

‘Corsara’ una barca icona di bellezza quasi sconosciuta.

di Lodovico Rustico

San Giorgio di Nogaro ha una grande tradizione ‘marinara’, ospita un importante porto commerciale oltre a numerose marine per le imbarcazioni da diporto con un indotto artigianale di tutto rilievo.

*Per questo ci è sembrato importante ricordare, grazie a Carlo Brunetti, la presenza nelle nostre acque per quasi vent’anni di una barca straordinaria, il **Corsara**, espressione di grandi capacità ingegneristiche, costruttive e con una storia incredibile che credo importante non vada dimenticata. Raramente una barca è stata lo ‘spirito’ del suo tempo, anticipando non solo la tecnica ma anche il costume, la cultura dell’andare per mare. Ha incarnato la nascita del turismo velico, ha saputo essere icona di stile, ‘testimonial’ si direbbe oggi di imprese economiche importanti. La Spina, La*



Vespa, il Corsara (i nomi che ha assunto nel tempo questa icona di stile e bellezza) è stata tutto questo e molto altro ancora.

Il contributo che segue si è ispirato al volume della prof.ssa Annunziata Berrino: ‘La Spina uno yacht del Novecento. La storia del primo 12 metri stazza internazionale italiano’.

Il varo (*foto sopra*) era stato fissato per il 27 gennaio. Quel giorno il mare di Varazze era in tempesta e ogni buon marinaio sconsigliava di affrontarlo tanto più per un evento di quella portata. L’armatore dava quindi appuntamento per gli invitati alla mattina del giorno seguente confidando in un tempo migliore. Un piccolo gruppo di persone rimane però nei pressi della barca aspettando che sotto una pioggia battente scenda dal vicino convento dei Domenicani il priore avvolto nella tunica bianca con mantella scura sulle spalle. La nuova barca doveva avere in ogni caso la benedizione che ogni barca riceveva prima di affrontare il mare. Il convento era famoso in tutta la cristianità e non solo in Liguria perché conservava le spoglie di quel Jacopo da Varagine (Varazze), vescovo di Genova, che aveva scritto uno dei testi più

famosi del Medioevo, la *Legenda Aurea*. Il priore, quindi, impartisce la benedizione alla nuova barca dei cantieri Baglietto si intrattiene brevemente con i presenti e riprende con passo affaticato la ripida salita al convento.

Rimangono ancora qualche tempo a parlottare attorno allo scafo il Comandante Marchese Franco Spinola armatore, l'ingegnere Vincenzo Vittorio Baglietto che ha realizzato il progetto, Bernardino Baglietto che ha diretto la costruzione, gli operai del cantiere e l'intero equipaggio capeggiato dal marinaio Martini.

L'indomani, il 28 gennaio 1929, con un tempo migliore, sulla spiaggia prospiciente il cantiere c'è una gran folla oltre ad un numero notevole di appassionati 'dell'aristocratico sport della vela' che attende che lo scafo 'bellissimo' scenda in mare.

Il quotidiano di Genova il Secolo XIX ci regala la cronaca dell'evento.

“Ed oggi, alla presenza di gran folla di spettatori, lo scafo bellissimo scese al primo bacio dell'onda, splendido nella sua rilucente bianchezza, che dava rilievo ai festosi colori del piccolo pavese e alla fascia d'oro in campo rosso della sua banda in linea d'acqua. Il Com.te Marchese Franco Spinola che ha ordinato ai Cantieri Baglietto questa notevolissima costruzione, ha così aggiunto alle sue molte una nuova benemerita nel campo dell'yachting, non solo, ma ha permesso all'industria nazionale di assegnare al nostro paese un posto di avanguardia in tutto il Continente europeo”.

La propaganda fascista non perderà l'occasione per vantare e fare proprio questo nuovo primato italiano.

Il cantiere Baglietto, ottenuto l'incarico di progettare e costruire la barca, per ottenere l'assegnazione del certificato di stazza, avevano subito comunicato la cosa al *Lloyd's Register of Shipping*. Il 12 metri si sarebbe chiamato 'La Spina'.

Perché un nome così insolito?

