

A close-up, high-contrast photograph of a woman's face. Her right eye is visible, looking upwards with a tearful expression. The skin is textured, and the lighting is dramatic, with deep shadows and bright highlights.

mag

IL MAGAZINE DE **La Provincia**

N. 53
SETTEMBRE



LA FORZA DELLE DONNE

**Violenze, soprusi
e storie di riscatto**

di Gisella Roncoroni e Laura D'Incalci

**Il tennis in rosa
passione per due**
di Edoardo Ceriani

**Sette botteghe
per sette "sorelle"**
di Serena Brivio

**Sul palco c'è lei
e dirige i maschi**
di Veronica Fallini



Che ci fa una gondola veneziana nel Museo della Barca Lariana di Pianello del Lario? Quando nei primi anni '60 lo storico milanese Gianalberto Zanoletti si prese la briga di girare per le darsene e le ville del lago di Como alla ricerca di barche storiche del Lario per mettere nel suo museo, una vecchia filanda a Pianello, scoprì che in effetti quella gondola era sì veneziana, ma non costruita a Venezia.

Nel 1860, infatti, i proprietari della Villa del Balbianello fecero venire le maestranze dell'Arsenale della Serenissima, appositamente per costruire una gondola veneziana doc. Operazione perfettamente riuscita dal punto di vista estetico, per fedeltà alla tradizione lagunare. Ma che ebbe soprattutto un effetto straordinario sull'avvio di un processo che lo stesso Zanoletti paragona all'evoluzione "darwiniana" delle barche lariane, sino a raggiungere la perfezione della "specie", che ha permesso ai costruttori nautici del lago di Como di primeggiare nel mondo, sia delle corse, sia del diporto. Terminata la costruzione della gondola e tornate a casa le maestranze veneziane, ci si accorse che un conto era navigare sulle acque piatte della laguna e un conto era navigare sul nostro lago, che quando si arrabbia non scherza. Così i nostri costruttori di barche diedero fondo alla loro sagace inventiva, realizzando una gondola lariana, adattan-

dola alle esigenze del lago per navigare in sicurezza: senza felza, la garitta anticamente ricoperta di felci per ripararsi dal sole, non asimmetriche, più stabile e a quattro rematori, conservavano il tradizionale ferro di prua. Il legame con Venezia, comunque, è sempre stato vivo e proficuo.

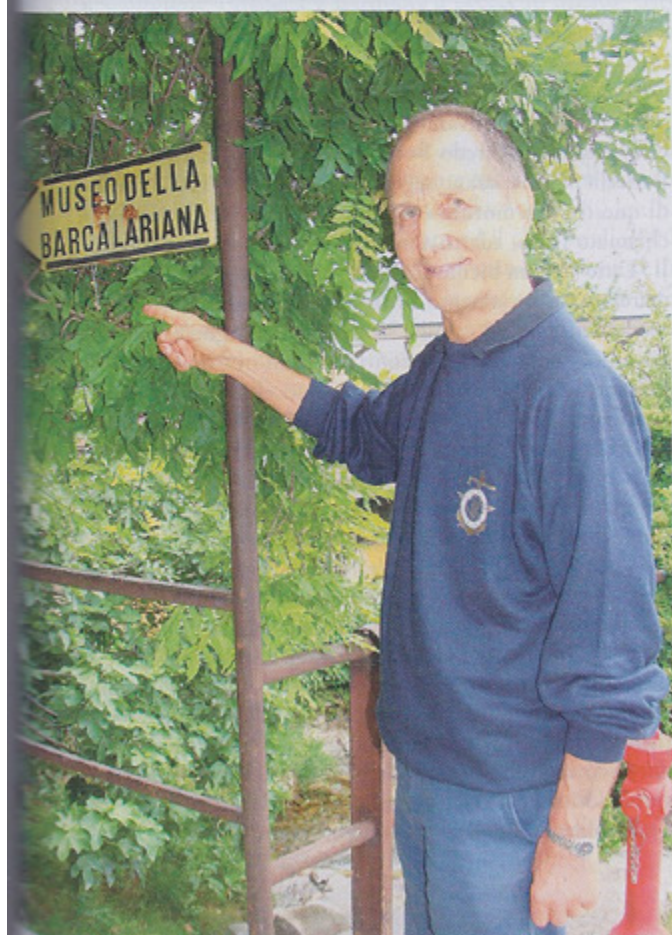
Tant'è che proprio nel 1790 a Carate Lario (oggi Carate Uriò) venne fondato il Cantiere Taroni con il termine veneziano di "squero navale", che riportava sul suo manifesto pubblicitario: "...per costruire ogni genere di barche avendo imparato l'arte presso l'Arsenale di Venezia, sotto la direzione del Conservatore dei Pubblici Modelli, Angelo Albanese". Il cantiere dei Fratelli Taroni si afferma ben presto, costruendo barche a vela per la nobiltà e la ricca borghesia milanese. La prima testimonianza scritta di una regata velica organizzata e svolta in Italia risale al 1850, una regata di "...canotti veleggianti avvenne sul Lario il 20 Agosto 1850". Sulla scia dei Taroni, sorgono altri cantieri nautici.

