



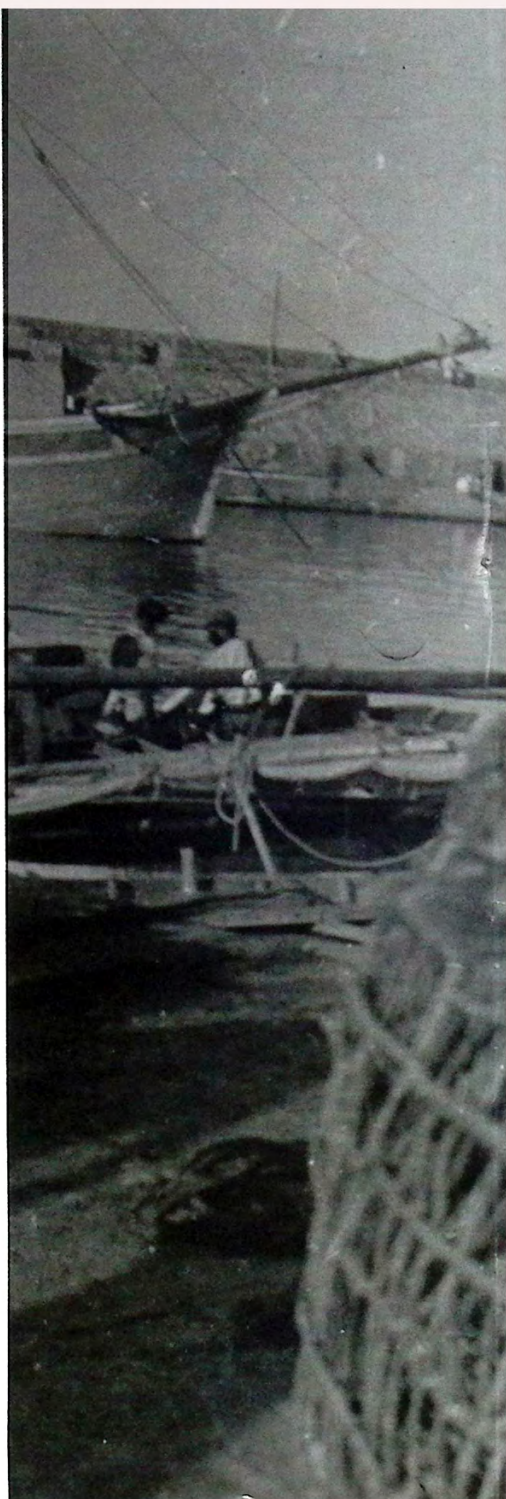
CIRCOLO DELLA VELA MARCIANA MARINA

# SERGIO, UNO DI NOI

Sergio Spina, la persona  
e il suo mestiere

Sergio, uno di noi. Sergio Spina, la persona e il suo mestiere  
Circolo della Vela Marciana Marina [www.cvvm.it](http://www.cvvm.it)

In copertina e a fianco: Sergio Spina, foto da  
[cataluilmarinese.it](http://cataluilmarinese.it)





# Il CVMM ricorda Sergio Spina

→ ENZO DANIELLI, PRESIDENTE CVMM

È ancora molto vivo in tutti noi del Circolo, e di tutti i marinesi, il ricordo di un genio, piccolo di statura e costituzione ma, quasi fosse un rapporto inversamente proporzionale, grande nel settore della progettazione e dell'ingegneria nautica, conosciuto e stimato nel mondo marinaro più di quanto lo fosse da buona parte dei suoi concittadini. Lo ricordo quando si fermava a parlare sulla pedana del Circolo, attaccando dei "bottoni" ai quali era difficile sottrarsi, ma che risultavano interessantissimi anche per me che frequento e pratico il mondo della nautica da ormai settant'anni.

A due anni e mezzo dalla sua scomparsa, con questo numero della consueta pubblicazione annuale vogliamo ricordare la sua figura di sagace e arguto personaggio.