Il committente, il Marchese Franco Spinola, era l'erede di una facoltosa famiglia genovese con numerosi interessi nei commerci ed in particolare gestiva con altri importanti investitori una grossa azienda vitivinicola. La passione per il vino era tale da caratterizzare lo stemma della famiglia che presenta al centro la 'spina' che si usa per serrare le botti. Da qui è stato ricavato il nome del nuovo yacht e che illustra il guidone.

La famiglia degli Spinola di Luccoli rappresenta una delle più antiche e potenti famiglie della gloriosa repubblica marinara genovese. Ha condiviso con l'Europa del Settecento le istanze più avanzate della cultura illuministica

ed ha partecipato nell'Ottocento allo sviluppo del romanticismo. Durante il Risorgimento italiano hanno avuto un ruolo nel liberalismo nazionalista e monarchico. Molti componenti della famiglia ricoprivano importanti ruoli nella pubblica amministrazione e nell'esercito. Nella residenza di Rapallo gli Spinola ospitarono più volte i Savoia dimostrando strettissimi rapporti con la casa reale. Questa famiglia insieme ai Doria erano di parte monarchica (ghibellini).

Il Marchese Franco Spinola nasce quindi in un'ambiente familiare colto e facoltoso, liberale e monarchico. Dopo il liceo ginnasio entra nella Regia accademia navale di Livorno e intraprende la carriera militare. Dal gennaio 1900 inizia l'impegno nello Stato Maggiore della Marina: prima come guardiamarina e poi come sottotenente e tenente di vascello partecipa alle principali operazioni militari dei primi decenni del secolo. Nel 1927 viene collocato a riposo come capitano di fregata.

Sono gli anni nei quali Franco Spinola è particolarmente impegnato nello sviluppo della vela da diporto (yachting), infatti tra il 1924 ed il 1931 sarà segretario generale del Regio yacht club italiano a Genova.

Già alla vigilia del primo conflitto mondiale aveva preso le mosse un importante dibattito sul rapporto tra marina militare e commerciale e lo sport nautico. Successivamente, negli anni della ricostruzione post-bellica, alcune personalità illuminate come gli Spinola, confidando nel sostegno della casa reale, avevano riproposto la necessità per l'Italia di sviluppare il settore nautico ed in particolare quello che poteva essere il suo fiore all'occhiello cioè il settore delle regate con barche di alto livello. Questo per poter avere voce in capitolo nel settore come l'Inghilterra, la Francia e la Germania e poter sviluppare adeguate capacità tecnologiche da affidare ad una cantieristica di settore (in Liguria e non solo) che aveva i numeri per fare bene.

Il Marchese Spinola dal suo speciale punto d'osservazione del Regio yacht club italiano si rende ben conto della necessità di sprovvincializzare lo yachting italiano e di affacciarsi alle competizioni internazionali. Per questo guarda al nord Europa dove i più famosi armatori si sfidano in grandi regate. Crede quindi che sia arrivato il momento in qualche modo di 'dare l'esempio' e commissiona al progettista Vincenzo Vittorio Baglietto, appena laureato in Scozia in ingegneria navale, di progettare e realizzare il primo 12 metri stazza internazionale varato nel Mediterraneo.

Anche la stampa internazionale come lo ‘Yachting World & Marine Motor Journal’ sottolinea la singolarità del progetto che ha l’obiettivo di realizzare uno scafo adatto alle regate (racing) ma anche alle crociere (cruising). Il progetto poi si distingue per la reinterpretazione degli interni con gusto e ricercatezza tutto italiano dando vita ad un ambiente di grande eleganza. Per gli interni vengono conservati il mogano e l’acero della tradizione inglese rivisti con la modernità del gusto italiano.

Tutto sembrava volgere secondo le migliori intenzioni del Regio yacht club italiano. Grazie alla presenza de ‘La Spina’ il Club genovese conta di bandire per la prima volta in Italia una gara per la classe regina dei 12 metri s.i. L’appuntamento è per la settimana 9-17 febbraio del 1929 però non arriva nessuna iscrizione né dal nord Europa né dall’America. Il Club nautico del golfo del Tigullio fa un ulteriore tentativo e organizza tra il 31 agosto ed il 2 settembre dello stesso anno 1929 le regate internazionali estive. Anche questa seconda occasione vede *La Spina* rimanere senza sfidanti.

