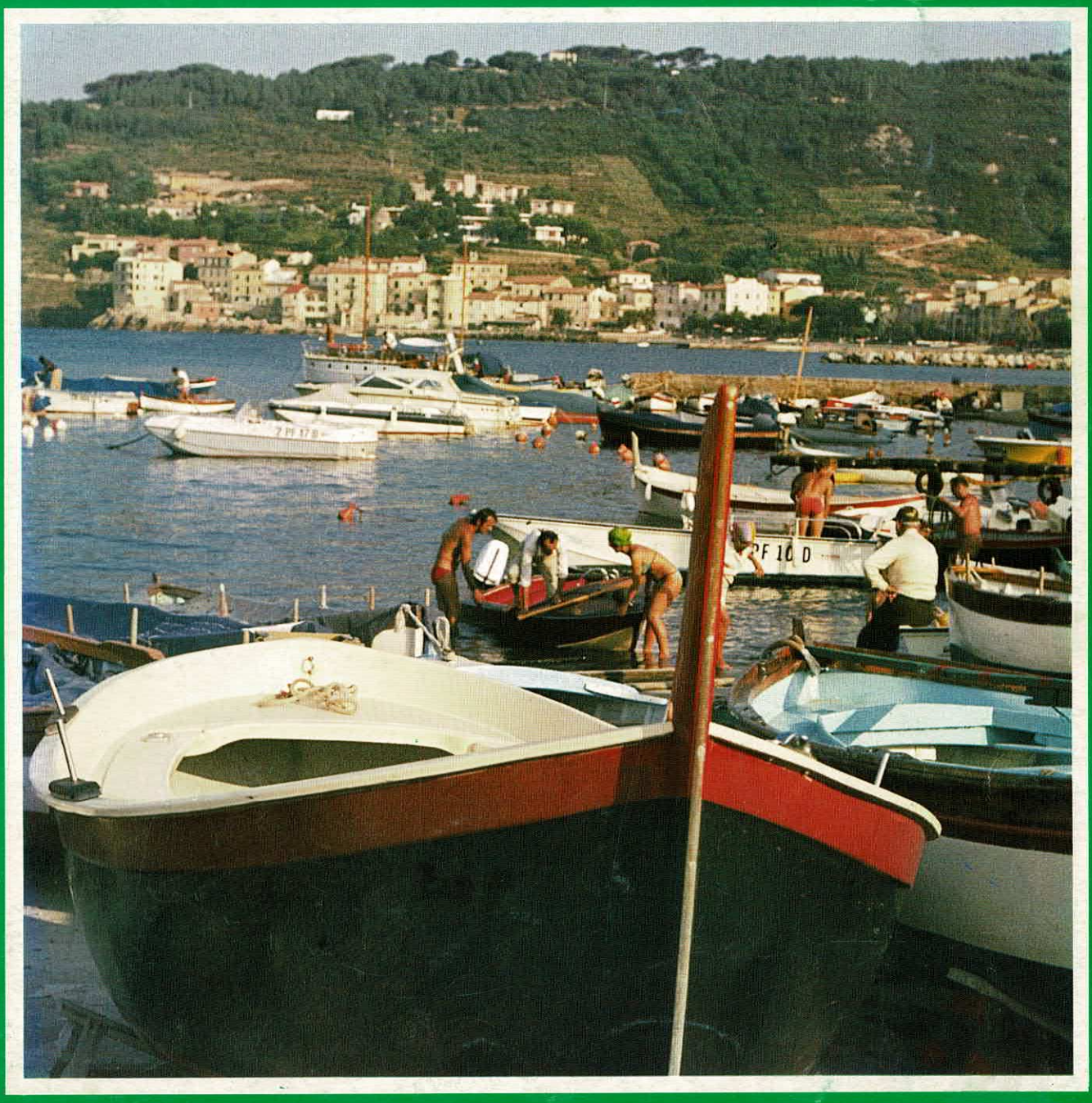
C.V.E.

LA PIAGGIA

* PERIODICO TRIMESTRALE DEL CENTRO VELICO ELBANO - RIO MARINA (LI) - ANNO V - N. 18 - ESTATE 1988 *

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV - P.I. 70%



TRAGHETTI RESIDENCES

HOTELS VILLE APPARTAMENTI

UFFICIO TURISTICO ISOLA D' ELBA

FORTI

VIAGGI E VACANZE

Via Palestro, 23 - Tel. (0565) 962392 - 962469 - 57038 **Rio Marina**

AUTONOLEGGIO CON E SENZA CONDUCENTE

TAXI

RENT A CAR

AUTOVERMIETUNG

B. FORTI & GORDIANI

RIO MARINA - Tel. Uff. 962469 - 962089 - Ab. 957991

CAVO (Molo) - Tel. 949806

Anche "La Piaggia„ ha preferito noi....

C.V.E.

Anno V - N. 18 - Estate 1988

LA PIAGGIA

Periodico trimestrale del
Centro Velico Elbano
Rio Marina

Carlo Carletti
direttore responsabile

Giuseppe Leonardi
redattore

Comitato di redazione

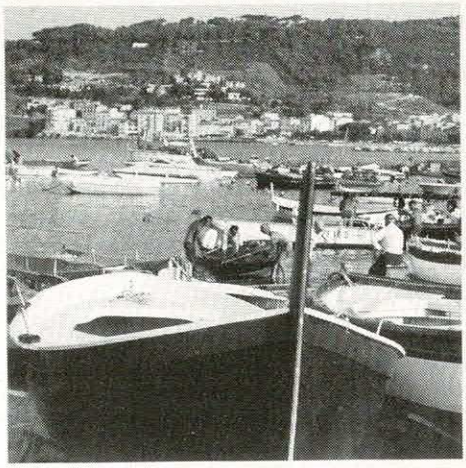
Gianfranco Vanagolli
Dante Leonardi
Mauro Filippini
Lelio Giannoni
Marcello Gori
Luciano Muti
Marino Calafati
Massimo Mellini
Natale Pacciardi
Pina Giannullo

Autorizzazione del Tribunale Civile di Livorno n. 397 del 6 febbraio 1984

Direzione e redazione

Centro Velico Elbano
via V. Emanuele II, n. 2
57038 Rio Marina (LI)

Stampa
NUOVA PERSEVERANZA
Piombino - S. Rocco, 13 - tel. 32.193



(In copertina: *"Marciana Marina"*.
(Foto di Carlo Carletti)

LA COPPA A.I.C.O. A SQUADRE

La Coppa A.I.C.O., che verrà disputata a Rio Marina dal 14 al 17 settembre prossimi, segnerà per il Centro Velico Elbano una tappa importante della sua storia. Sarà l'incontro di tanti ragazzi che — ci auguriamo — arriveranno da varie parti d'Italia e d'Europa.

A Rio Marina, per la prima volta, la vela parlerà lingue diverse e ciò costituirà per molti dei nostri giovani una nuova, utile esperienza. Per i dirigenti del Centro Velico, specialmente tra i più anziani, la Coppa A.I.C.O. sarà motivo di soddisfazione, degno coronamento di questi anni d'impegno in uno sport che ci ha visti sempre allineati ai più prestigiosi club nazionali.

Vedremo ancora una volta i nostri amministratori, i concittadini, gli amici di Rio Marina al nostro fianco per la migliore riuscita di questa grande manifestazione sportiva.

Ci auguriamo soprattutto che questo appuntamento con lo sport velico di vari Paesi sia motivo di grande interesse per i nostri giovani.

Marcello Gori - Presidente del CVE

Ai nostri amici, abbonati e sostenitori, ai collaboratori ed agli inserzionisti, a tutti gli ospiti italiani e stranieri il Centro Velico Elbano e la Redazione de «La Piaggia» augurano

BUONE VACANZE!

E' USCITO IL NUOVO NOTIZIARIO ASSOMETEOR

IL SALUTO DEL PRESIDENTE AL N. 1

La passione che ci accomuna, che alimenta il nostro desiderio di conoscere di più e di confrontarci, la nostra semplice curiosità, o il nostro desiderio di crescere trovano finalmente sfogo nel «NOTIZIARIO ASSOMETEOR».

Ed ecco il n. 1 che nasce, per di più, con propositi ambiziosi, non tanto puramente estetici quanto di continuità, di tecnica, di informazione più dettagliata dell'attività della Classe e delle flotte.

Siamo noi tutti il «Notiziario», sta a noi farlo crescere, renderlo interessante, vivo.

Il «Notiziario» diventa quanto mai opportuno ora che il movimentarsi e accrescersi di alcune flotte, il risveglio di tanti amici, la voglia di continuare e l'interesse mai sopito per il nostro Meteor, lasciano ben intendere per il nostro futuro velico.

Il «Notiziario» non vuole essere una pubblicazione per «addetti ai lavori», noi, noi tutti, possiamo essere lettori e redattori, per comunicare e conoscerci meglio, per farci meglio conoscere ed allargare il mondo della nostra barca.

Franco Paganini
Presidente Assometeor

SOMMARIO

3 - **La Coppa A.I.C.O. a squadre** di Marcello Gori
4 - **E' uscito il nuovo Notiziario Assometeor** di Franco Paganini
5 - **Diario di viaggio** di Filippo Arcucci
6 - **I nostri campioni** di Marcellino
7 - **Nilo Gattoli** di Pino
8 - **«I Riesi di Fóri» - 3° Incontro** di Corrado Corrini
9 - **Un elbano all'Antartide**
10 - **La scomparsa del Prof. Varese Malvaldi** di Mercellino
11 - **I «Canali» di Rio nell'Elba** di Daniela Chionsini Rota
12 - **Lettere di amici**
13 - **La traversata dell'Atlantico in solitario** di Franco Faggioni
17 - **Arduino Bracali: un benefico pioniere purtroppo non imitato** di Paolo Rovagna
18 - **Evangelizzazione e promozione umana** di Don Franco Ghersini
19 - **Il Parco Minerario dell'Isola d'Elba** di Alberto Riparbelli
21 - **Vecchie storie di carpentieri** di Giuseppe Leonardi
24 - **Per una storia del Governo Militare Alleato all'isola d'Elba** di Gianfranco Vanagolli

RISULTATI DI REGATA

Rio Marina 19 Giugno
(Regata zonale)

Classe Optimist
1° Francesco Diversi
2° Alberto Giannoni
3° Stefano Travison
4° Benedetta Giannoni
5° Filippo Arcucci
Seguono altri 10 concorrenti.

Classe FJ
1° Iodice-Schezzini
2° Giannoni-Giannoni
3° Cignoni-Lipani
4° Giannoni-Giannoni

Marina di Campo 26 Giugno
(Regata zonale)

Classe Optimist
1° Francesco Diversi
2° Matteo Giannoni
3° Stefano Travison
4° Filippo Arcucci
5° Marco Giannoni
Seguono altri 12 concorrenti.

Classe FJ
1° Cignoni-Ceccotti
2° Iodice-Schezzini
3° Giannoni-Giannoni
Seguono altre 5 imbarcazioni.

Classe Laser
1° Tacchella
2° Segnini
3° Tacchella

Marina di Campo 2 Luglio
(Regata zonale)

Classe Optimist
1° Alberto Giannoni
2° Marco Giannoni
3° Alessandro Baldacci
4° Stefano Travison
5° Matteo Giannoni

RISTORANTE - PIZZERIA

"GIARDINO"

- Cucina Casalinga
- Specialità alla brace "GRILL'S"
- Vini Tipici

Tel. 0565/95596

57036 PORTO AZZURRO (Elba)

I nostri ragazzi degli optimist al Trofeo Accademia Navale di Livorno Aprile 1988.

DIARIO DI VIAGGIO

Ho 12 anni e sono iscritto alla F.I.V. dal 1983; ho una vera passione per la vela, anche se le coppe, nella mia carriera..... sono state poche. Questa attività sportiva mi ha dato la possibilità di parecipare ad un incontro che si è tenuto da lunedì 11 a sabato 16 Aprile, alla scuola nazionale di vela francese e precisamente a Quiberon in Bretagna.

Quando Rino Regoli mi disse di essere tra gli otto bambini italiani che sarebbero andati in Francia mi sembrò di toccare il cielo con un dito dalla felicità.

Cominciarono i preparativi e ci fu un po' di confusione per la carta di espatrio.

Finalmente arrivò il giorno della partenza e ci ritrovammo al C.P.O. di Livorno per dare inizio al viaggio.

Il gruppo era composto, oltre me, da Bruno Cappagli di Piombino, Stefano Rosini di Livorno, Giacomo Cappé di Carrara e da Fabio Degrené di Roma, mentre Andrea Boschin di Trieste e Andrea Verzegnassi di Monfalcone, si aggiunsero a noi a Genova.

Gli accompagnatori erano: Rino Regoli, Luigi Tonocci, Mario Marzacchini, Carlo e Guido.

I mezzi per raggiungere la nostra mèta erano due pulmini, dei quali uno ebbe ben presto noie al motore e ci fece ritardare l'arrivo di quasi un giorno. Dopo una lunga marcia in autostrada attraverso la Liguria, il delta del Rodano e le vaste pianure desolate della Camargue, finalmente ci fermammo a dormire presso Marsiglia. Il mattino seguente, lasciate le coste mediterranee, ci dirigemmo, sempre in autostrada, verso Toulouse e da qui verso Bordeaux, attraversando pianure e vigneti. Poco prima di Bordeaux fu fatto un trasbordo e noi ragazzi lasciammo il pulmino in difficoltà per salire sull'altro che proseguì il viaggio, mentre il primo si fermò per le riparazioni. Per dormire ci fermammo a Nantes e la mattina di lunedì raggiungemmo Quiberon. Dato il ritardo non potemmo partecipare all'alzabandiera e alla cerimonia di inizio.