Tutto il Consiglio ha predisposto una manifestazione che si svolgerà nei giorni 16 e 17 luglio e alla quale parteciperanno diversi relatori e due imbarcazioni storiche: è previsto che arrivino dalla Liguria due lunedì, imbarcazioni che storicamente facevano la spola dall'Elba alle coste liguri e viceversa, trasportando all'Elba solitamente materiale edile, e ripartendo con botti di pregiati vini di produzione locale, fra i quali il famoso aleatico.

Appuntamento dunque a quei due giorni.

# Il saluto della Proloco di Marciana Marina

→ LORENZO ANSELMI, PRESIDENTE PROLOCO MARCIANA MARINA

In questi due anni e mezzo dalla scomparsa di Sergio si è più volte parlato della opportunità di ricordarlo sinceramente. Per mantenere vivo quell'archivio vivente che era, di conoscenze tecniche e storiche, disposto con generosità a comunicarle e condividerle, sempre pronto a raccontarci la storia di tutto quello che ha navigato nei nostri mari. Come ProLoco desideriamo esprimere il nostro convinto accordo con il CVMM per far in modo che questo ricordo rimanga vivo in tutti i marinesi, insieme ai tanti amici di Sergio.

**4** Il CVMM ricorda  
**Sergio Spina**  
ENZO DANIELLI

**5** Il saluto della Proloco  
di Marciana Marina  
LORENZO ANSELMI

**8** Sergio Spina  
Un talento Marinese

**9** Programma dell'evento:  
**Sergio Spina, un talento  
marinese**

**10** Leudi a Marciana Marina!  
Un museo en plein air per  
appassionati e non solo

# Sergio Spina

## LA PERSONA

**14** Sergio Spina:  
un genio per amico  
PATRIZIA LUPI

**16** Sergio amico e maestro  
Storie di barche e di uomini  
LORENA PROVENZALI

**19** Un cittadino  
"anticonvenzionale"  
Sergio Spina di Marciana Marina  
GABRIELLA ALLORI

**20** Teoria e pratica  
L'amicizia tra Sergio Spina  
e Giovanni Segnini  
CHIARA BENEDETTINI

**23** Sergio Spina  
Una "figurina Marinese"  
UMBERTO MAZZANTINI

**25** Sergio Spina.  
La biografia

# Sergio Spina

## E IL SUO MESTIERE

### 28 Ma cos'è esattamente un Leudo?

Storie e memorie

GIUSEPPE "POPI" ADRIANI

### 30 Il Leudo

L'ultimo veliero del Tirreno

GIOVANNI PANELLA

### 32 Il Nuovo aiuto di Dio

L'ultimo Leudo navigante in Liguria

GIAN RENZO TRAVERSARO

### 35 Note sulla storia della marineria velica elbana

Dall'età napoleonica all'unità d'Italia

GIANFRANCO VANAGOLLI

### 38 Le rotte dei Leudi

Storia di una amicizia antica

ROBERTO PETTINAROLI

### 41 Sulle tracce della cantieristica marinese

Quattro chiacchiere con Sergio Spina

CHIARA BENEDETTINI

### 44 Sergio Spina e la FICSF

Una storia durata 20 anni

GIAMBATTISTA NICOLINI

### 46 La soprintendenza di Genova e Sergio Spina

Esperto e conoscitore del mondo marittimo del Mar Tirreno

GUIDO ROSATO

### 50 All'ombra del Leudo

L'incontro tra Liguria ed Elba

MIRELLA ZOLEZZI

### 52 Dalla parte dei progettisti

Teoria ed esperienza pratica in acquarelli

MASSIMO PAPERINI

### 54 Il relitto della nave oneraria di Procchio

Il lavoro di Spina per il Museo Archeologico di Marciana

ANGELO MAZZEI

### 59 Sergio Spina, le foto di famiglia

# SERGIO SPINA

## Un talento Marinense

Circolo della Vela di Marciana Marina, Proloco, con il patrocinio del Comune, organizzano per il 16 e 17 luglio un evento per ricordare e celebrare, insieme a chi lo ha conosciuto, la figura di Sergio Spina, eclettico progettista e ricercatore di imbarcazioni storiche, scomparso nel novembre del 2019