Tra la delusione generale si fanno strada le critiche su questo tipo di regate. Il regime fascista porta avanti un diverso progetto di sviluppo del settore velico, più ‘popolare’, dando anche sovvenzioni per la costruzione di scafi di piccole dimensioni monotipo come i ‘dinghy’ che misurano 3,6 metri in linea d’acqua.

Il regime critica anche il lessico e la terminologia sportiva ricca di termini inglesi. Dimentica che se i navigatori italiani hanno scoperto nuovi mondi, sono stati gli inglesi a conquistarli. Ultima mazzata sulla grande tradizione



ligure della vela è stato il trasferimento da Genova a Roma della Federazione Italiana della Vela che come le altre federazioni sportive è stata federata al Coni, il cui presidente viene nominato dal Duce, e quindi passa sotto il controllo del Partito Nazionale Fascista.

In questo contesto del tutto nuovo il Marchese Franco Spinola decide di trasformare il suo 12 metri ‘*La Spina*’ da barca da regata a barca da crociera e così il 29 marzo 1930 rientra nei cantieri Baglietto per essere armata a *ketch*

ausiliario (nella foto sopra il Corsara davanti a Piazza Unità a Trieste con i due alberi, siamo nel 1962).

La linea rimane la stessa, viene fasciata di rame, aggiunto un albero, montato un motore Marini da 25 cavalli e la velatura viene portata a 195 m². In questa configurazione 'La Spina' parteciperà alla regata crociera organizzata a Genova dal 20 al 28 febbraio 1931 dal Regio yacht club italiano dove figurerà molto bene. Nel corso dell'estate *La Spina* ospiterà a bordo la principessa Maria Josè da pochi mesi sposa del principe Umberto erede al trono. Negli anni seguenti il Marchese Spinola rafforza i legami con la casa reale fino a diventare 'Gran Maestro' di Casa Savoia.

Da La Spina a La Vespa.

Nel 1938 a nove anni dalla costruzione Franco Spinola vende *La Spina* al marchese bolognese Gian Augusto Salina Amorini Bolognini. Il nuovo proprietario ha una storia molto interessante. A diciassette anni parte come volontario nel Genova Cavalleria e arriva al fronte nei giorni tragici della ritirata di Caporetto. Dopo la guerra viene inviato a Roma con le truppe che sono incaricate di mantenere l'ordine pubblico e ne rimane turbato. Lascia l'esercito e inizia a viaggiare e così nel 1935 sulle nevi di Saint Moritz incontra la giovane scozzese Noel Orr che sposerà nel 1939. Entrambi amanti del mare decidono di acquistare *La Spina* che rinominano *La Vespa*.

La coppia su *La Vespa* farà due lunghe crociere una nell'estate precedente lo scoppio della Seconda guerra mondiale e la seconda nel 1948. E' illuminante scorrere il Libro degli Ospiti alla prima crociera; oltre al Principe di Piemonte Umberto di Savoia, salgono a bordo: Mona Williams moglie del proprietario delle linee telegrafiche e telefoniche d'America, Eddi Bismark nipote del famoso cancelliere tedesco, Edda Ciano Mussolini, figlia del Duce, Delia Guidi di Bagno il cui consorte è figlio di un senatore del regno; Flavia della Gherardesca anche lei figlia di un senatore del regno. Sale anche su *La Vespa* Francesco di Sirignano (detto Pupetto), personaggio di fama internazionale animatore della vita mondana di Capri.

Dopo Capri *La Vespa* farà scalo a Napoli, a Brindisi ed entrerà in Adriatico con soste a Valona, Durazzo, Cattaro, Ragusa, Curzola, Traù, Zara ed alle Isole Brioni. Qui salgono a bordo: il duca Riccardo di Sangro mecenate, Charles de Beistegui messicano, eccentrico e mecenate che vive a Parigi in un appartamento disegnato per lui da Le Corbusier. Dopo la guerra acquisterà Palazzo Labia a Venezia dove nel 1951 in occasione della Biennale del

Cinema darà un ballo in costume che verrà ricordato come la ‘festa del secolo’. Altri ospiti: Jaqueline Fenaille notissima icona di stile, Franca Antinori Errazuriz figlia di Pietro Antinori massimo esponente della famiglia di viticoltori e Massimo Alesi negli anni Cinquanta sarà presidente della Biennale di Venezia. Alle Brioni il Libro degli Ospiti riserva una pagina ad Aimone di Savoia, Ammiraglio della regia marina comandante delle Isole Brioni. Dopo le Brioni il panfilo sale a Rovigno poi al Canal di Leme ed attracca a Venezia.