Nel pomeriggio, dopo esserci sistemati nelle camere, nonostante il cattivo tempo, uscimmo chi con il catamarano, chi con le tavole a vela e chi con gli optimist. Io uscii con l'optimist e mi confrontai con alcuni francesi e spagnoli che erano al mio livello. Divisi in gruppi, nei pomeriggi seguenti, siamo usciti in catamarano, guidati dagli istruttori che dovevano dimostrare le loro capacità di insegnamento.

Nei momenti liberi visitammo la cittadina di Quiberon con le casette tutte bianche ed i tetti di pietra grigia; un acquario dai pesci svariati e anche un cimitero preistorico. La cosa che più mi ha colpito è stato l'effetto delle maree che hanno, qui, un dislivello di circa dieci metri.

Durante il nostro soggiorno fummo ricevuti anche dal sindaco di Quiberon, che si mostrò contento di questa iniziativa e ci offrì anche dei dolci. Riguardo ai ragazzi non italiani mi trovai bene soprattutto con gli spagnoli, dato che essi parlavano abbastanza bene l'italiano.

Filippo Arcucci.

Tra una cosa e l'altra i giorni passarono veloci e purtroppo arrivò il sabato, giorno di partenza.

Il viaggio di ritorno fu più breve, ma più triste. Attraverso la valle della Loira ci dirigemmo verso Lione dove ci fermammo per la cena: durante il viaggio dormii a lungo e per questo non saprei descrivervi il paesaggio.

Dopo esserci fermati a Chambery per dormire, la mattina riprendemmo il cammino verso casa. Attraversammo il traforo del Frejus e attraverso la Val di Susa ci dirigemmo verso Torino; sempre seguendo l'autostrada, dopo essere passati da Genova, raggiungemmo, nel pomeriggio Livorno. Lì mi aspettavano i miei genitori e mio fratello, e con loro tornai a casa.

Questo viaggio è stato molto interessante, poiché mi ha dato la possibilità di fare nuove esperienze di vela ed anche di conoscere nuovi posti e nuove persone, perciò sono contento, anche se devo recuperare a scuola.

Filippo Arcucci

IDEA SPORT
Abbigliamento e articoli sportivi

Via Scappini, 33 - Rio Marina

Tutte le migliori marche:
FILA - ADIDAS
COLMAR - LACOSTE

I NOSTRI CAMPIONI

MARCELLO DI TORMENTA

Marcello Diversi durante una premiazione al Club del Mare di Marina di Campo.

Penso che la parola «figlio d'arte» non sia mai stata così appropriata come in questo caso.

Nell'*Ultima poesia sul mare,* di Mario Giannoni, si racconta che il nonno fu l'inventore del trapezio sulle barche a vela.

Nelle regate dei vecchi canotti, infatti, il nonno «Tormenta» metteva una lunga tavola per traverso e mandava all'estremità un ragazzino a fare da contrappeso. Velista, poi anche Giovanni, il padre, e tutta la famiglia Diversi dei Magazzini, nelle appassionanti sfide di altri tempi fra riesi, portoferraiesi e piombinesi quando la vela era altra cosa.

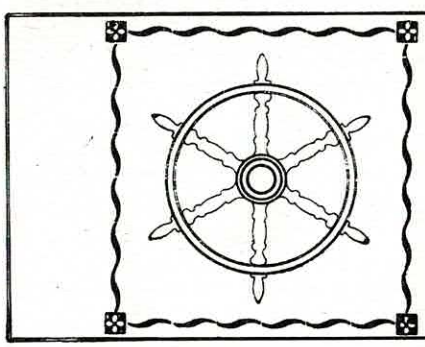
Ma lui, Marcello, sembrava, come si dice da noi, aver «sdirazzato», niente vela. Questo fino a quando Francesco il figlio non è salito sull'Optimist ed anche con buoni risultati, ed allora ecco svegliarsi l'antica passione familiare tramandata ormai da 4 generazioni e forse più, ed in poco tempo lo troviamo istruttore di vela e da poco anche giudice di regata.

Oggi il suo entusiasmo nel dedicarsi ai ragazzi dell'optimist non ha eguali e crediamo che una buona fetta di merito dei nostri apprezzabili risultati vada anche a lui.

Ora ha in cantiere, pronto per il varo, il 2° figlio, Federico di appena 8 anni e tutti ci chiediamo cosa succederà quando nelle nostre regate dei ragazzi avremo in mare «tre Tormenta».

Marcellino

Ringraziamo sentitamente la nostra concittadina signora Nice De Angelis, residente a Genova, per aver donato ai membri del comitato di redazione delle artistiche penne con incisi i loro nomi.



Pizzeria "La Frana"

di GIOVI UMBERTO

Via Roma, 10 - 57038 RIO MARINA (LI)

BAR - GELATERIA

Astra

RIO MARINA

(Isola d'Elba)

Via Principe Amedeo - tel 962012 -

NILO GATTOLI

L'improvvisa scomparsa di Nilo Gattoli, di 53 anni, avvenuta il 19 maggio scorso nella sua casa di Sestri Ponente, ha suscitato sincero cordoglio. Amici e conoscenti si sono stretti attorno ai familiari durante le esequie celebrate nella chiesina di S. Rocco. Dopo il rito, Marcello Tredici ha voluto ricordare l'amico e il concittadino. «È un saluto all'amico Nilo — ha detto tra l'altro Tredici — al capitano Gattoli: uomo integro, onesto, leale, intelligente, dotato di grandi capacità e molto apprezzato da tutti. Un uomo che ha fatto onore a Rio Marina, come molti, il cui nome è da iscriversi nell'albo d'oro della nostra storia. Egli non ha vissuto abbastanza, ma non ha vissuto invano».

Dopo il diploma di capitano di lungo corso, conseguito presso l'Istituto «Cappellini» di Livorno, Nilo aveva iniziato a navigare da allievo, poi come ufficiale, sulle navi della Società «Italia» — *Da Vinci, Raffaello, Colombo,* ed altre — meritandosi la stima sia dei superiori che dei subalterni. Alla indiscussa capacità nell'arte marinaresca, egli univa doti di uomo profondamente onesto e buono, di credente. Era rimasto affettuosamente attaccato alle tradizioni del paese, alla sua storia. Seguiva con interesse questa rivista, specie quando si trattava di ricordare figure di marinai. Fu grazie al suo personale interessamento che riuscii ad ottenere da un dirigente del «Lloyd Triestino» una fotografia del *Conte Rosso* e interessanti notizie sulla nave e il suo comandante, Fulvio Cignoni. Anche recentemente (era il lunedì di Pasqua) mi aveva portato una splendida fotografia dell'*Andrea Doria,* la bella nave che il 26 luglio 1956 colò a picco al largo di Nantucket, in Atlantico. Me la consegnò con mille raccomandazioni, come fosse una reliquia.

Durante le ferie frequentava assiduamente il Centro velico, interessandosi di vele e di regate, per impartire lezioni ai ragazzi.

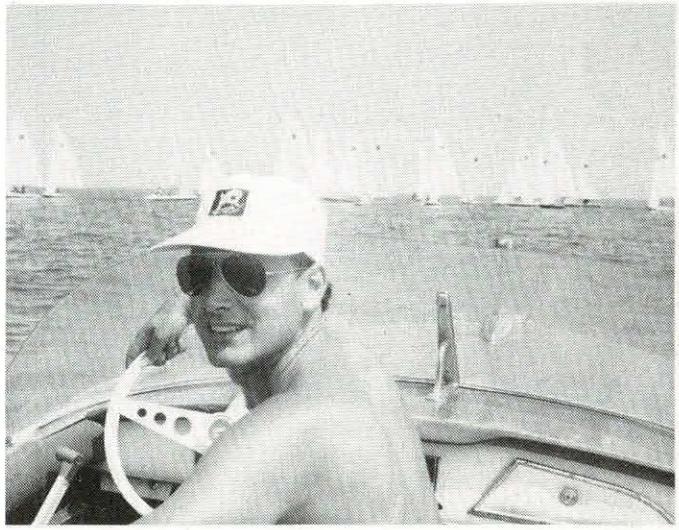
Nel maggio di due anni fa era al comando del *Pancaldo,* una nave adibita al trasporto di containers. Di ritorno dal Canada e diretto a Genova, fece un'accostata «su Rio» rasentando la costa, dal Porticciolo a Capo Pero, coi rituali tre fischi di saluto.

Solo da poco svolgeva le funzioni di dirigente presso la nuova sede della società «Italia», nel grattacielo Torre Sud di S. Benigno. Ma il suo pensiero andava sicuramente al di là di quelle pareti, per rivivere come in un sogno lo sfavillìo di Manhattan, la vita di bordo ricca di esperienze sempre nuove.

Ora Nilo Gattoli riposa sulla collina della Chiusa. C'è pace, lassù. Solo il libeccio, talvolta, si fa sentire, ma per piegare, come in raccoglimento, i cipressi che stanno lì attorno.

PINO

Il Centro Velico Elbano e la Redazione de «La Piaggia» rinnovano alla moglie Magda e ai figli Marco e Flavia, ai genitori, al fratello e familiari tutti le espressioni del loro più sentito cordoglio.



Nilo Gattoli durante il Campionato Italiano Fireball a Rio Marina nel luglio 1976.

LA PREVIDENTE ASSICURAZIONI S.P.A.

ALDO SARDI - AGENTE PER L' ELBA

PIAZZA CAVOUR, 40 - TEL. 915796

PORTOFERRAIO

CHI È RESPONSABILE È "PREVIDENTE,,

Per le tue necessità assicurative
la nostra organizzazione è presente a:

Porto Azzurro - Rio Marina - Cavo - Marina di Campo - Pomonte

"I Riesi di Fóri" 3° Incontro

(IMPRUNETA, 30 MARZO 1988)

La giornata è decisamente brutta, come da previsioni di Bernacca: buia, piovosa, triste. Non fa sperare niente di buono, ma, parafrasando un vecchio detto, «giornata bagnata, giornata fortunata...».

Il piazzale del ristorante «I Falciani» che ospita il 3° incontro dei Riesi di Fóri è grande, cominciano ad arrivare le prime auto dei partecipanti; sembra che debbano rimanere così poche ed isolate, e che quel vasto piazzale non debba riempirsi mai.

Il sorriso è comunque sul volto di tutti, man mano che il piazzale si riempie, sotto una fine e fitta pioggerella primaverile. Si rivedono amici che da tantissimi anni hanno lasciato Rio Marina, senza mai dimenticarla, con tutto il carico di affetti lontani, ma vissuti intensamente in un ricordo indelebile.

Parlare di tantissimi anni può sembrare eccessivo per coloro che ci leggono e non hanno potuto essere presenti.

Uno scorcio della sala.

Ebbene, il più «assente», almeno fisicamente, manca da Rio Marina da 38 anni. È difficile riconoscere, dopo tanto tempo, amici con cui si sono vissuti gli anni della scuola elementare, ma, con l'aiuto di tutti, diventa facile, e questo abisso di anni sparisce nel nulla, come se il tempo non fosse passato per nessuno.

È la magia dei ricordi, che gradualmente riaffiorano annullando tempi i distanze; e tutto, anche se nello spazio di una sola giornata, ritorna al momento che ciascuno vuole ricordare e rivivere.

Il piazzale è ormai traboccante di auto ed i partecipanti (per la cronaca: oltre 200) si avviano verso la sala dove verrà servita una ricca colazione annaffiata da un ottimo Chianti «Gallo Nero», per chiudere con varie leccornie.

Che cosa spinge tante persone a muoversi da tutta Italia per incontrarsi annualmente in una lieta e felice giornata? L'attaccamento alle proprie radici, una grossa molla che rimane carica per tutta la vita ed è pronta a scattare quando se ne presenta l'occasione. La stessa molla che ha spinto la quasi totalità dei presenti ad abbonarsi a «La Piaggia», che periodicamente porta le notizie della Rio Marina di ieri e di oggi e che vogliamo sinceramente ringraziare per il contributo che sta dando per far conoscere anche a chi non è mai potuto intervenire, questa gradita iniziativa, divenendone il tramite naturale per legare, da un anno all'altro, tutti i Riesi di Fóri.

Molti di essi, nell'impossibilità di partecipare, hanno inviato lettere con saluti di augurio, di cui una molto particolare; la lettera «sonora» di Alberto Carletti, l'autore di «Terra nostra», che è divenuto l'inno dei Riesi di Fóri. Ci ha spedito una cassetta registrata con gli auguri ed una sua vecchia canzone, poco conosciuta, un gioiello, dolce quadretto di Rio e dei ricordi che ad esso lo legano.

Al termine della giornata, dopo le caratteristiche esibizioni della Signora Nice De Angelis, di Marcello Giampaoli, di Giuseppe Santilli, sono state consegnate targhe ricordo e premi di elevato valore:

Per il partecipante venuto da più lontano (Torino) ai coniugi Giannoni-De Logu;

per il partecipante più giovane, al bambino Emanuale Bosi di appena 6 mesi;

la targa simpatia a Maria Braschi e Pasqualino;
un quadro, offerto dall'autore Marescialo Adorno, una bella pennellata di Rio Marina, a Cristina Giampaoli.

Infine premi di alto valore alle omonime Anne Marie Giannoni consistenti in una scatola di ventagli (venti agli) ed una di capponi (3 grandi K).