Tra questi, la dinastia dei Riva di Sarnico, con la nascita a Laglio di Pietro Riva, il 12 marzo 1822. Pietro, nel giugno del 1842 parte con il battello per Como, da qui in diligenza fino a Monza, in treno da Monza a Milano, di nuovo in diligenza fino a Bergamo e da lì a Sarnico sul lago d'Iseo, dando inizio all'attività che renderà famosa la discendenza dei Riva. Qualche anno dopo, Pietro ritorna a Laglio per

BARCHE DA MUSEO

di Gianfranco Casnati

IL PATRIMONIO DI ZANOLETTI CONSERVATO A PIANELLO DEL LARIO.
DALLA GONDOLA VENEZIANA ALLE INGLESINE DEL LAGO DI COMO.
LA NASCITA DEL "TRE PUNTI", COPIATA DI NOTTE IN UN CANTIERE
SOTTO GLI SPALTI DELLO STADIO SINIGAGLIA
E IL CATAMARANO CHE VINSE IL MONDIALE DI FORMULA UNO.



imparare bene il mestiere dallo zio Gaetano, poi riparte definitivamente per Sarnico.

A Laglio rimane il cantiere nautico di Ernesto Riva, ora portato avanti dal figlio Daniele, diventato famoso per la costruzione dei dinghy classici in legno. Ma intanto l'inventiva dei costruttori lariani "esplode" nell'800, con la realizzazione delle "inglesine" su misura per il lago di Como. La presenza nel museo di una barca a remi originale, che navigava sul Tamigi e una barca a remi più solida costruita sul lago di Como, ne sono la conferma. Per soddisfare il desiderio dei turisti inglesi di farsi portare a passeggio sul lago in barca, infatti, i grandi alberghi non avevano esitato a fare arrivare quelle imbarcazioni. Ma anche in questo caso, essendo predisposte per navigare sulle tranquille acque del Tamigi, non si rivelarono adatte alle onde del nostro lago. Così i cantieri corsero subito ai ripari, copiando la linea degli scafi originali, ma costruendo le barche più alte e robuste, non con uno, ma con due o più vogatori.

Il progresso avanza. A fine '80 - primi '900, tra Carate Lario e Cernobbio nasce la motonautica. Nasce dal mix esplosivo tra il cav. Ferdinando Taroni e il nobile Alessandro Volpi, proprietario della Villa del Pizzo di Cernobbio. Il cantiere Taroni costruisce i "vaporini" e il nobile Volpi i motori, per i quali poi vanterà di essere fornitore ufficiale della Regia Marina. E' così che il 28 settembre 1902 si corre la prima gara motonautica in Italia. Sul percorso Carate - Cernobbio - Carate, gareggiano dieci "canotti automobili" e vince Giuseppe Dozzio con una barca Taroni sospinta da un motore >>



MUSEO DELLA BARCA LARIANA
A Pianello del Lario sono conservate preziose testimonianze della storia della nautica e della motonautica lariana.

Volpi di 20 cavalli. I "vaporini" Taroni, comunque, vanno a ruba. Tant'è che il "Lario", custodito nel museo di Pianello, viene messo in mostra addirittura all'Esposizione Universale di Parigi del 1905. La Grande Guerra vede il cantiere Taroni impegnato nella costruzione dei Mas per la Marina, resi famosi dalla Beffa di Buccari.

L'unico Mas rimasto di quell'epoca, purtroppo difficilmente recuperabile, giace in fondo al lago a Gravedona, affondato il 17 aprile 1918, quando uscì in prova da Carate, condotto dallo stesso cav. Ferdinando Taroni. L'imbarcazione si spinge fino in alto lago per completare il collaudo, ma all'altezza di Gravedona il motore scoppia ed inizia ad imbarcare acqua, colando a picco in pochi minuti e trascinando a fondo con sé il capo macchinista, il giovane Giovanni Godi. I naufraghi sopravvissuti vengono soccorsi dal battello battipalo della Lariana. L'anno prima, nel 1917, quando la famosa e tragica epidemia della "Spagnola" si portò via la moglie Linda Bassani Silvestri, il nobile Volpi partiva con un Mas, arruolandosi nel Corpo Volontari Motonauti.