Dieci anni dopo nel 1948, nel mondo profondamente cambiato del dopo guerra, *La Vespa* parte per una seconda crociera con tappe tutte nel Tirreno. Tra gli ospiti l’Attrice Laura Adani moglie di Luigi Visconti, fratello del regista Luchino; Marina Volpi figlia di Giuseppe Volpi conte di Misurata e proprietaria della Villa Palladiana di Maser, Zozo de Ravenel esponente di una delle più importanti famiglie di Francia, Cecil Pecci Blunt banchiere di New York e marito di Mimi Pecci protagonista tra gli intellettuali di Francia e famosa fotografa, Manfredi Traxler fondatore dell’Academy Pictures.

Abbiamo voluto ricordare queste circostanze per alcune riflessioni.

Questa barca unica è stata non solo passerella di personalità di rilievo ma anche testimone della presenza, anche nella società italiana pervasa dai valori del regime, di personalità poliglote, certamente eccentriche, ma di grande apertura culturale a stento tollerate. E’ tutto un mondo spesso elitario ma portatore di nuove istanze politiche e culturali alcune delle quali saranno alla base della rinascita del dopoguerra.

Ai primi del 1950 il marchese Salina affida *La Vespa* ai cantieri Baglietto, il panfilo è di nuovo in vendita.

Da La Vespa al Corsara.

Gli incontri, ricordandoli in retrospettiva, hanno quasi dell’incredibile. E così nel novembre del 1956 una giovane signora tedesca parte in macchina dal Friuli verso la Costa Azzurra alla ricerca di uno yacht su incarico del marito. Rientrando dalla Francia, sulla strada per Genova, così descrive quell’incontro:

‘... era già buio quando verso le 18 e mezzo, vedo in un paese, senza sapere dove mi trovassi, le code di due barche in secco, dietro una staccionata di legno. Sul davanti sembrava tutto chiuso ed allora sono andata sul dietro camminando lungo la spiaggia con i miei tacchi alti ed ho visto una barca a vela molto grande che pescava oltre i due metri e mezzo. Nei pressi c’era una baracca chiusa dove si lavorava, le luci erano accese, mi sono avvicinata ed

ho trovato un ragazzo che mi ha fatto entrare dalla porta posteriore. Ho capito che mi trovavo in un cantiere dove c'era una barca in costruzione, si trattava del cantiere Baglietto di Varazze'.

Il direttore del cantiere mostra alla signora i disegni della barca. Così descrive la prima impressione la signora Annelies Brunetti:

'... la barca è bellissima. Si tratta de La Spina yacht da corsa che ora si chiama 'La Vespa' di proprietà del Marchese Salina di Bologna. Ha 12 metri di stazza internazionale, lunghezza di metri 21,478, larghezza metri 3,898 pescaggio di metri 2,7, due alberi, 194,79 m² di vela, metri quadri 77,7 di randa, metri quadri 39,65 di randa mezzana e metri quadri 76,44 di fiocco'.

La giovane signora anche solo guardando i disegni di Baglietto del 1928 capisce perfettamente che gli interni sono stupendi e che si tratta di una barca 'speciale'. L'ingegner Brunetti e sua moglie perfezionano l'acquisto nel novembre 1956 e così, dopo 6 anni di disarmo, *La Spina/La Vespa* tornerà a navigare il 24 luglio 1957 e porterà il nuovo nome di '*Corsara*'.

Il 'Corsara' rimane per ben 18 anni nel nostro mare.