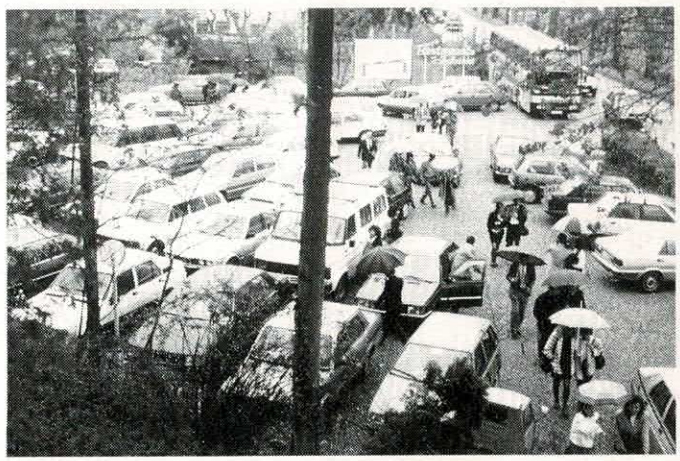
È doverosa una raccomandazione ai lettori, molti dei quali si troveranno in ferie a Rio Marina, dato che giungono notizie di persone che non hanno ricevuto il programma del 3° Incontro (nonostante l'elenco degli indirizzi abbia raggiunto il ragguardevole numero di 430). Purtroppo ne mancano ancora.

Preghiamo chi ne avesse di farceli pervenire.

Tra breve si comincerà ad organizzare il 4° Incontro per il 1989, ed in quella occasione cercheremo di essere tutti presenti.

Per finire, un doveroso ringraziamento a nome di tutti i i Riesi di Fóri, e mio personale, a coloro che tanto si sono prodigati per la riuscita del 3° Incontro: Edilio Garfagnoli, Gianni Gori e Walter Santilli.

Corrado Corrini



Impruneta (Firenze) - Il piazzale del ristorante «I Falciani».

Gli interessati alla ristampa delle fotografie di questo "3° Incontro" potranno rivolgersi al fotografo Poggioli — via Principe Amedeo, Rio Marina — presso il quale si trovano i negativi delle foto stesse.

I coniugi Giannoni-De Logu ricevono il premio «Partecipanti venuti da lontano».

Targa «Simpatia» a Maria Braschi e Pasqualino.

Targa al più giovane partecipante: Emanuele Bosi (6 mesi).

Cristina Giampaoli riceve in dono un quadro del pittore Carmelo Adorno.

Un elbano all'Antartide

Sabato 14 corr. il prof. Carlo Alberto Ricci, docente di Scienze della Terra e delle Materie Prime all'Università di Siena e Coordinatore Nazionale degli analoghi studi per l'Antartide, ha tenuto sull'argomento una relazione a Roma all'Accademia dei Lincei, su invito del suo presidente, prof. Amaldi. Erano presenti personalità del mondo scientifico, Soci dell'Accademia e professori dell'Università di Roma.

Il prof. Ricci, salito giovanissimo alla cattedra universitaria, nel prossimo mese di dicembre raggiungerà la troupe italiana che attualmente sta operando nell'Antartide. Non è la prima volta che gli Elbani danno il loro contributo alle spedizioni scientifiche ai poli; ricordiamo Giacomo Cardenti di Capoliveri che nel 1899 partecipò alla spedizione al Polo Nord col Duca degli Abruzzi e il comandante Faggioni di Rio Marina che fece parte, unico rappresentante dell'Italia, della spedizione neozelandese all'Antartide nel 1958.

(dal «Corriere Elbano» del 30.5.88)

Segnaliamo con piacere la notizia apparsa sul quindicinale portoferraiese rallegrandoci vivamente con il prof. Ricci, figlio del nostro caro amico Carlo, «piaggese del Castello».

LA SCOMPARSA DEL PROF. VARESE MALVALDI

Quando il «Tirreno» del 20 aprile ha annunciato la scomparsa del prof. Malvaldi, pochi in un primo momento, hanno pensato che la cosa potesse riguardare più di tanto il nostro paese.

Sì, perché a Rio Marina egli era per tutti Varese e nessuno lo ha mai chiamato per cognome, nelle innumerevoli occasioni nelle quali ci siamo rivolti a lui. «Telefoniamo a Varese», dicevamo, e ci sentivamo protetti, quasi privilegiati nel sapere che il direttore di un ospedale così importante come quello di Livorno era uno di noi, il marito di una riese. E lui è stato sempre gentile e disponibile per cercare di alleviare e limitare i problemi e le difficoltà che ogni famiglia ha quando si parla di ospedali.

Alla cara Santuzza, ai figli ed alla famiglia tutta rinnoviamo le nostre più sentite condoglianze.

Marcellino

Il Prof. Varese Malvaldi.

Dopo lunga malattia, il 19 luglio scorso è deceduto il caro amico geometra Carlo Alberto Acinelli, di 44 anni, cugino del presidente del Centro Velico.

Alle famiglie Acinelli e Gori esprimiamo le più vive condoglianze.

AGENZIA VIAGGI E TURISMO Tesi S.R.L.

57037 PORTOFERRAIO - Calata Italia, 8 - Tel. (0565) 92386 - 92387 - Telex: 500226 Teselb I

Prenotazioni : appartamenti, ville, alberghi, traghetti. **Autonoleggio "MAGGIORE"**

Cambio — Biglietteria FF.SS. e aerea

TAPPEZZERIA - ARREDAMENTI

Campinoti Rosella

Laboratorio: Via Rossini, 14 - Tel. (0565) 31.376

Negozio: Via Rossini, 8 - Tel. (0565) 35.944 ab.

57025 PIOMBINO (Livorno)

RI RI

TENDE DA SOLE

Premio Aquila d'oro

I "CANALI" DI RIO NELL'ELBA

— Storie e scenette dei tempi passati —

La sorgente dei Canali, cui Rio deve il suo nome (il Rivus dei Romani) è stata una delle componenti importanti dell'antico «Borgo»; l'abbondanza delle sue acque dette vita ad un discreto numero di molini, durati fino alla metà di questo secolo, aventi ognuno un pittoresco laghetto accanto, giù dalla Via Vecchia che portava alla Marina, rendendo il Piano fertile di orti e giardini.

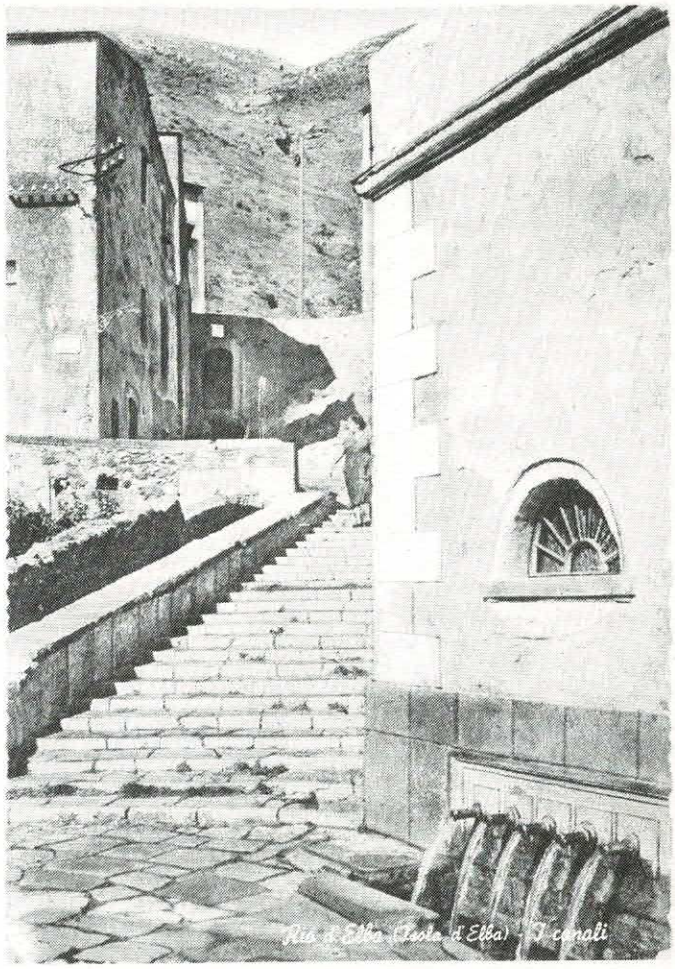
Negli antichi tempi era chiamata la Pubblica Fonte, alla quale tutti accorrevano per approvvigionarsi del bisogno giornaliero.

Fu protetta rigorosamente dai locali Amministratori e le «Polle» che sgorgavano copiosamente dalle rocce, furono ricoperte da una solida costruzione, provvista di cinque bocche di ottone, come si vede ancora oggi con severe disposizioni per tutelare la purezza dell'acqua, dove si legge (A.S.C.): «.... a due canne di distanza, nessuno faccia alcuna bruttura alla Pubblica Fonte, nè vi si lavi panni ecc., ecc., pena soldi...».

La lunga via dei Canali, che partendo prima pianeggiante, da For di Porta, scendeva poi gradualmente, era in continua animazione, dal mattino alla sera, ma era anche l'unico motivo valido che permetteva alle ragazze di uscire di casa, con la speranza di fare interessanti incontri e scambiare furtive occhiatine con l'altro sesso (altri tempi!!!).

Le donne più robuste portavano il brocchetto di coccio in bilico sul «ciorcello» messo sulla testa, avevano un incedere dritto e imponente e tenevano anche una brocca di rame per ciascuna mano. Ogni tanto si concedevano una riposante sosta, incontrandosi con altre comari e davano il via ad un vario chiacchiericcio che rendeva vivace la strada.

Ora, in ogni casa ci sono doppi servizi, le fontanelle pubbliche sono dappertutto per la gioia dei turisti.



Rio nell'Elba: I canali.

Praticamente Rio Elba è fra i pochi paesi dell'Isola che non ha carestia d'acqua, grazie a questa inesauribile e misteriosa sorgente!

Daniela Chionsini Rota

IMMOBILIEN SERVICE LA PIANOTTA

AGENZIA IMMOBILIARE

•

Lungomare Alcide De Gasperi, 13

Telefono: 0565 / 95 105 - 95 355

57036 PORTO AZZURRO

Servizi per la compra-vendita e affitto di:

Ville - Appartamenti - Terreni - Rustici

•

Lettere di amici

Carissimi amici del Centro velico, prima di tutto voglio ringraziarvi per la cortesia che mi fate inviandomi «La Piaggia», tanto gradita da me e mia moglie. A me specialmente rievoca tempi lontani (belli o brutti) ma penso alle nuove leve e, da quello che leggo, sento che i nostri giovani e giovanissimi si fanno onore nella vela ed in altri sport. Questo è un grande orgoglio per noi residenti all'estero, poter discutere della nostra Elba e dei nostri campioni.

Cari amici, vi scrivo perché sento il dovere di rispondere a tante polemiche che si fanno sulla «schiaccia briaca» e sulle «frittelle»; anche sul «Corriere Elbano» ho letto che a Porto Azzurro hanno fatto la Sagra delle frittelle nella ricorrenza di

Brooklin (New York), 19 marzo 1988. Mario Santi e sua moglie Pina con due loro amici di Capoliveri festeggiano con una «frittellata» la ricorrenza di S. Giuseppe.

S. Giuseppe. Questa Sagra i longonesi non l'hanno mai fatta perché questa festa è sempre stata dei Piaggesi e dei Riesi. Che io ricordi, le frittelle non le hanno mai fatte, perché la loro festa è l'otto di settembre (la Madonna di Monserrato). Ma lasciamo perdere...

Vi mando queste foto scattate a casa mia il 19 marzo, festa di S. Giuseppe. E' stata una grande festa, con la schiaccia briaca e le frittelle confezionate da me e mia moglie. C'erano anche degli amici di Capoliveri e vi posso dire che è stata una festa tutta elbana. Se volete una spiegazione migliore andate a trovare questo capoliverese: si chiama Guelfo Ricci e nel prossimo mese di giugno verrà all'Elba. Potrà testimoniare del nostro attaccamento allo scoglio.

Tanti cari saluti dal vostro amico

Mario Santi - Brooklin, New York

* * *

Cari amici, vi ringrazio di tutto cuore della rivista «La Piaggia» che mi avete mandato. E' molto interessante e mi ha fatto ricordare i vecchi tempi, quando ero un ragazzo e andavo a scuola. Nella fotografia ho riconosciuto la maestra, Giovannino Colombi e altri amici. Mi è venuta una grande nostalgia di Rio, il ricordo della mia infanzia, dei giorni felici e spero presto di tornare se Dio mi dà salute.

Saluti.

Giovanni Carletti - Santander (Spagna)

* * *

Un amico elbano nella sua recente visita a Barcellona mi ha fatto conoscere «La Piaggia» che ho letto con vivo interesse ed emozione.

Emozione perché la Vostra bella Rivista viene da Rio Marina, il paese di mio padre, Secondo Carletti, e dove pure io ho soggiornato per qualche tempo negli anni '50.

Vi mando una fotografia di mio padre, se avrete la possibilità di pubblicarla su «La Piaggia», mi farete felice.