Sergio fa parte di quella schiera di personaggi marinesi che rimarranno nel ricordo dei concittadini o dei viaggiatori che lo hanno conosciuto: seduto sulla panchina di fronte alla Piazzetta dove abitava, pronto a raccontare per ore ed ore o a mostrarti i suoi segreti di progettista, custoditi nello studio rimasto immobile, polvere compresa, per decine d'anni. Dotato di raro talento, disegnava con perizia imbarcazioni, soprattutto da lavoro, ma il suo repertorio era vasto. Nel mondo della nautica era apprezzato, conosciuto e vantava molti amici. Scontroso come molti isolani, geniale e autodidatta, iracundo a volte, contadino e marinaio.

L'evento desidera omaggiare e ricordare la rara figura di Sergio Spina, deceduto a Marciana Marina a novembre del 2019, grazie alle testimonianze di coloro che gli erano amici, ma anche dei molti che con lui hanno lavorato, studiato, ricercato,



**Il Paese e il Circolo della Vela lo ricorderanno dedicandogli le serate del 16 e 17 luglio**, insieme alla possibilità di vedere dal vivo due Leudi, Il Nuovo Aiuto di Dio e Zigoela che, come ai vecchi tempi, attraccheranno sotto la "Tore". Sarà un'occasione per ricordare la vita del paese, la sua gente, i mestieri, i suoi talenti, anche attraverso la ricca documentazione fotografica raccolta da Sergio e da altri appassionati.





# PROGRAMMA dell'evento

## 16 e 17 LUGLIO MARCIANA MARINA

- Dalle 18:30 i Leudi Zigoela e Il Nuovo Aiuto di Dio saranno eccezionalmente ormeggiati al moletto del pesce, a disposizione per visite e approfondimenti.
- Il 16 luglio alle ore 18:00 presso il Circolo della Vela di Marciana Marina in Viale Regina Margherita 52, verrà inaugurata una mostra di Ex-voto marinari, gentilmente concessi dal Comune di Marciana.
- Il 17 luglio alle ore 18:00 avrà luogo la Passeggiata nei luoghi di Sergio, condotta da Umberto Mazzantini di Legambiente Arcipelago Toscano. Ritrovo alle ore 18:00 alla Proloco sotto la Torre degli Appiani.

**1ª GIORNATA - ore 21:30, Piazza della Chiesa**

### SERGIO SPINA: UN TALENTO MARINESE

Una serata per ricordare insieme Sergio Spina, in compagnia di coloro che gli erano amici

#### SALUTI

Gabriella Allori, *Sindaco di Marciana Marina* - Enzo Danielli, *presidente Circolo Vela MM* - M. Ilo Giuseppe Micali, *Comandante Capitaneria di Porto* - Eredi di Sergio Spina

#### INTERVENGONO

Gianbattista Nicolini, *vice presidente FICSF* - Gian Renzo Traversaro, *presidente Associazione Amici del Leudo* - Gianfranco Vanagolli, *scrittore* - Gino Ciriaci, *architetto, esperto di nautica* - Manrico Murzi, *scrittore, storico* - Guido Rosato, *funzionario architetto MiBACT a.r*

#### MODERA

Patrizia Lupi, *giornalista*

**2ª GIORNATA - ore 21:30, Piazza della Chiesa**

### SULLE ROTTE DEI LEUDI: CULTURA, CANTIERI E COMMERCII

L'universo che ruotava intorno ai Leudi, tra l'Elba Occidentale e il Tigullio

#### SALUTI

Francesco Olivari, *Sindaco di Camogli* - Valentina Ghio, *Sindaco di Sestri* - Gabriella Allori, *Sindaco di Marciana Marina* - M. Ilo Giuseppe Micali, *Comandante Capitaneria di Porto*

#### INTERVENGONO

Francesco De Nicola, *Università di Genova* - Roberto Bertonati, *armatore Zigoela* - Mario Dentone, *scrittore* - Giovanni Panella, *giornalista* - Antonio Arrighi, *viticoltore*

#### MODERA

Roberto Pettinaroli, *giornalista del Secolo XIX*

Durante le serate verranno proiettate foto e vecchie immagini di Leudi, dei lavori di Sergio, di Marciana Marina e documenti cortesemente messi a disposizione dai relatori.