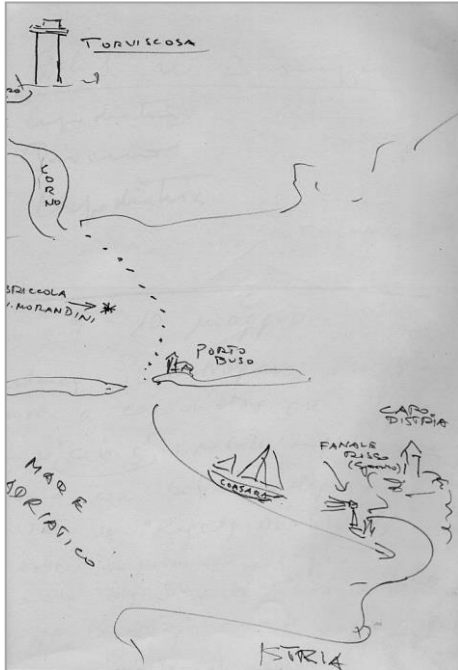


**In uscita da Val Tunariza
(Canale dell'Arsa).
Agosto 1965**

- 1 - Alessandro Brunetti,
- 2 - Bruno Fano,
- 3 - Dorianò Ontani,
- 4 - Giuseppe il marinaio,
- 5 - Aldo Tessarin,
- 6 - Giulio Cattarini,
- 7 - Carlo Brunetti.

L'ingegnere Alessandro Brunetti era nato a Bologna nel 1911. Dopo la maturità classica si iscrive al Politecnico di Milano dove si laurea in ingegneria come il padre che verrà a mancare poco prima della laurea. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale viene arruolato come sottotenente nel Genio e assegnato alla difesa di Tripoli in Nord Africa. Si ammala di malaria e nel 1943 viene trasferito a Roma per la convalescenza. Nello stesso anno, dopo l'8 settembre, rimessosi in salute, l'Ingegnere Brunetti viene chiamato da Franco Marinotti a Torviscosa come Direttore di Stabilimento della SAICI

diventandone in seguito prima Direttore Generale e poi Amministratore Delegato.



Brunetti amava molto la vela e la pesca. Acquistata *La Vespa* viene rimorchiata da Varazze fino a Torviscosa e ormeggiata in Baiana. Per tutto il 1957 il porto base rimane sul fiume Ausa (Baiana) vicino a Torviscosa. La meta naturale delle prime uscite del *Corsara* sono le vicine coste dell'Istria (vedi a lato lo schizzo di una rotta dal Libro di bordo) e della Dalmazia (allora Jugoslavia) che diventano le mete di brevi crociere per l'addestramento dell'equipaggio, costituito dall'ingegnere, dai suoi amici e da tre marinai. Il *Corsara* ritorna negli stessi luoghi dove aveva navigato come *La Vespa* nel lontano 1938.

Tutto è cambiato da allora, dopo sconvolgimenti sociali e politici si respira un'aria nuova di libertà e di spensieratezza.

Dal 1958 il *Corsara* viene iscritto allo Yacht club Adriaco di Trieste e lì farà base fino al 1975. Nel 1961 armato a ketch Marconi con l'eliminazione del bompresso e le vele di prua portate in testa d'albero, riceve il certificato di stazza secondo il Regolamento 1957 del *Royal Ocean Racing Club* (RORC) e il numero velico 1660.

Per molti anni il *Corsara* prenderà il mare quasi ogni fine settimana frequentando le bellissime coste e cittadine dell'Istria e Dalmazia. Il turismo di massa doveva ancora svilupparsi, non sono ancora stati realizzati i Marina ACI che conosciamo oggi. Allora era un'impresa rifornirsi d'acqua o di carburante, trovare un ristorante o un attracco sicuro. Erano anni da pionieri durante i quali l'ing. Brunetti ed i suoi amici trascorrevano fine settimana di grande relax tra baie profumate di elicriso e acque cristalline.