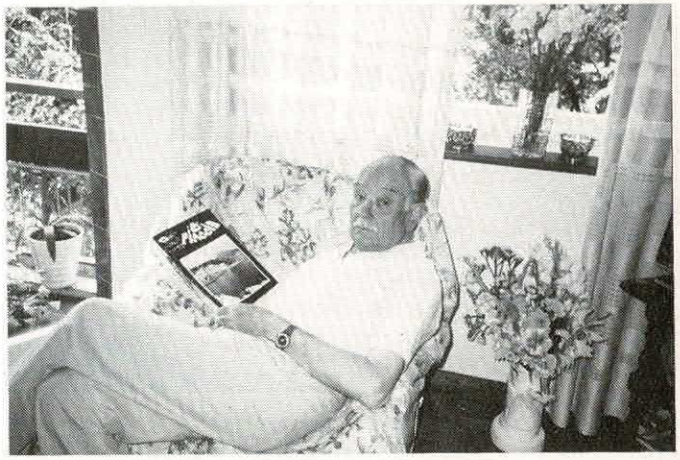
In questa foto mio padre è ripreso nela sua attività sportiva di lotta Greco Romana, disciplina sportiva nella quale è stato un campione molto conosciuto e apprezzato.

Sono certo che la Vostra Redazione, che mi dicono molto interessata a ricordare fatti salienti e persone note del paese,

Secondino Carletti.

saprà trovare altre notizie su mio padre, la cui vita fu veramente avventurosa. Dalla navigazione sui clippers solcando gli oceani, agli incontri di lotta nei porti dove faceva scalo, per concludere la carriera sulla rotta casalinga del canale di Piombino, nostromo a bordo del «Dino Leoni».

Vi mando la mia quota di abbonamento unitamente ai miei



Francesco Carletti.

più cordiali saluti alla Redazione agli amici che ancora mi ricordano, con i più fervidi auguri per le maggiori fortune de «La Piaggia».

Francesco Carletti - Barcellona

* * *

Cara Piaggia, altri meglio di me ricorderanno Nilo Gattoli; voglio soltanto farti conoscere un pensiero che quotidianamente mi turba, nonostante la evidente realtà.

Ancora non ci credo.

Ai familiari l'affettuoso ricordo dei Riesi di Fóri e mio personale.

Corrado Corrini - Firenze

Il comandante Franco Faggioni ha partecipato alla IV edizione dell'OSTAR del 1972 con il cutter *della Marina Militare "Sagittario" di 15,5 metri costruito dal cantiere triestino di Craglietto su progetto di Sciarrelli.*

Su 59 partecipanti appartenenti a 12 nazioni, il "Sagittario" è giunto al traguardo settimo in tempo assoluto e terzo fra i monoscafi dopo 28 giorni e 5 ore. E' il primo italiano che abbia portato a termine questa regata. Per l'occasione gli è stata conferita dal Presidente della Repubblica la Medaglia d'oro di Benemerenza Marinara con la seguente motivazione:

«Offertosi volontario per la regata transatlantica in solitario per l'anno 1972, partiva da Plymouth con l'imbarcazione "Sagittario" il 17 Giugno 1972 e giungeva a Newport (Rhode Island) il 15 Luglio successivo, superando notevoli difficoltà ed ottenendo risultati altamente lusinghieri.

Il Capitano di Vascello Faggioni; portando a termine la sua ardita impresa, ha dimostrato di possedere elevate doti di coraggio e rara perizia marinaresca che, ancora una volta, hanno dato lustro alla marineria italiana».

LA TRAVERSATA DELL'ATLANTICO IN SOLITARIO

Domenica 5 giugno è partita da Plymouth l'ottava edizione di una delle più affascinanti regate del mondo: la traversata dell'Atlantico in solitario. I primi fra i 94 concorrenti che hanno tagliato la linea di partenza posta fra due boe all'estremità della baia di quella che forse è la più famosa città marinara inglese, salutati da una miriade di tifosi disposti lungo i moli e le scogliere o imbarcati su natanti di ogni tipo, arriveranno a destinazione, Newport, Rhode Island, a nord-est di New York, prima che queste mie note pervengano alla redazione de «La Piaggia». Colpa o merito dei progressi tecnologici che in questo caso tendono a risultati opposti: il servizio postale sempre più lento e le barche a vela sempre più veloci.

I favoriti sono i grossi multiscafi, catamarani e trimarani, che, molto leggeri, molto invelati, costruiti in kevlar-carbonio e con tecniche d'avanguardia, dovrebbero arrivare in un paio di settimane, se il tempo starà dalla parte loro. Si pensi che mentre sir Francis Chichester, vincitore della prima OSTAR del 1960 (con questa sigla è conosciuta la regata dalle iniziali di Observer Single Handed Transatlantic Race, essendo il giornale «Observer» il promotore della stessa), con una barca di 12 metri, il Gipsy Moth III, giunse al traguardo in 40 giorni, tempo allora considerato eccezionale. All'OSTAR del 1984, il francese Philippe Poupon ha impiegato, con un trimarano, 19 giorni, superando di un giorno il record dell'edizione precedente, anche quella vinta da un trimarano. Percorrere in così poco tempo le 3500 miglia lungo la rotta più probabile per un multiscafo, significa navigare alla velocità media di circa 8-9 nodi, il che comporta spunti anche sino a 20 nodi, velocità quest'ultima, tanto per fare un esempio a noi tutti familiare, pari al doppio di quella del Planasia quando attraversa il canale di Piombino.

Ma vediamo in che consiste questa prestigiosa quanto discussa regata che iniziò la serie nel 1960, fissata in seguito a scadenza quadriennale, per una semplice e amichevole scommessa fra Chichester e il colonnello Blondie Hasler, l'inventore del timone a vento, ai quali si unirono altri tre ardimentosi. Aiutiamoci con la carta del Nord Atlantico. Con partenza da Plymouth, quasi all'estremità sud occidentale del-

Il comandante Franco Faggioni.

l'Inghilterra, la meta è Newport, nota agli appassionati di vela per essere la sede abituale delle regate della Coppa d'America. Si può seguire un percorso qualsiasi. Nessun limite alla forma e alle dimensioni dello scafo (oltre a quello della lunghezza imposto a partire dalla sesta edizione) e al tipo di attrezzatura. Nessun sistema di propulsione può essere usato all'infuori della forza del vento o dei muscoli dell'equipaggio, ovviamente costituito da una sola persona, e ciò vale anche per la manovra delle vele e del timone. In teoria quindi si può andare anche a remi e c'è stato qualcuno (un sacerdote) che ha iniziato a farlo, potenza della fede, in una partenza di calma piatta. Si può tenere a bordo il motore, ma deve essere impiegato solo per la carica delle batterie necessarie per le luci e la radio (non obbligatoria). Ad ogni buon conto l'elica deve essere rimossa oppure il suo asse bloccato e piombato prima della partenza. Nella nostra carta la fascia più scura centrale, che si protende dall'America all'Europa per poi ramificarsi alla fine in diverse direzioni, rappresenta il verso, prevalentemente contrario, della Corrente del Golfo e di altre correnti marine. Contraria è anche la direzione dei venti prevalenti, indicati dalle frecce nere. L'aggettivo «prevalente» in questi casi è di rigore, perché la situazione rappresentata sulle pilot charts è quella derivata dalle rilevazioni statistiche che non possono raffigurare una realtà assoluta e immutabile. Per quanto riguarda la direzione e l'intensità dei venti, occorre considerare la posizione dell'Alta Pressione delle Azzorre, di cui ormai sappiamo tutto dopo i ripetuti e frequenti richiami che ci fanno i colonnelli alla tivù.

In sostanza e per dirla il più schematicamente possibile, il vento ruota intorno al centro di alta pressione nel senso del movimento delle lancette dell'orologio con una specie di vortice di alcune centinaia di miglia di diametro. Si capisce quindi che se una barca a vela naviga verso Ovest, cioè dall'Europa all'America, troverà vento contrario se passa sopra, o meglio a nord, del centro di pressione e troverà vento favorevole se passa a sud. Ma se passa a sud il percorso si allunga. E se passa nel mezzo? Non c'è scampo: calma piatta. Nella realtà però le cose non sono mai così semplici e la situazione barica di un dato anno non è detto sia la stessa dell'anno precedente o dell'anno futuro. Credo che quanto detto sia sufficiente a far comprendere in quali ambasce si viene a trovare il regatante che, uscendo dalla Manica, deve scegliere la rotta più conveniente per raggiungere l'altra sponda dell'Oceano nel tempo più breve.

Sulla carta sono segnate 6 rotte classiche tra le infinite possibili. A cominciare dall'alto incontriamo la rotta del Nord di 3130 miglia. E' abbastanza breve, si avvantaggia di una corrente favorevole, ma passa a latitudini molto alte con il rischio di incontrare anche qualche iceberg o grosso pezzo di ghiaccio. La zona in cui erano stati segnalati ghiacci alla deriva durante l'OSTAR del '72 cui si riferisce la presenta cartina, è quella tratteggiata a forma di fragola. Ambrogio Fogar, che all'Ostar del '72 aveva scelto una rotta alta, ne incontrò uno. Scendendo più a Sud troviamo la rotta ortodromica di 2810 miglia che rappresenta il percorso più breve possibile fra due punti di una sfera. Seguendo questa rotta, oppure la successiva cioè la lossodromica (angolo di rotta costante) un centinaio di miglia più lunga, si passa sicuramente a nord dell'Alta Pressione delle Azzorre e si incontrano vento e mare in prua e tutte le perturbazioni che viaggiano da Ovest verso Est. A sud della Corrente del Golfo vediamo tracciata la rotta delle Azzorre di 3530 miglia, da variare in più o in meno a seconda della posizione del centro di Alta. E' una rotta abbastanza tranquilla, ma rischia di esserlo un po' troppo se il centro dell'Alta si sposta verso Sud e allora si finisce in zona di poco vento o di calma piatta. In questo caso non resta altro da fare che rimanere in fiduciosa e snervante attesa e si fanno le foto ai delfini, mentre la corrente ti spinge indietro ma non te ne puoi accorgere. Infine c'è la rotta degli Alisei di 4200 miglia ove i favorevoli venti di NE sono abbastanza sicuri, ma così il percorso si allunga troppo. Gli Alisei, di cui il tracciato sulla carta rappresenta il limite settentrionale, sono i venti delle navi di Colombo e di tutti i velieri che dall'Europa svolgevano i traffici con le Americhe. Gli Inglesi li chiamano appunto Trade Winds, cioè i venti del commercio. Al ritorno dall'America il percorso classico passava molto più a nord per sfruttare i venti di ponente causati, come abbiamo già visto, dall'Alta delle Azzorre. Se le cose stessero effettivamente come sono state delineate, il problema di decidere la rotta da fare sarebbe abbastanza facile.

Panificio Pasticceria

MUTI & LUPI s.d.f.

Tel. (0565) 962.304 - RIO MARINA (Isola d'Elba)

La tradizionale *Genannt*

Schiaccia Briaca Riese

IL DOLCE DELL'ELBA **KUCHEN VON ELBA**

che ha conservato integre nel tempo le sue doti di assoluta genuinità

Ma la realtà è diversa perché il Padreterno non ascolta i bollettini meteo e, per dirla come dicevano i nostri vecchi, «tempo e c... fan come gli pare» e le sorprese, limitandoci a quelle meteorologiche, non mancano.

La scelta della rotta viene fatta anche in funzione delle caratteristiche della propria barca e del rischio e dello stress fisico che si è disposti a sostenere. Con una barca di struttura robusta a stabilità di peso (non planante) potrebbe essere conveniente la rotta ortodromica o losodromica perché le più brevi, ma il rischio di farsi gran parte della traversata zigzagando in bolina stretta in un mare duro, a volte tempestoso, sicuramente freddo, è forte. E' la rotta dei duri che vogliono soffrire ad ogni costo, ma anche di molti fra i vincitori delle passate edizioni, da Tabarly a Geoffrey Williams, quando i dominatori erano gli scafi tradizionali a dislocamento, con i pluriscafi che cominciavano ad affacciarsi minacciosi.

Se invece si dispone di una barca leggera e planante o di un multiscafo, allora è forse preferibile seguire una rotta più a sud, cercando di compensare l'allungamento del percorso con un aumento della velocità. In questo caso c'è il rischio di non indovinare la situazione barica (posizione dell'Alta delle Azzorre) che potrebbe costringere lo skipper a scendere troppo a sud o di incappare in una zona di calma. Le barche plananti e in maggior misura i multiscafi, per poter rendere al massimo devono navigare con vento reale largo. Una delle cause di questa esigenza è determinata dalla loro forte velocità di avanzamento che comporta una rotazione verso prua del vento apparente (quello che si avverte a bordo e sul quale si regola l'andatura), per cui la barca, pur navigando con vento reale largo viene ad avanzare in bolina stretta. I multiscafi, catamarani o trimarani, possono navigare a 20-25 nodi e anche più, per la diminuita resistenza che incontrano sull'acqua quando riescono a far emergere lo scafo sopravvento. Se non esistesse la resistenza sull'acqua le barche che navigano di bolina raggiungerebbero una velocità teoricamente infinita, mentre se navigano in poppa non potrebbero mai superare la velocità del vento. Ma il discorso, abbastanza familiare per i velisti che sono una buona parte dei lettori de «La Piaggia», può diventare un po' astruso per i non addetti, che magari desiderano conoscere qualcosa di più sull'OSTAR.