La straordinaria raccolta di motori messa assieme nel museo da Zanoletti certifica l'evoluzione dei propulsori marini dopo la Grande Guerra. E anche qui c'è la firma dell'inventiva comasca. E' dal 1925 l'applicazione del compressore anche ai motori marini per scopi sportivi. Superata l'era pionieristica del nobile Volpi, nei primi anni '30 due dipen-

denti della Dittra Silvani (distributrice dei motori americani Gray Marine), Alfredo Botta di Lenno e il milanese Carlo Puricelli marinizzano segretamente i motori Fiat. Il primo di questi è un motore entro bordo di piccole dimensioni, chiamato Lario, adatto a motoscafi di piccolo cabotaggio.

Il "Lario" era un bicilindrico da 500 cmc. con inversione di marcia, con avviamento a mano e poi elettrico, che erogava una potenza di 7/8 cavalli. Scoperti dall'ingegnere Eugenio Silvani, i due dipendenti sono licenziati in tronco. Ma è la loro fortuna, perché nasce la Botta-Puricelli-Milano, l'ancora attuale BPM. Alla Fiera Campionaria di Milano dell'aprile 1932 Botta e Puricelli espongono il "Mod.42" un quattro cilindri di 1500 cmc con una potenza di 42 cavalli. Nel settembre dello stesso anno il Mod.42 spinge il cruiser di Attilio Belgir, unico italiano in gara, a battere tutti gli stranieri al IV Concorso Internazionale Motonautico di Venezia. La seconda guerra mondiale mette ancora in risalto la versatilità dei nostri cantieri. Quando le sorti del conflitto volgono al peggio, a Menaggio i Cantieri Cranchi (oggi Cramar a Cadenabbia), costruiscono per la X Mas i così detti "barchini esplosivi", in termini convenzionali "MTM" (motoscafo turismo modificato), carichi di esplosivo a prua, condotti da due incursori, che lanciano la barca contro la nave nemica, gettandosi in mare cento metri prima dell'impatto.

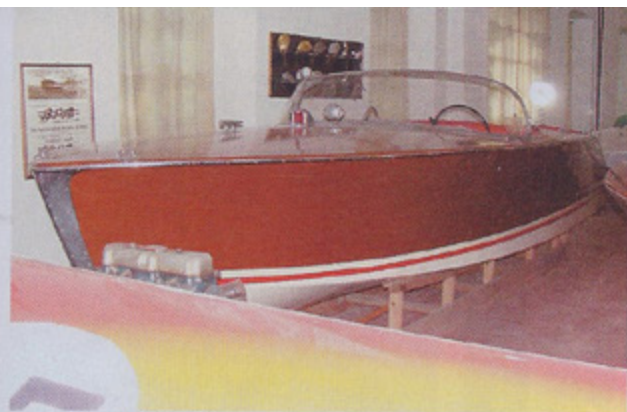
L'esemplare conservato nel museo, dopo la guerra, è stato

trasformato in motoscafo da turismo. Continuando la nostra visita la storia dell'evoluzione cantieristica viene focalizzata dai fuoribordo da corsa del dopoguerra, utilizzati da Carlo Leto di Priolo. Ma più ancora dal "tre punti" Laura I, un motoscafo entroborso costruito da Guido Abbate e motorizzato BPM, del pluricampione del mondo comasco Mario Verga. Tre punti significa uno scafo che poggia su due scarponcini, che formano un tunnel attraverso il quale l'aria che scorre durante la corsa solleva la barca in modo da limitare l'attrito con l'acqua all'estremità dei due scarponcini e al piede del motore, aumentando di conseguenza la velocità. La nascita del "tre punti" sul lago di Como è grazie alla "trovata" di una mano ignota, che ha carpito il segreto ad un pilota americano capitato dalle nostre parti nel 1949. Robert Boogie era un pilota quarantenne di Los Angeles, tranquillo, educato e leggermente strabico, che aveva combattuto sul fronte italiano ed era stato ferito. Con Boogie, vennero a correre in Italia Richmond Luby e William Rust. Tutto iniziò nel 1948, quando l'ingegnere Achille Castoldi andò negli States a disputare la Gold Cup. In quell'occasione, a nome della FIM, invitò gli americani per l'anno dopo a disputare una serie di gare in Italia. Nel 1949, quindi, Boogie, Luby e Rust vennero a gareggiare in Italia. Si corsero tre gare consecutive: 17 e 18 settembre a Trieste; 24 e 25 settembre a Campione d'Italia; 1 e 2 ottobre a Lecco. In questo "tritico" italiano, solo Bob Boogie fu altezza della sua fama e della sua barca, ma solo nell'unica occasione in cui il suo motore marciò perfettamente. E proprio quella volta diede una lezione a tutti.