# LEUDI A MARCIANA MARINA!

## Un museo en plein air per appassionati e non solo

Il mondo dei leudi e di tutto quello che vi girava intorno, dal commercio ai legami con altre regioni, dalla cultura di mare a quella del vino, torna a Marciana Marina il 16 e 17 luglio.

I leudi Zigoela, Il Nuovo Aiuto di Dio e la goletta Amore Mio saranno ormeggiati eccezionalmente ai pontili del Circolo della Vela di Marciana Marina e saranno visitabili da pubblico, a partire dalle 18,30. Un'occasione da non perdere!

Nome	Nuovo Aiuto di Dio	Zigoela	Amore mio
Tipologia	Leudo vinaccere	Leudo moderno	Goletta
Costruttore	Antonio Muzio (Capetta), Sestri Levante	Mario Cecchi, Livorno	Franchini, Riccione
Anno del varo	1924	1998	1964
Lunghezza massima ft., senza asta polacccone	15,45 m	13,50 m	11,22 + 2,50m di bompresso
Larghezza massima ossatura	4,55 m	4,00 m	3,43
Immersione massima	0,90 m	1,65 m	1,60
Superficie velica totale: vela latina + polacccone	158 mq	120 mq	100mq
Associazione di riferimento	Amici del leudo, Sestri Levante	Compagnia delle Vele Latine, La Spezia	Lino Tirelli