Il fascino di questa regata sta nel fatto che essa non impone regole vincolanti la fantasia e l'estro del concorrente il quale può quindi scegliere la barca a misura di ciò che si sente di poter fare, in una visione realistica di quello che può accadergli. Non è una questione di disponibilità di danaro perché oggi, e questo è forse l'aspetto deteriore di tutto lo sport, è abbastanza facile trovare lo sponsor dispo-

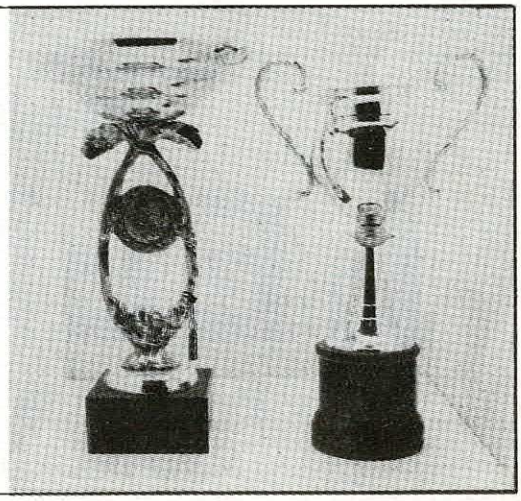
Il "Sagittario":

ALFIERO CROCIONE

* COPPE - TARGHE - MEDAGLIE SPORTIVE *

Laboratorio scientificamente attrezzato per riparazioni di orologeria e oreficeria.

Corso Italia, 99 - Telef. 33.353 - 57025 PIOMBINO (LI)



sto a non lesinare i fondi pur di imporre il nome della propria ditta sulla fiancata di uno scafo capace di suscitare interesse e fare notizia, indipendentemente dai risultati della regata. Anche il nome delle regate si è dovuto arrendere dinanzi all'incalzare delle esigenze pubblicitarie. Da quest'anno non si chiama più OSTAR ma C-STAR, essendo la birra Carlsberg subentrata al settimanale «Observer».

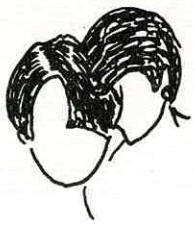
Naturalmente questa libertà nella scelta delle dimensioni e della forma della barca, motivata dalla volontà dei primi organizzatori di favorire lo sviluppo della navigazione a vela di altura, il che è regolarmente avvenuto, ha portato a una esasperante tendenza a regatare con barche sempre più lunghe. Infatti ogni barca, finché non plana e cioè fino a quando non esce parzialmente dall'acqua, ha una propria velocità limite imposta dalla sua lunghezza al galleggiamento. Così, quando all'OSTAR del '76, Alain Colas, già vincitore dell'edizione precedente con un trimarano, si presenta e partecipa con un monoscafo, il «Club Méditerranée», lungo ben 72 metri, gli organizzatori hanno giustamente pensato di porre un limite alla lunghezza dello scafo fissandola in 17 metri. Da quel momento i monoscafi tradizionali a dislocamento pesante sono stati tagliati fuori dalla competizione e i concorrenti più smaniosi di vittoria, hanno puntato tutto sui pluriscafi o sulle barche leggerissime in grado di planare e quindi capaci di sottrarsi alle leggi idrodinamiche della velocità limite, imposta dalla lunghezza dello scafo. A questo punto la regata ha aumentato la sua pericolosità, perché le barche leggerissime plananti e soprattutto i pluriscafi, se vogliono procedere ad alta velocità, devono navigare sul filo del rasoio dell'equilibrio, tra una eccezionale prestazione e una grave situazione di capovolgimento dal momento che i pluriscafi hanno una forte stabilità iniziale che però si annulla completamente ad appena 20-30° di sbandamento. Eppure molti sono i concorrenti disposti a rischiare e a sottoporsi a una fatica improba pur di superare il record di traversata. Uno di questi è il nostro Pierre Sicouri che è partito con lo stesso trimarano, ribattezzato Nuova Sardegna, che ha tagliato per primo il traguardo la precedente edizione.

Numerosi sono i trimarani, i catamarani e le barche superleggere che sono partite da Plymouth e che hanno buone prospettive di successo se il tempo sarà favorevole. Queste barche, per la loro struttura, devono affrontare un rischio in più oltre a quelli tipici di questa regata: mare grosso, scontro con qualche nave o grosso cetaceo, nebbia quasi sempre presente nei paraggi di Newport, particolarmente nei mesi di giugno-luglio.

Ma per fortuna esiste anche chi regata per il gusto di regatare, come l'inglese Michael Richey che su «Jester», una barca armata a giunca cinese lunga 7,5 metri, ci riprova per la sesta volta consecutiva. Il «Jester», che apparteneva all'ideatore della regata, il colonnello Hasler, ha partecipato a tutte le edizioni a partire dalla prima del 1960.

Se i vari Chichester, Tabarly (due volte), Williams, Colas, Weld, Fauconnier, ossia i vincitori delle precedenti OSTAR hanno il merito di aver dimostrato che non esistono limiti alla aspirazione dell'uomo in fatto di velocità, è ai personaggi come Richey che va la nostra ammirazione perché ci danno la prova più evidente del valore decoubertiniano dello sport per una competizione in cui la regata, intesa come ricerca della vittoria, diventa un evento di importanza secondaria.

Franco Faggioni



da GABRIELLA

parrucchiera per signora

Via P. Amedeo, 26
57038 RIO MARINA

Gioielleria
Argenteria
Orologeria

ORO MARE

Rio Marina Isola d'Elba

Abbigliamento - Confezioni

LELLI ERIS

Via Principe Amedeo, 24 - Tel. Ab. 962052
RIO MARINA - ISOLA D' ELBA

ARDUINO BRACALI: UN BENEFICO PIONIERE PURTROPPO NON IMITATO

E' notissimo che in Italia, accanto ai colossi dell'industria e alle imprese industriali di media grandezza, prosperano moltissime piccole imprese create dallo spirito d'iniziativa, dall'amore del rischio accompagnato all'adeguato profitto, di coraggiosi imprenditori. Si deve anche a costoro il diffondersi di apprezzati prodotti, un determinante apporto all'economia nazionale e la creazione di posti di lavoro, benefica soprattutto in sede locale.

A Rio Marina ha operato e vissuto un pioniere di queste piccole imprese, purtroppo rimasto senza imitatori.

Di origine pistoiese, la famiglia divenuta riomarinese per i tanti, lunghi anni di vita e di lavoro spesi qui, Arduino Bracali fu una figura di galantuomo dal carattere cordiale, aperto e schietto, unito ad un ingegno acutissimo ed altrettanto acuto spirito d'iniziativa.

Giovanissimo, collaboratore nell'officina meccanica creata dal padre Antonio, fu il primo a dare a Rio Marina la corrente elettrica: progettò, costruì, diresse e gestì per molti anni la prima centrale elettrica locale. Successivamente progettò, realizzò e gestì un'attiva fabbrica di «gazzosine». Allora non esisteva il campionario di bevande analcoliche disponibili attualmente; per dissetarsi senza ricorrere al vino, si usava la «gazzosina»: un liquido acquoso, zuccherato, insaporito con essenze vegetali contenuto in bottigliette di vetro portanti nel collo una pallina di vetro che le chiudeva per la spinta del gas sciolto nella stessa bevanda. Per sturarle bastava spingere in basso la pallina.

A quei tempi l'acqua potabile era di proprietà dei comuni nei quali sgorgava la sorgente. Rio nell'Elba ne era ricchissima, ma la sorgente scaturiva a bassa quota e per fornirne l'abitato bisognava portarla fino ad un alto serbatoio, con una pompa elettrica. La spesa gravava fortemente sul bilancio del comune.

Arduino Bracali progettò, fuse, rifinì e montò una turbina Pelton, che azionata dalla stessa acqua sorgiva esuberante usata solo per l'irrigazione di orti e giardini, azionava senza alcuna spesa la pompa, restando l'acqua, dopo, disponibile per l'irrigazione.

Emigrato e dirigente di una industria bellica durante la prima guerra mondiale, Arduino Bracali tornò a

Arduino Bracali.

Rio Marina e chiuse la fase attiva della sua vita di lavoro quale insegnante di tecnica nel corso biennale di avviamento professionale a indirizzo industriale di Rio Marina.

Con un gesto ben degno d'elogio, mise gratuitamente a disposizione della scuola l'attrezzata, attiva officina di sua proprietà per le esercitazioni pratiche degli alunni. Molti di loro tutt'oggi affettuosamente ricordano il loro bravo e caro maestro di meccanica e di vita.

Paolo Rovagna

di Cecconi Floriano

57036 PORTO AZZURRO (LI) Isola d' Elba

Via Ricasoli, 35

Telefoni: (0565) 95092 - ab. 95695

GIOIELLERIA

"La Clessidra"

di Margherita Lubrano Lavadera

RIPRODUZIONI OGGETTI ANTICHI
COPPE - TARGHE - MEDAGLIE

Via Carpani, 114 - Portoferraio - Isola d'Elba

Don Franco Ghersini, parroco del nostro paese, in qualità di direttore del Centro Missionario Diocesano, ha preso parte ad un importante manifestazione nazionale e vuole, tramite il nostro giornale, diffondere alcuni pensieri che il Papa ha rivolto, in quell'occasione, ai presenti, perché se ne facessero portavoce.
Il nostro parroco coglie l'occasione per salutare con affetto tutti gli amici lettori de «La Piaggia».

EVANGELIZZAZIONE E PROMOZIONE UMANA

In qualità di Direttore dell'Ufficio e del Centro Missionario Diocesano, ho partecipato all'Assemblea Nazionale delle Pontificie Opere Missionarie, che si è svolta il 29 Febbraio e il 3 Marzo u.s. a Montesilvano, alla periferia di Pescara. Il 4 Marzo i convegnisti sono stati ricevuti in Vaticano dal Santo Padre Giovanni Paolo II, il quale ha rivolto un caloroso discorso. Ha detto il Papa: «Oggi l'opera missionaria si è fatta più difficile; il comando di Cristo, che esprime la positiva e definitiva volontà di Dio, rimane tuttora valido e quindi la vostra opera nelle Diocesi e nelle Parrocchie è preziosa e necessaria (.....) Il motivo fondamentale dell'evangelizzazione, e quindi della missione, è pertanto far conoscere agli uomini che Dio si è incarnato in Cristo che è morto in Croce per la nostra salvezza (....) La promozione umana è concomitante alla evangelizzazione: l'impegno sociale nasce necessariamente dall'impegno religioso, come ampiamente dimostra la storia delle Missioni. Penso con viva commozione ai circa 18 mila missionari italiani — fra sacerdoti, religiosi, religiose e laici — sparsi nel mondo ed esprimo il mio sentito compiacimento per il «Fondo mondiale di solidarietà», alimentato da tutte le Comunità della Chiesa per sostenere ed assistere le Chiese più povere nelle loro necessità pastorali e sociali».

Attorno al tema «Cooperare all'evangelizzazione dei popoli - Pedagogia dei valori universali» sono

Il Papa riceve il saluto di Don Franco.

state discusse le problematiche connesse con le nuove strategie dell'evangelizzazione con le relazioni di Mons. Filippo Francesci, Vescovo di Padova e Mons. Enzo Serenelli, Direttore Nazionale delle Pontificie Opere Missionarie.

Interessante poi la metodologia dei 10 gruppi di studio che hanno lavorato per ambiti e che hanno consentito una esauriente discussione e conclusione in Assemblea.

Don Franco Ghersini - Parroco

CANTIERI NAVALI
ESAOM - CESA
PORTOFERRAIO (Isola d'Elba) - VIA DELLA CEMENTERIA - TEL. (0565) 916.665 - 92.645
1.800 mq. OFFICINE - 5.000 mq. CAPANNONI PER RIMESSAGGIO - 50.000 mq. PIAZZALI
COSTRUZIONE, RIPARAZIONE, TRASFORMAZIONE IMBARCAZIONI
DA DIPORTO E DA PESCA - RIMESSAGGIO ED ASSISTENZA

MOTORI MARINI:
GENERAL MOTORS
PERKINS
VOLVO PENTA
AIFO
MOTORI F.B. MERCURY

PEZZI DI RICAMBIO
ACCESSORI NAUTICI
BATTELLI PENUMATICI «BAT»
E «EUROVINIL» APPARATI ELETTRONICI
SIRM

(CONTINUAZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE)

IL PARCO MINERARIO DELL'ISOLA D'ELBA

Premessa

Purtroppo oggi in generale dimostriamo la nostra impreparazione nel campo delle scienze territoriali, ambientali e paesaggistiche, e i test di questa nostra impreparazione sono le vaghe e a volte errate definizioni che si danno a termini come *paesaggio, pianificazione del paesaggio, pianificazione del territorio* e *parco minerario*. Per comprendere quindi i criteri e le finalità di una proposta di Parco Minerario è necessario conoscere tali termini. Ne diamo le definizioni per rendere più attiva la conoscenza di tutto il sistema:

Paesaggio: «manifestazione sintetica e sistemica di ogni attività della biosfera sia essa umana che naturale» (A. Maniglio Calcagno, *Architettura del paesaggio: obbiettivi, contenuti e impostazione didattica del corso,* Genova 1984, p. 13), quindi manifestazione di tutte le attività della biosfera, e multiforme struttura naturale in perenne evoluzione.

Pianificazione del paesaggio: «è quella disciplina globale al cui interno si collocano e si articolano le varie attività settoriali della pianificazione stessa» (V. Giacomini, V. Romani, *op. cit.,* p. 180), quindi la pianificazione del paesaggio comprende la pianificazione del territorio, fra cui la pianificazione economica, sociale, urbanistica etc. sono settori della stessa pianificazione del paesaggio (Cfr. A. Ripar-Belli, *Il Parco Naturale dell'Isola di Capraia (Livorno). Proposta,* Firenze, 1987, p. 12).

