-1453), Livorno 1902. Manfroni seguì sempre un orientamento storiografico teso in primis alla ricostruzione puntuale della realtà, coerentemente con i dettami del metodo positivo da lui adottato. In merito all'idea ispiratrice, non si abbandonò mai ad una malcelata opera di propaganda, come di frequente ebbe a verificarsi in quegli anni. Verosimilmente avvertiva in una Marina nazionale forte e militarmente ben equipaggiata, uno strumento efficace di politica mediterranea. E questo, assieme al recupero d'una tradizione di secolare prestigio, considerazione desumibile altresì dal costante rapporto di frequentazione e d'amicizia con l'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel. Ed ancora, dalle energie profuse per rendere popolare la Marina Militare su tutto il territorio nazionale. Basti pensare alla collaborazione, per molti anni, dal 1894, con la *Rivista Marittima*, con centinaia di saggi e recensioni, e col partecipare, nel 1897, alla fondazione della Lega Navale Italiana, della quale diresse a lungo l'omonimo quindicinale. Come evidenziò in una conferenza tenuta a Firenze nell'aprile 1900, su *Origini e scopi della Lega Navale*, l'immagine di una Marina sottomessa, ereditata dall'epoca risorgimentale, andava riveduta e corretta con una politica d'investimenti tale da permettere alla flotta italiana di ritrovare un'antica reputazione, prevalentemente come arma di difesa e garanzia di pace nel Mediterraneo. Nel 1899 si presentò al concorso bandito sulla cattedra di storia moderna da parte dell'Università di Pavia, dove ottenne una specie d'idoneità che gli consentiva di chiedere la promozione a ordinario, cosa che fece nel 1902, quando già da due anni era stato chiamato nell'Università di Padova, come professore straordinario. L'insegnamento

patavino, durato oltre un ventennio, aprì nella sua vita scientifica un periodo di proficua ricerca, logica estensione del discorso iniziato con gli studi di storia navale, a suo tempo incolpati d'essere troppo vicini alle vicende della politica. Avviato dal libro *La patria lontana - Letture per emigranti* (Livorno 1899), siffatto orientamento faceva proprie certe suggestioni del nazionalismo e, pur evitando di cadere in una smisurata propaganda, forniva i fondamenti storici per farli penetrare nella coscienza dei giovani. Lo sguardo del Professore era primariamente rivolto all'Adriatico, come conseguenza della "Italianità" di quelle terre dalmate che dovevano rappresentare per lui lo sbocco naturale della politica italiana. Come tanti accademici del tempo, anch'egli fu favorevole alla Guerra di Libia iniziata nel settembre 1911 (*Tripoli nella storia marinara*, Padova 1912); più tardi con G. Roncagli, pubblicò i due volumi *Guerra italo-turca, cronistoria delle operazioni navali*, Roma 1926). Questa guerra deve ricondursi ad una politica colonialista nel continente africano, cui prese parte attiva anche l'Italia, seppur in misura non paragonabile a quella d'altri stati europei. Il primo conflitto mondiale fu l'evento che lo legò definitivamente alla storia contemporanea, offrendogli notevoli spunti per opere che appaiono animate spesso da acredine verso il trattamento riservato all'Italia dalle potenze dell'epoca, sia durante il conflitto, che in anni successivi (*I nostri alleati navali*, Milano 1927; *Storia della Marina Italiana durante la guerra mondiale 1914-18*, Bologna 1923). Va riferito in gran parte a quel sentimento di frustrazione ed umiliazione, assai diffuso nella Penisola, l'interesse per il fascismo, che lo storico abbracciò con crescente partecipazione, soprattutto per le prospettive che questo movimento riteneva offrisse, di un rilancio su vasta scala della politica coloniale, che lui considerava prioritaria per le sorti d'Italia. Ne fu ripagato quando Gaetano Volpe lo fece chiamare all'Università di Roma, dove fu incaricato di insegnare, dal dicembre 1925, "Storia e politica coloniale", presso la facoltà di Scienze Politiche appena istituita. Celebrato da colleghi e allievi padovani con un volume di *Scritti storici in onore di Camillo Manfroni* (Padova 1925), ottenne anche, nel 1927, su iniziative del Ministero delle Colonie, la direzione della *Rivista della colonia italiana*. Divenuto senatore del Regno, vi portò la sua esperienza di docente, con vari interventi su problematiche dell'istruzione e sulla politica coloniale. In varie epoche della vita fu intensa la sua collaborazione con alcuni giornali (*L'Opinione Letteraria*, *L'idea nazionale*), periodici (*La Rivista d'Italia e d'America*, *Educazione fascista*), e con riviste specialistiche (*Atti del Regio Istituto veneto di scienze, Rivista storica italiana*); fu inoltre Accademico dei Lincei, membro di molte accademie e commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia. Manfroni morì a Roma il 17 giugno 1935.