A Lecco, infatti, Boogie aveva qualcosa in più. Solo con 200 cavalli da spremere, volò letteralmente sull'acqua, segnando la media di 96 km/h, con il giro più veloce a 99,780 km/h: una velocità eccezionale, per i tempi ed il circuito di 2000 metri ad andata e ritorno. Passato il primo momento di sbigottimento da parte dei "nostri", la cosa apparentemente finì lì, con applausi, premi e complimenti al vincitore. A qualcuno, però, balenò l'idea di correre ai ripari, studiando da vicino quella barca super veloce. La sagace "copia" avvenne di soppiatto nottetempo, proprio a Como, nel famoso Cantiere Lariano, sotto i "distinti" dello Stadio Sinigaglia, dove il "Blitz III" di Bob Boogie fu ricoverato, in attesa di ripartire l'indomani. Mentre al Casinò di Campione d'Italia era in corso il gran galà con tutte le autorità, un'ombra furtiva si aggirava silenziosamente in zona Stadio Sinigaglia, diretto nel Cantiere Lariano.

Chi fosse stato ad introdursi di soppiatto al buio, quella notte di inizio autunno, con pila, foglio e matita in mano per copiare la carena, non si è mai saputo con certezza. Di voci e smentite ce ne furono tante. Ma il "giallo" della copiatura continuò. Mario Verga, infatti, volle subito che il Cantiere Lariano, sulla base dei disegni precisi, gli costruisse una barca come quella di Boogie per essere il primo in Italia a correre con quella nuova carena. Però non fu possibile, pare >>





I NUMERI DEL MUSEO

- 200 barche a remi e gondole
- 100 motoscafi entro bordo da turismo
- 20 vaporini
- 50 a barche da pesca e da caccia
- 3 barche a remi da contrabbando, tra cui una "nav", la cosiddetta "lucia",
- 100 motoscafi fuoribordo
- 40 motoscafi entro bordo da corsa
- 80 barche a vela, tra cui la Star "Merope" medaglia d'oro alle Olimpiadi di Helsinki del 1952 con Straulino e Rode, restaurata dal Cantiere Lillia.
- Due barconi da trasporto, il cui nome esatto è "gondola lariana"
- Il battello "Balilla" varato nel 1879
- 6 imbarcazioni già della Finanza e della Marina
- 80 motori entro bordo
- Migliaia di oggetti attinenti tra reti, remi, timoni e vele
- 150 ore di registrazione e interviste di testimonianze a viva voce di personaggi del lago
- 10 mila diapositive
- 2000 libri di storia nautica
- 3000 fotografie
- 3200 pratiche in archivio, con più di 50 mila documenti alcuni dei quali originali del secolo XIX
- Migliaia di riviste nautiche

perché il cantiere non avesse risorse economiche sufficienti da investire nel materiale di costruzione.

Quei disegni però non andarono troppo lontano, finendo in mano di quel Carlo Puricelli, che assieme al socio e amico Alfredo Botta stava andando a gonfie vele con la BPM, legata in quegli anni da stretti rapporti di amicizia e collaborazione a Guido Abbate, tramite lo stesso Botta di Lenno. Comunque siano andate le cose, sta di fatto che le misure esatte del "tre punti", di provenienza "comasca" arrivarono al momento giusto nelle abili mani di Guido Abbate, dando inizio ad una lunga stagione di successi. La prova: Mario Verga, il 15 febbraio 1953, sulla base misurata di Campione d'Italia, stabilì con il Laura il record mondiale di velocità con un passaggio a 240 km/h. Altro gioiello conservato è il "Ribot I", la barca da turismo, ma spiccatamente corsaio, con la quale Guido Abbate vinse la Centomiglia del Lario nel 1956 e nel 1957. Monta un motore BPM curato nei minimi dettagli da Alfredo Botta. Ma oramai si avvicina il crepuscolo delle barche in legno. Negli anni '60, infatti, arriva la plastica a risolvere tutti i problemi di manutenzione delle imbarcazioni, anche a scapito della "personalità" di ogni natante in legno. Ma la storia dei nostri cantieri continua.

Tant'è che non c'è porto turistico del Mediterraneo e anche oltre oceano, dove qualche Abbate o Molinari o Cranchi o Comitti o Mostes, si distingue da tutti gli altri. Nella motonautica, anche l'anno scorso, a vincere il titolo mondiale della F1 è stato un catamarano "made in Como". Evidentemente lo strapotere degli sceicchi del petrolio non è ancora riuscito a battere i nostri maestri d'ascia.

E forse mai ci riuscirà. ■