Architettura del paesaggio: «è intesa come intervento progettuale che si avvale di elementi naturali ed artificiali per legare e rendere reciprocamente interferenti l'ambiente spontaneo e quello umanizzato» (A. Maniglio Calcagno, *op. cit.,* p. 15).

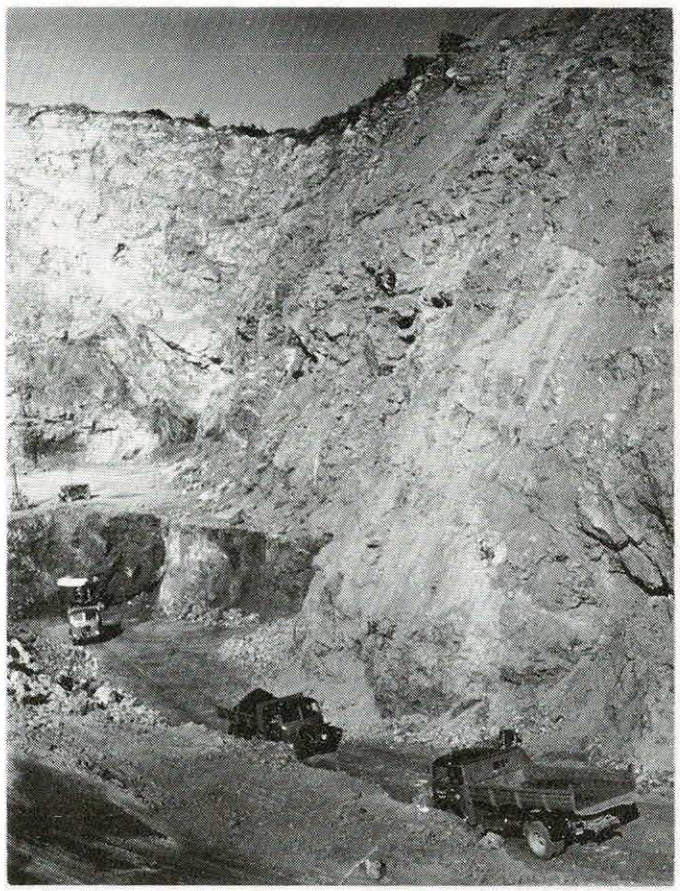
Parco Minerario: assetto giuridico-amministrativo di un sistema territoriale, in virtù delle cui finalità globali e specifiche, la salvaguardia e lo sviluppo degli elementi naturali, umani e archeologo-industriali sono promossi e disciplinati in un regime di reciproca compatibilità.

Se vogliamo che un parco minerario funzioni culturalmente, economicamente e socialmente occorre armonizzare la sua progettazione con la politica sociale dei comuni interessati e rivedere tutto il sistema territoriale, urbanistico ed economico interterritoriale.

Giustamente Guido Ferrara scrive: «Finora erano state classificate come risorse soltanto le materie prime necessarie per la produzione (prodotti minerali, legno, acqua, patrimonio ittico ecc.), ma la nuova situazione economico-sociale e l'uso che viene attribuito al territorio portano necessariamente alla estensione dello stesso concetto a tutti i luoghi, oggetti o entità spaziali storico-fisiche che costituiscono elementi di attrazione o di utilizzazione pubblica, reale o potenziale, funzionale, culturale o ricreativa) (G. Ferrara, *Identificazione e valutazione delle risorse ambientali,* Firenze, 1970, p. 34). In questa ottica noi consideriamo *risorse* gli impianti minerari, le infrastrutture minerarie, i gradoni, le «gettate», persino gli sbancamenti.

Delimitazione del Parco Minerario

La delimitazione del parco deve includere non solo le aree che sono state oggetto dell'attività estrattiva, ma anche di quelle limitrofe di particolare valore ambientale, paesaggistico e naturale in modo da configurare un Parco Minerario inserito in un Parco Naturale. In questa ottica la ricerca dei confini richiede uno studio ben preciso e particolareggiato,



Miniera di Rio Albano (Rio Marina) - Cantiere Fornacelle (anno 1958).

come la creazione di una zona pre-parco, secondo lo scrivente, è errata concettualmente.

Proporre una delimitazione che segua determinate realtà fisiche come corsi d'acqua, crinali o confini comunali senza tenere conto di eventuali continuità esistenti fra sistemi, quali geologia, paesaggio, ambiente e storia, è errata. E ancora: cosa significa «zona pre-parco» se non un'ulteriore frattura nel territorio dove sono ammessi determinati interventi che si ritengono estranei culturalmente ad architettonicamente?!. Nella progettazione non deve esserci un bipolarismo Parco/extra-Parco e tanto meno un tripolarismo Parco/pre-Parco/extra-Parco.

Concludendo, i confini del parco devono essere

in linea di massima redatti solo nelle fasi conclusive della progettazione tanto più che va inserita una riqualificazione del paesaggio e dell'ambiente.

Per la suddivisione interna del parco è prassi comune che il progettista giunga alla *zonizzazione,* suddividendo il territorio in aree definite da vocazione e da normative omogenee. Il principio della zonizzazione di derivazione urbanistica, oggi è una prassi abbandonata per la sua inefficacia. Si deve procedere con cautela a proporre le suddivisioni interne del Parco Minerario dell'Isola d'Elba che devono essere sempre per vocazione e per funzioni, e quindi per fruizione. Infatti la configurazione zonale che si può proporre all'inizio non deve essere vincolata da criteri e normative codificate che potrebbero minare la sua vera configurazione nata dalla sua attivazione, funzionamento e verifica continua.

Finalità

La finalità globale del parco Minerario è quella di *ricercare, promuovere, sviluppare e sostenere una convivenza compatibile fra ecosistema naturale, ecosistema umano e ecosistema storico,* dove per *ecosistema storico* s'intendono le infrastrutture e gli impianti minerari come sistema di realtà architettoniche, storiche, ambientali, sociali, tecniche e tecnologiche.

Quindi le specifiche finalità devono essere:

1 - conservazione, tutela e ripristino degli ecosistemi naturali;
2 - recupero, tutela e conservazione degli impianti e delle infrastrutture minerari e delle aree minerarie;
3 - promozione sociale, economica e culturale delle popolazioni elbane;
4 - ricerca scientifica continua multi e interdisciplinare;
5 - didattica educativa e formativa;
6 - fruizione ricreativa e culturale;
7 - sperimentazione.

(continua)

Alberto Riparbelli

RISTORANTE "La Strega

DEGUSTAZIONE SPECIALITA'
VINI SCELTI MARINARE

CENTRO STORICO
Via V. Emanuele, 6/8
Rio Marina

IMMOBILIARE LA CAPANNA
ISOLA D'ELBA

Compra-vendita
Affitti di
Appartamenti - Ville
Terreni
Attività commerciali

Via Manganaro, 26 - Portoferraio
Tel. (0565) 916073 - 917221

La Capanna uno stile fra due affari

PANIFICIO
Mercantelli
gestione
DIVERSI, GIANNONI & MERCANTELLI
Via Claris, Appiani, 16 - 57038 RIO MARINA (LI)

VECCHIE STORIE DI CARPENTIERI

Anche dalle nostre parti assistiamo, da tempo, allo scarso interesse dei giovani a svolgere determinate attività artigianali; alla rinuncia, da parte dei più anziani, a continuare ad esercitare quei mestieri che erano l'espressione più genuina della «bottega» di un passato ormai lontano. Maniscalchi e carrai, fabbri, falegnami, calzolai, sarti, sono pressoché scomparsi. I primi due sono stati sostituiti, com'era logico, da meccanici e carrozzieri che lavorano attorno alle auto in attrezzatissime officine. Ma gli altri?

Dobbiamo ammettere che oggi è praticamente impossibile far riparare una persiana o un tavolino, aggiustare una serratura. E' un problema persino il semplice rattoppo di un paio di scarpe: si, proprio quelle che solo due anni fa acquistammo dal sor Chiesa e potrebbero ancora servirci per le prime piogge autunnali!

Oggi non si può riparare proprio niente. Siamo obbligati a sostituire velocemente il vecchiotto con il nuovo. Del resto è così facile: basta un colpo di telefono, poi qualche firma, ed ecco arrivare il frigorifero, il divano, i comodini...

Siamo diventati tutti spendaccioni, sfrenati utilizzatori di quei prodotti che gli impianti robotizzati e le catene di montaggio sfornano a getto continuo.

Dobbiamo tutti incrementare l'industria nazionale, favorire la crescita di nuovi posti di lavoro. Benissimo. Ma allora viene da pensare a quella frase che il buon Ardelio urlò ai sindacalisti nell'immediato dopoguerra, grido di dolore di un disoccupato che invocava la riapertura delle miniere: «... si rompe... si *bara*.... e il lavoro si *cria*!».

Teoria che con il passare del tempo doveva acquistare un sapore profetico.

Il canto del calafato

Tutto ciò deriva, ovviamente, dal grande processo di trasformazione degli usi e dei costumi di cui, da qualche tempo, siamo un po' tutti partecipi e beneficiari.

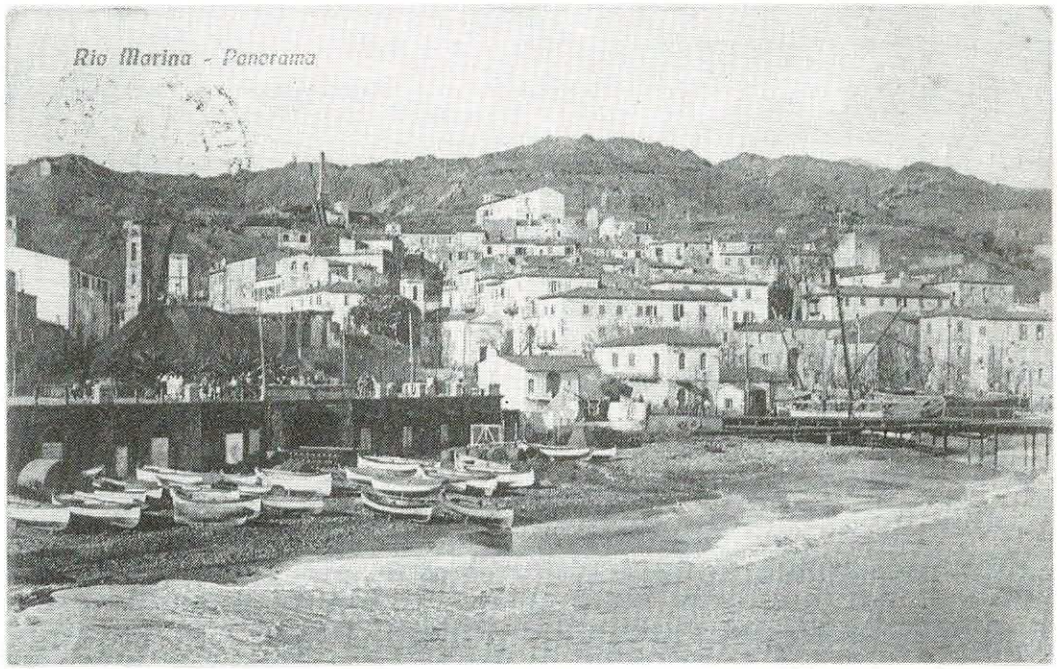
Tornando quindi ai fatti di casa nostra, ai mestieri che qui si praticavano, c'è da ricordare i carpentieri, maestri d'ascia e calafati, piuttosto numerosi dato che Rio Marina vanta una lunga tradizione nella costruzione di natanti in legno. Dalla prima metà del secolo scorso — epoca d'oro della vela — uscirono dal cantierino situato sulla spiaggia, tra il pontino Rio e il ponte Ceci, molti bei velieri che erano adibiti al trasporto del minerale. Alcuni, di oltre cento tonnellate, facevano viaggi con mercanzie varie spingendosi fuori del Mediterraneo.

Tutta opera di nostri abili ed esperti artigiani.

Stavano tutto il giorno a cucire e chiodare la pancia del bastimento che, coricato su un fianco, pareva un gigantesco pesce finito sulla spiaggia. Compito del calafato era di rendere impermeabili all'acqua le tavole del fasciame e della coperta, introducendo negli spazi vuoti la stoppa sulla quale veniva poi passata la pece bollente.

Egli batteva, batteva sullo scalpello con il «maglio», la speciale mazzola di legno con il manico ornato di fregi, da cui si dipartivano due penne cilindriche, un po' rigonfie al centro, munite alle estremità di collari che avrebbero evitato, con il tempo, il formarsi del «riccio».

Un calafato era veramente abile solo se riusciva a far «cantare» la sua mazzola, così dicevano i vecchi marinai in disarmo sulla terrazza delle Impanicciate.



Rio Marina negli anni Venti.
In prossimità degli Spiazzi si notano i cumuli del minerale da spedire. Sullo sfondo, il campanile della vecchia chiesa di Santa Barbara; in alto, sulla collina, l'impianto di cernita e lavaggio del minerale (il «Patouillet», dal nome del suo ideatore), con la ciminiera della macchina a vapore che fino ad alcuni anni prima azionava la laveria.
A destra, poco oltre il pontile «Rio», il cantierino del Giannesi.

Intorno agli anni Venti, quando ormai il trasporto del minerale era affidato a grossi vapori e rimorchiatori con chiatte, l'attività del cantierino era limitata alla riparazione di piccoli natanti. Arturo Giannesi, il proprietario, era un esperto capo carpentiere.

Il cantierino era dotato di argani e seghe elettriche, di due coppie di vasi (uno di 14 metri per barche oltre le 30 tonnellate, l'altro di 8 metri), paranchi con cavi d'acciaio, vari banchi da lavoro.