Copertina della ristampa del primo volume della *Storia della Marina Italiana* di Camillo Manfroni.

Camillo Manfroni

primo Presidente Onorario del Club Nautico di Riccione

Val la pena ricordare, non da ultimo, il profondo legame che unì l'esimio storico a Riccione, rapporto risalente ai primi tempi in cui la cittadina romagnola era divenuta comune autonomo (ottobre 1922). Il Professore fu difatti un ospite prestigioso di questa stazione balneare, ove accettò disinteressatamente di far parte di diversi comitati, associazioni culturali e sportive cittadine (Presidente Onorario del Club Nautico). Amante del mare, degli sport nautici, e della vela in particolare, frequentò assiduamente il litorale della Romagna fino al 1935, anno della sua morte. In tale periodo offrì a Riccione, località allora in fase di grande crescita favorita dall'autonomia amministrativa, le sue conoscenze ed i molteplici contatti che aveva con le più importanti personalità della politica e della cultura nazionale ed estera. Per i suoi svariati meriti, la municipalità riccionese, con decisione saggia e lungimirante, manifesterà la debita riconoscenza della comunità locale, conferendogli, nel 1930, la cittadinanza onoraria, "per aver profuso i lumi del suo ingegno e l'appoggio della sua alta collaborazione a beneficio di Riccione". La generosità del Manfroni si svelerà ancor più quando, dopo la sua dipartita, il testamento certificherà la donazione alla Città della sua villa di viale Zara, perché questa divenisse sede dell'Istituto Tecnico Inferiore, prima Scuola Media Inferiore della "Perla Verde dell'Adriatico". Questa scuola, intestata poi a Manfroni, nella quale hanno compiuto i loro studi generazioni di riccionesi, è stata chiusa verso la fine degli anni Novanta del secolo scorso. Nonostante il nobile quanto vano tentativo di salvaguardarla, messo in atto da moltissimi cittadini per l'intrinseco valore storico e testimoniale, la Scuola Media "C. Manfroni" veniva demolita nel 2005, per far posto all'ennesimo mastodontico palazzo. Un provvedimento scellerato, indegno ed irrispettoso della memoria d'un illustre storico e uomo politico, che aveva dimostrato un vero affetto per Riccione, lasciando, con encomiabile atto di mecenatismo, la propria abitazione in eredità "alla gioventù studiosa di Riccione". Ha poi dell'incredibile il parere dell'organo di tutela (Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio), che s'era dichiarato contrario all'apposizione d'un vincolo che preservasse l'edificio, com'era stato sollecitato da un nutrito comitato civico. Vi si legge, ahimè, che la figura di "detto personaggio politico", avrebbe avuto un'importanza "poco più che locale": un giudizio attribuibile solo ad una crassa ignoranza e/o al voler colpevolizzare ancora, probabilmente, a distanza di tanti anni, l'adesione dello studioso al movimento fascista, come per altro fecero tantissimi intellettuali del tempo.

Bibliografia

Dizionario Biografico degli Italiani, n. 80, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 2014.

Rocchetta Fosco, *Camillo Manfroni eminente storico della Marina Italiana*, in stampa.

Masini Manlio, *Dall'Internazionale a Giovinezza – Riccione 1919-1929. Gli anni della svolta*, Panozzo Editore, Rimini 2009.

Salviamo le Manfroni... in "Resoconto dattilografico della seduta del 26 maggio 2005 del Consiglio Comunale di Riccione".

Tosi Dante, *Riccione una rotta nel vento, 1923-1943*, Belletti Editore, Misano Adriatico 1994.



(fotografia di Giuseppe Fuggiano)

Il viaggio continua...