Ogni anno non mancava la crociera importante che durava alcune settimane durante le quali il *Corsara* si spingeva fino a Dubrovnik e oltre. I tanti amici

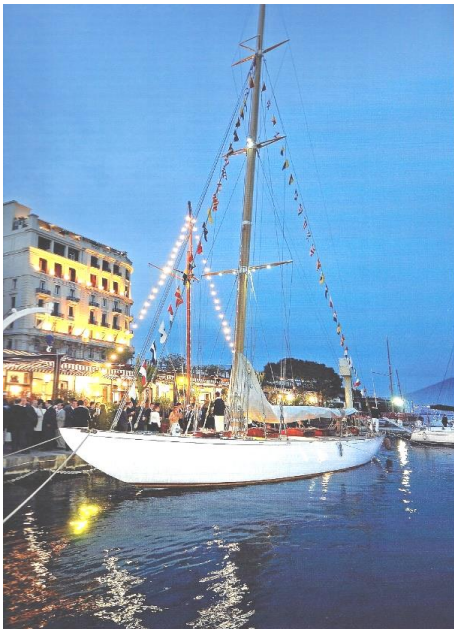
facevano a gara ad accompagnare la famiglia dell'ing. Brunetti tanto che molte persone ricordano ancora con nostalgia quegli anni indimenticabili.

Dal Corsara a La Spina.

Alla morte prematura dell'ingegner Brunetti il *Corsara* viene messo in vendita. Verrà acquistato nel 1975 dal finanziere italiano residente a Montecarlo Gianfranco Chierici.

All'inizio degli anni Ottanta del secolo scorso si fa strada una nuova cultura del vivere il mare in barca con la scoperta degli yacht d'epoca. Così sarà per il nuovo proprietario che anzi, con l'obiettivo di riproporre il valore storico della barca, la chiamerà nuovamente *La Spina* facendola diventare 'testimonial' della Chierici Bank. I clienti di riguardo verranno invitati a bordo dello yacht '*I have the pleasure to send this personal invitation to Yacht La Spina*' ancorato nel porto di Villanueva y Geltrù, poco a sud di Barcellona. Sono gli anni entusiasmanti della *America's Cup* che vede la partecipazione nel 1983 del 12 metri *Azzurra* dello Yacht club Costa Smeralda. In Italia dopo cinquant'anni si ritorna a parlare dei 12 metri e quindi l'attenzione ritorna sulla barca progettata da Baglietto e registrata col numero 1.

Nel 2003 viene a mancare prematuramente Gianfranco Chierici e *La Spina* rimane fermo ed in abbandono a Villanueva y Geltrù.



Lo studio Faggioni specializzato nel restauro di barche d'epoca segue le vicende de *La Spina* e propone all'armatore napoletano Federico Cuomo il suo acquisto e restauro.

Viene costituita una apposita società che si farà carico del recupero utilizzando la celebre bravura dei maestri d'ascia sorrentini. Il restauro si concluderà con l'iscrizione de *La Spina* all'Associazione italiana vele d'epoca con la presentazione il 24 aprile 2008 al Reale Circolo canottieri Savoia a Napoli (*foto a fianco*). Il 28 maggio riceverà il

nuovo certificato di stazza internazionale 12 metri con la conferma del numero velico 12 I-1. Il successivo 17 ottobre 2008, dopo quasi ottant'anni dalla sua costruzione, *La Spina* rientrerà a Genova nel porticciolo Duca degli Abruzzi dello Yacht club italiano in occasione della donazione del Palazzo Spinola allo Stato italiano da parte di Franco e Paolo Spinola.

A ripercorrere la storia di questa barca si rimane senza parole e come in molte favole anche la conclusione (ancora provvisoria) ci lascia increduli e felici.

Oggi questa barca, dopo quasi cento anni dalla sua costruzione, si trova a Barcellona, ancora una volta in attesa di un appassionato della vela.

Abbiamo ripercorso brevemente la storia 'da favola' di una barca unica, quasi mitica, ammirata a livello internazionale.

E' sorprendente l'importanza sociale, economica e culturale delle personalità che ha ospitato a bordo. Ci sono opere dell'ingegno che caratterizzano e precorrono i tempi con evoluzioni inaspettate.

*Una di queste, veramente eccezionale per essere sopravvissuta a tanti passaggi di mano è stata il **Corsara** per molti anni proprietà dell'ing. Alessandro Brunetti.*

Ringraziamo l'ing. Carlo Brunetti per le foto che ci ha gentilmente concesso di pubblicare