Randolfo Canovaro, che iniziò come apprendista carpentiere a tredici anni, nel '25, ricorda che il Giannesi era anche un ottimo istruttore. Ai più giovani (c'era anche il figlio, Franceschino) spiegava con pazienza il lavoro da eseguire mostrando loro i disegni che teneva sul tavolo. Nel cantierino lavoravano una decina di persone. Calafati erano Etterino e Pietro Mellini.

«Quando dovevamo riparare i bastimenti delle miniere — dice Randolfo — la Direzione mandava tre suoi operai: Tonietto Caffieri, Edoardo Bellotto e Gigi Muti, che facevano parte della «squadra dei marinai» dell'officina. Questi natanti erano il *cutter* «Mario», di 60 tonnellate, che lo comandava Giuseppe Colombini e faceva i viaggi di minerale a Civitavecchia e Portoferraio, il motoscafo «Flamingo», il vecchio pontone «Rio Marina» che serviva per la manutenzione delle boe d'ormeggio».

Spesso, sullo scalo, c'era il «Giovanni M.», un navicello di una sessantina di tonnellate, di proprietà del Ballini di Portoferraio. Il capitano lo aveva soprannominato *Pampero,* il vento che soffia dalle parti del Rio della Plata, forse in ricordo di una lontana, brutta avventura che doveva essergli capitata in quei mari.

«Chi non beve con me...»

Arturo era un uomo simpatico. Non troppo alto, robusto, maneggiava gli arnesi da maestro. Parlava lentamente, con lunghe pause che gli servivano per caricare la pipa, una bella pipa di radica che aveva il fornello tornito a forma di un pugno. La sera, dopo cena, passava volentieri un'oretta con gli amici, da Edilio, che aveva la bottega di vino all'imbocco di via Palestro.

Questi amici erano sempre gli stessi e ognuno occupava il solito posto a sedere: tre stavano sul vecchio divano di velluto rosso che era addossato alla parete di sinistra, gli altri sulle sedie. In mezzo, un piccolo tavolo rotondo con il piano di marmo.

Una sera capitò lì dentro il vecchio Giovannelli. Lombardo di nascita, diceva di aver vissuto a lungo in Romagna, garzone in un mattatoio. Era sbarcato a Rio nel primo dopoguerra e si era subito accodato alla carovana dei facchini che lavoravano al porto. Umili servizi per modestissimi compensi. Egli beneficiava però dell'ingresso gratuito al cine di Tonino dato che s'incaricava di trasportare la cassetta delle pellicole dal «postale» al cinema, e viceversa; provvedeva anche a imbullettare i cartelloni sotto gli Archi, ma imbullettava a casaccio, spesso tappando un occhio a Mae West o a Greta Garbo.

Mentre quelli giocavano a carte, o chiacchieravano, il vecchio si era addormentato sulla sedia, russando come un mantice. Allora qualcuno prese un paio di forbici e tagliò i pantaloni di fustagno del dormiente sotto il ginocchio, dandogli subito dopo una gomitata per svegliarlo. Apriti cielo! Trovandosi improvvisamente coi pantaloni a mezz'asta, il Giovannelli spedì tutti a quel paese. Raggiunse in fretta la porta, si fermò qualche attimo (forse pensò alla Romagna, non a quella *solatìa,* ma alla terra di personaggi potenti), poi, voltandosi, completò la 'spedizione' dicendo: «... Anche il podestà!».

Fu in una di quelle riunioni serali che Arturo raccontò un episodio di cui era stato protagonista alcuni anni prima, quando fu chiamato a riparare delle barche da pesca che giacevano su una spiaggia nell'altro versante dell'isola. Lavoro di un paio di mesi.

Trovò alloggio presso due vecchi contadini, marito e moglie, che abitavano in una casupola di tre stanze, nei pressi della spiaggia. La più grande serviva da ingresso, cucina e sala da pranzo; c'erano due porte: una della camera matrimoniale, l'altra di un bugigattolo con un lettino rigonfio di foglie di granturco che avrebbe cullato i sonni di Arturo.

Le giornate trascorrevano tranquille. La sera, Arturo se ne stava coi padroni di casa a parlare di barche e bastimenti, di marinai riesi. Loro ricordavano invece la vita di campagna, semine, zappature, una grandinata che mandò a monte il raccolto. Ma questa pace fu improvvisamente turbata dalla presenza di una donna, una bionda piuttosto grassoccia, sulla quarantina, che abitava con i genitori in una casetta poco distante; una famiglia dei piani di Pisa venuta all'Elba qualche anno prima. Il marito della donna, marittimo napoletano, era emigrato clandestinamente in America da alcuni mesi, senza più dare notizie di sé.

Veniva tutte le sere, insieme a sua figlia, una bimbetta di due anni che non stava mai ferma. La donna sedeva vicinissima ad Arturo tenendo la bimba in collo. E parlava, parlava: della solitudine in cui l'aveva lasciata il marito... della corte che qualcuno in paese le faceva. Un fiume di parole che innervosiva sempre più gli altri, mentre la bimba faceva piazza pulita degli oggetti posti sulla tovaglia. Lui avrebbe potuto salutare tutti e ritirarsi in quel suo bugigattolo, ma non se la sentiva di lasciare quei due poveri vecchi in balìa della bionda invadente, e di sua figlia.

Con il passare delle sere e delle veglie sempre più prolungate, era ormai chiaro che la donna aveva preso una cotta per Arturo. Egli frattanto era stato incaricato di riparare anche un bastimento e ciò prolungava necessariamente la sua permanenza nella casupola della spiaggia. E la donna si era fatta insopportabile, asfissiante.

Per allontanare quella seccatrice bisognava escogitare qualcosa.

Quando il sabato rientrò a Rio Marina, Arturo andò in farmacia, dal dottor Giannelli, e acquistò della scialappa, la sostanza purgativa di sapore dolciastro che si ricava da una pianta esotica. Il sor Ettore trasse dalla tasca del suo camice immacolato gli occhiali a *pince-nez* cerchiati d'oro e preparò

una generosa dose di quel purgante.

La sera del lunedì Arturo era ancora a tavola coi vecchi quando entrò la donna con in collo sua figlia.

«Buona sera! Com'è, che si dice a Rio?» chiese ad Arturo.

Lui si alzò a salutare con insolita cordialità e fece accomodare gli ospiti. Poi andò nella cameretta e tornò poco dopo con una bottiglia di vino bianco.

«Senta un po' — disse alla donna con tono invitante, porgendole il bicchiere stracolmo —, senta un po' che vinetto ci fa dalle mie parti: è Procanico delle Giudimente che farebbe risuscita' un morto!».

«No, non lo posso bere — disse con civetteria — mi farebbe perdere la testa...».

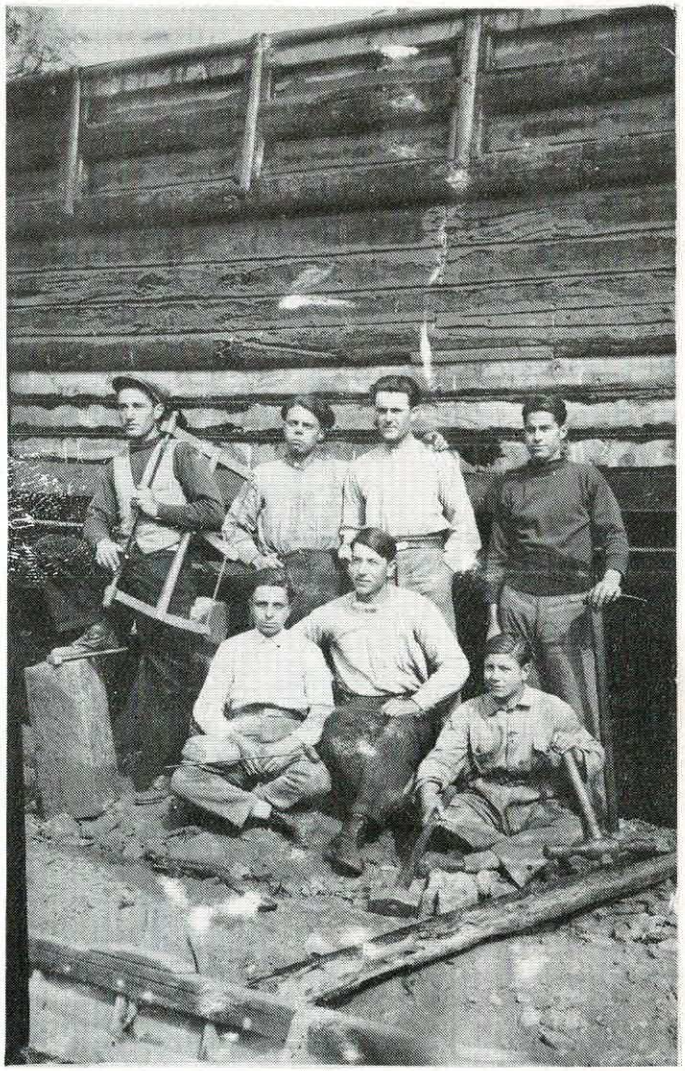
«Come?!? — fece lui, offeso — si rifiuta di accettare?». Poi, ricordandosi della rappresentazione di una «Cena» al Casone, aggiunse: «Non ha visto quel dramma dove c'è uno che dice 'chi non beve con me, peste lo colga'?».

La citazione teatrale, con l'oscura minaccia che conteneva, convinse la donna a bere quel vino e a darne un po' alla figlia.

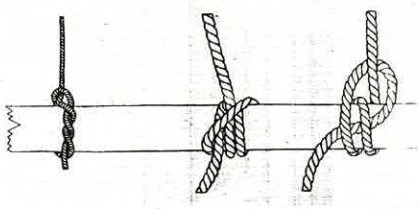
Dopo un'oretta la piccola era inquieta, voleva tornare a casa, ma la donna non intendeva lasciare la compagnia, ora che lui era così gentile e premuroso. Improvvisamente, il «Procanico alla scialappa» cominciò ad agire. La donna, chinandosi per pulire la figlia, sentì delle fitte al basso ventre. «Saranno le lumache di mezzogiorno», disse sottovoce, volendo scacciare un brutto presentimento, come don Rodrigo, terrorizzato dalla peste e dal lazzeretto, che cercava di attribuire ogni colpa alla vernaccia e ai bagordi.

Ormai aveva capito: quel vino le aveva sciolto il corpo. Prese la bimba e si dirette alla camera dei vecchi in cerca di quel recipiente... Ma la porta era chiusa a chiave, così come quella del bugigattolo. Corse alla porta d'ingresso con la figlia in collo che pesava, pesava maledettamente. Ecco, c'era l'ultimo ostacolo: il *veracchione* rugginoso, che però stentava a sfilarsi perché qualcuno, dopo che lei era entrata, lo aveva piantato fino in fondo. Tentò più volte di smuovere quel ferro infame, ma non le riuscì...

Giuseppe Leonardi



Rio Marina, 1928 - Alcuni addetti al cantierino stanno riparando una chiatta di 80 tonn. della ditta Procchi.
Da sinistra, seduti: Randolfo Canovaro, Olinto Mellini, Carluccio Scalabrini. In piedi: Natalino Mellini, Gigetto Giannoni, Ninetto Taddei e Dino Gattoli.
«Per quei lavori di riparazione — ricorda Randolfo — l'armatore spese 5.000 lire».



PER UNA STORIA DEL GOVERNO MILITARE ALLEATO ALL'ISOLA D'ELBA

Nel trentennale della morte di Charles Plowman Murchie

Il maggiore Charles Plowman Murchie.

Le competenze, le finalità, la struttura e la composizione del Governo Militare Alleato dell'isola d'Elba *(Allied Military Government of Elba)* furono definiti nel corso della preparazione della operazione «Brassard», consistente in un attacco anfibio in forze da scagliarsi contro la maggiore delle isole dell'arcipelago toscano il 17 giugno 1944.

Per l'operazione fu approntato un contingente *ad hoc,* denominato «Forza 255», costituito, relativamente alle truppe combattenti di terra, della 9ª divisione di fanteria coloniale francese, posta agli ordini del generale Pierre Magnan, che dall'Africa settentrionale venne trasferita in Corsica poco tempo prima del *D-Day.*

L'organizzazione dell'operazione fu affidata al generale Henry Martin, comandante il I corpo d'armata francese.

Il 1° maggio 1944 il Comando Supremo Alleato investì il generale Harold Alexander, comandante in capo delle forze alleate in Italia e governatore dei territori occupati, del governo militare dell'Elba. Questo il tenore del provvedimento del Comando Supremo:

1 maggio 1944

Al Comandante in capo delle Armate Alleate in Italia.

1. - L'operazione BRASSARD, che deve portare alla presa di possesso dell'isola d'Elba tramite attacco anfibio, potrà essere organizzata prossimamente dalla Corsica. Le truppe saranno francesi e saranno costituite dalla 9ª divisione di fanteria coloniale sotto il comando del generale di brigata Magnan. Questi dipende direttamente dal generale di corpo di armata H. Martin, comandante del I corpo d'armata, tranne che per il Governo Militare dell'Elba, come viene appresso precisato.

2. - Il Governo Militare Alleato si insedierà all'Elba e seguirà lo stesso modello applicato nelle altre zone d'Italia. I Francesi non parteciperanno attivamente al Governo Militare dell'isola. In seguito, non appena sarà opportuno procedere in tal senso, l'amministrazione civile dell'isola passerà sotto la giurisdizione della Commissione Alleata di Controllo.

3. - Con la presente voi siete nominato Governatore Militare dell'isola d'Elba.

Alla stessa data e con lo stesso strumento venne nominato un Vice Governatore Militare *(Deputy Military Governor),* nella persona del generale Pierre Magnan:

4. - Il generale di brigata Magnan, comandante della 9ª divisione di fanteria coloniale, è nominato Vice Governatore Militare dell'Elba, responsabile verso di voi in tale carica. Voi gli darete istruzioni per delegare i suoi poteri ad un ufficiale anziano per gli affari civili, che avrà sotto di sé uno staff idoneo messo a disposizione dal Quartier Generale - Commissione Alleata di Controllo. La possibilità di decretare la pena di morte sarà di vostra competenza.

Di notevole interesse, nella nomina, il paragrafo dedicato genericamente alla «Amministrazione», dal quale si ricavano, tra l'altro, utili notizie sulla composizione del Governo Militare Alleato, sui tassi di cambio previsti, sulla responsabilità delle forniture di cibo e di medicinali alla popolazione, sui proclami da diffondersi ad operazioni militari concluse. Ne riportiamo alcuni brani:

6. - a) Il tasso di cambio sarà fissato in 400 AMlire per 1 dollaro o in 100 per 1 sterlina.

b) I proclami saranno redatti in lingua italiana ed inglese e copie in francese saranno fornite alle truppe francesi che prenderanno parte alle operazioni.

c) La responsabilità per la fornitura di medicinali e cibo per la popolazione civile dell'isola sarà della Commissione di Controllo Alleata e non delle autorità francesi.

La nomina di *Deputy Military Governor* venne trasmessa al generale Magnan lo stesso 1° maggio 1944:

3. - Con la presente voi siete nominato Vice Governatore Militare dell'Elba e in tal veste sarete responsabile verso il generale Alexander di tutti gli affari riguardanti il governo militare dell'isola ed eseguirete le istruzioni ed opererete deleghe di potere all'ufficiale anziano per gli affari civili quando ciò dovesse essere richiesto dal Governatore Militare. Niente in questa direttiva dovrà portare a collocarvi alle dipendenze del generale Alexander a scopi operativi; sotto questo aspetto voi continuerete ad agire agli ordini del generale Martin.

Al generale vennero altresì resi noti gli obiettivi del Governo Militare Alleato dell'Elba:

4. - Gli obiettivi del Governo Militare dell'isola saranno:

a) sollevare le truppe combattenti dall'impegno di provvedere all'amministrazione civile.

b) restaurare la legge e l'ordine e normali condizioni di vita per la popolazione civile il più rapidamente possibile; procurare le necessarie scorte di cibo per la popolazione e, se necessario, provvedere al sollievo e al mantenimento dei bisognosi facendo ricorso alle risorse disponibili.

c) provvedere, come può rendersi necessario, a mettere a disposizione delle forze di occupazione le eventuali risorse economiche dell'isola.

d) promuovere obiettivi politici e militari delle forze alleate attraverso un efficiente governo dell'isola.

I principi del sistema di governo militare saranno basati sulle regole della Convenzione dell'Aja del 1907 e sugli usi della legge internazionale.

Alla nomina del generale Magnan come *Deputy Military Governor* seguì quella del maggiore inglese Charles Plowman Murchie, ex combattente della grande guerra sul fronte occidentale e buon conoscitore della lingua francese, a *Senior Civil Affairs Officer* (Ufficiale anziano per gli affari civili).

La nomina del maggiore Murchie fu formalizzata l'11 maggio 1944. Essa conteneva anche l'ordine per lo stesso Murchie di radunare senza indugio il suo *team*, costituito essenzialmente da quattro ufficiali — due inglesi e due americani — e di portarsi con tutto l'apparato logistico (comprendente tra l'altro quattro jeeps) presso il Comando della «Forza 255» a «Silverstick» (Bastia?). Lì egli si sarebbe posto agli ordini del detto Comando:

4 - Radunerete immediatamente la vostra squadra e vi avvierete rapidamente verso Silverstick, dove vi metterete a disposizione della Forza 255.

5 - Vi accorderete con la Sezione Economica per la coordinazione dei rifornimenti alla popolazione.

6 - Vi metterete in contatto con la direzione militare generale e prenderete copia delle istruzioni essenziali dall'archivio del Quartier Generale.

7 - Vi procurerete i necessari proclami dopo aver consultato la Sotto Commissione Legale.

8 - All'arrivo a Silverstick, vi porrete sotto il comando della Forza 255, ma, col consenso del comandante, invierete i rapporti e le richieste a questo Quartier Generale, che terrete completamente informato della situazione durante il periodo della programmazione e dopo.

E' da sottolinearsi la particolare delicatezza dell'incarico conferito al Murchie, ufficiale inglese, ma formalmente dipendente dal Comando della «Forza 255» e tenuto ad informare, non senza il consenso del suo superiore francese, il proprio Quartier Generale degli sviluppi di «Brassard».

Com'è noto, il 17 giugno 1944 il previsto sbarco ebbe luogo. Sottoposte al martellamento di 250 aerei e attaccate dai coloniali di Magnan (12.000 uomini), le forze tedesche che presidiavano l'isola, inquadrate in due battaglioni di fanteria ed in alcuni reparti di artiglieria, dopo aver sostenuto validamente i primi assalti, presero a ritirarsi su più linee difensive, finché, nella notte tra il 19 e il 20, ormai decimate, cessarono ogni resistenza. Gli ultimi sporadici combattimenti si ebbero intorno a Rio Marina, dove alle 14.30 entrò il 4° reggimento fucilieri senegalesi. L'evento è così descritto in un sintetico rapporto del colonnello Cariou, comandante del reggimento:

Le 19 juin 1944 à 14 h. 30 les troupes fraçaises du 4e Regiment de Tirailleurs Senegalais, sous les ordres du Colonel Cariou de la 9e Division d'Infanterie Coloniale, font leur entrée dans Rio Marina.
A 15 heures le drapeau français flotte sur la ville.

Il Governo Militare Alleato si insediò il 20. Proclami firmati da Magnan, nella sua qualità di Vice Governatore Militare (carica che avrebbe ceduto alla sua partenza al colonnello Charles Bouillier), furono diffusi in tutta l'isola. Dovunque sindaci nominati dai vincitori vennero chiamati a sostituire i podestà e i commissari straordinari che avevano operato sotto i tedeschi. Non pochi esponenti del fascio repubblicano furono arrestati dalla *Securité Militaire,* con la quale collaborò attivamente il capitano statunitense Robert K. Smith dell'AMG.

Particolarmente gravosi furono gli impegni che dovette affrontare il maggiore Murchie. Questi, che aveva partecipato allo sbarco confermando le sue doti di soldato — significativamente nel febbraio del '45 sarebbe stato decorato dalle autorità militari francesi con la *croix de guerre avec étoile de bronze* per essere sbarcato il 17 giugno «avec les premiers éléments» e per essersi «offert spontanément au cours des journées de combat [...] pour des fruc-

tueuses liaisons avec les autorités navales britannques» — dovette occuparsi in prima persona dei bisogni di una popolazione impaurita, affamata, dispersa e frastornata da tre giorni di combattimenti. Nell'espletare il suo compito, si meritò fin dall'inizio la riconoscenza della popolazione. In particolare fu grazie alla sua opera se l'ospedale civile poté continuare a funzionare. Prezioso fu l'aiuto che egli accordò ai comuni dell'isola nel loro faticoso lavoro di ripristino dei servizi essenziali.

Sul maggiore Murchie scrissi alcune brevi note nel 1981, curando per il Comune di Portoferraio la parte storica di un volume di memorie fotografiche. Credetti in tal modo di rendere giustizia ad un protagonista della nostra storia recente, ingiustamente dimenticato fino a quel momento dalla pubblicistica locale. Riscontrai del resto proprio allora, e con non poca sorpresa, che era generalmente ignorato il fatto che il Murchie, ritornato a guerra conclusa all'Elba dopo aver ricoperto per conto dell' *Allied Control Commission* un importante incarico in una grossa città del nord, aveva chiuso la sua esistenza, il 28 dicembre 1958, a Rio Marina. Qui, dove ora riposa nel piccolo cimitero evangelico, accanto a sei suoi connazionali periti in un naufragio il 3 novembre 1880, alla vigilia della sua partenza tutti i sindaci dell'isola, nel recargli il loro saluto, lo avevano pregato di non voler dimenticare la terra che aveva imparato a stimarlo e ad amarlo. Tali i termini in cui essi si erano espressi:

Al Maggiore Murchie
Rio Marina
Governo Militare Alleato dell'Elba

Noi sottoscritti, sindaci di tutti i paesi dell'Elba, abbiamo appreso con vivissimo dolore la notizia del vostro trasferimento e di quello degli altri componenti il Governo Militare Alleato dell'Elba e siamo certi di interpretare l'unanime sentimento di tutta la popolazione elbana, che a voi si era profondamente affezionata, nel manifestarvi il sincero rammarico per la vostra partenza e la gratitudine per l'opera intelligente ed affettuosa che in questi mesi di intenso lavoro avete prodigata in favore della rinascita dei nostri paesi.

Infatti, per merito vostro la vita dell'Elba, così provata dalla guerra, si è avviata, in tutte le sue manifestazioni morali e materiali verso la normalizzazione e molti dei più gravi problemi che ci affliggevano sono stati risolti mercè il vostro valido interessamento.

Gran fortuna sarebbe quindi per noi, signor maggiore, che poteste rimanere ancora all'Elba per sorreggerci e guidarci nel duro cammino avvenire; ma non possiamo opporci alle necessità superiori della guerra e della vittoria che vi chiamano altrove.

Tuttavia, osiamo rivolgervi almeno un'ultima preghiera: quella di voler domandare al Capo Governo Militare Alleato per la Toscana, e di voler disporre voi stesso, affinché quale vostro rappresentante rimanga fra noi, a questo Governo Alleato ed insieme al valoroso capitano Smith, anche il capitano H. Bentley che fu vostro fedele collaboratore in questo periodo di liberazione.

Il capitano Bentley, infatti, è stato con voi l'anima e l'ispiratore costante ed intelligente del lavoro che in questi ultimi tre mesi avete svolto per la rinascita elbana ed ha acquisito una conoscenza perfetta di tutti i nostri maggiori problemi. Perciò anche la sua dipartita equivarrebbe ad interrompere, e nel momento più delicato, tutta l'opera di ricostruzione morale e materiale dei nostri paesi che avevate iniziata insieme.

Interpreti dunque dell'intera popolazione isolana, noi vi preghiamo di accogliere questo nostro vivo desiderio che completerà la nostra già profonda gratitudine per voi.

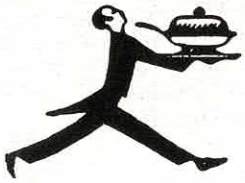
E' con cuore commosso che formuliamo per voi gli auguri più fervidi, pregandovi di non voler dimenticare nei tempi futuri questa nostra isola fedele che ha imparato a stimarvi e ad amarvi.

I sindaci dell'Elba

Gianfranco Vanagolli

AIRONE
Residential
HOTEL ★★★★
ISOLA D'ELBA
☎ 0565 917447

La SPAGHETTERIA
RISTORANTE
di Luciano Falanca
PORTO AZZURRO
Banchina IV Novembre
☎ (0565) 957988



Ristorante « La Canocchia »

BASTA LA PAROLA!

Via Palestro - Tel. 962432 RIO MARINA

rio marina

Marcello vi farà gustare:

Cacciucco - Risotto alla Paella Spaghetti al Modomio - Risotto al Mercato - Altre specialità

e sempre PESCE! PESCE! PESCE!

Loc. Gli Spiazzi - Rio Marina

BAR JOLLY

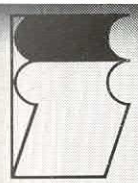
dal Nostromo

Agenzia Immobiliare "ELBA,,

di BARGHINI F. MARCELLO

COMPRA-VENDITE AFFITTI ESTIVI

57038 RIO MARINA (ISOLA D'ELBA)
VIA SCAPPINI, 10 ☎ (0565) 96.25.94

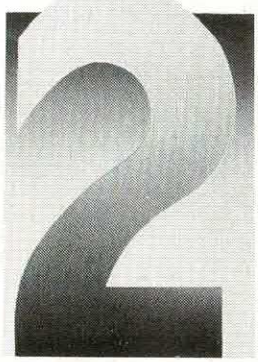


NUOVA "PERSEVERANZA"

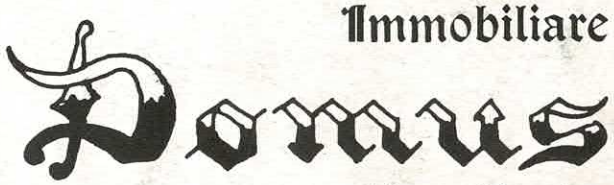
TIPOGRAFIA DAL 1895

● RICEVUTE FISCALI ● BOLLE ACCOMPAGNAMENTO ● STAMPATI INDUSTRIALI E COMMERCIALI ● MODULI CONTINUI
● MANIFESTI ● DEPLIANTS ● PUBBLICAZIONI ● CATALOGHI ● GRAFICA PUBBLICITARIA

PIOMBINO (LI) - loc. S. ROCCO, 13 - Tel. 0565/ - 32193



Agenzia
Immobiliare



del Geom. Nino Spada

Via Grande, 68 - Tel. 0586 / 35.423 Livorno
Viale Elba, 3 - Tel. 0565/917.033 Portoferraio