CREPES

**GELATERIA  
ARTIGIANALE**

Viale R. Margherita, 32 Marciana Marina





GELATERIA



YOGURT



WAFFEL



FRAPPE



In alto: Il Nuovo Aiuto di Dio  
Nella foto a destra: Zigoela

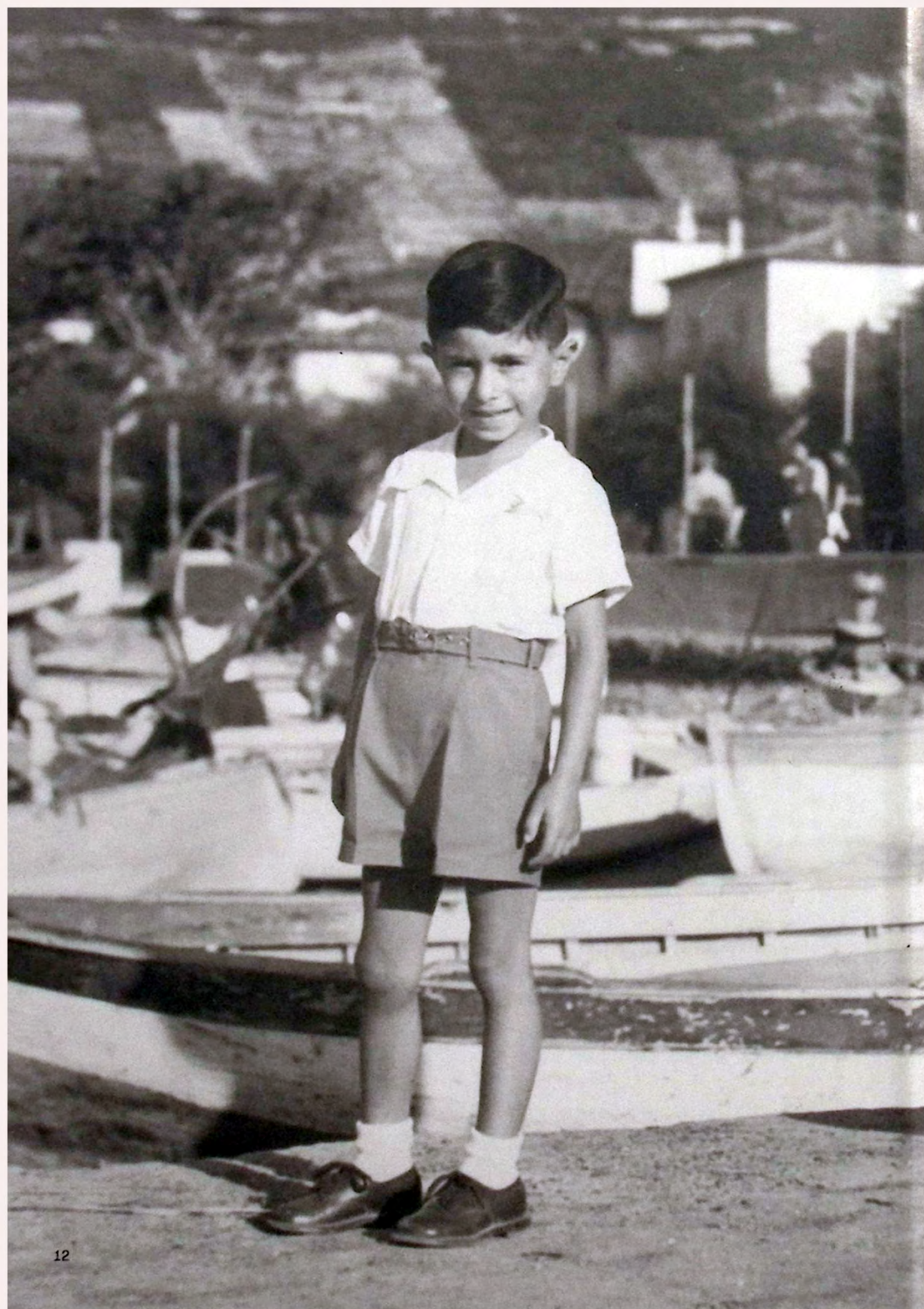


**UnipolSai**  
ASSICURAZIONI

PROGETTO Snc di Manfanetti R. e Parrini M.

**NUOVE POSSIBILITÀ**  
PER LE TUE ESIGENZE  
ASSICURATIVE E DI RISPARMIO

Agenzia Generale: Via Manganaro, 150 - 57037 Portoferraio - Tel. 0565 919263  
Ag. SubAgenzia: Via Aldo Moro, 62 - 57037 Marciana Marina - Tel. 0565 904474



# Sergio Spina

LA PERSONA

# SERGIO SPINA: un genio per amico

Con piacere ripubblichiamo, ringraziando l'autrice, questo articolo apparso su Enjoy Elba and the Tuscan Archipelago nel giugno nel 2020. Un vivace e affettuoso ritratto del "nostro" Sergio che servirà perfettamente come introduzione di questo volume a lui dedicato

→ DI PATRIZIA LUPI

Per chi lo vedeva seduto sulla solita panchina, qualsiasi vento sferzasse la murella, di fronte al suo antro-magazzino, mentre si guardava d'intorno con fare accigliato ma che mascherava una gran voglia di attaccar bottone, Sergio Spina appariva come uno di quei personaggi che ogni paesino che si rispetti nasconde nei suoi vicoli, un misto fra contadino e lupo di mare, fra operaio e artista, fra eremita e conferenziere, perché quando attaccava a raccontare la sua storia non si fermava più. Solo allora capivi, senza più giudicarlo per il suo modo di vestire diciamo originale, come di chi prende i vestiti dal baule alla rinfusa e non conosce calzolaio, che era un genio.

Un genio della marineria. Un disegnatore e costruttore navale di raro talento. Un esperto di quelli veri con le mani tagliate dal lavoro e la testa fina di uno che ha passato tutti gli inverni della sua vita a studiare, anche perché la televisione non l'aveva e non la voleva: come diceva lui "lo rincretiniva", e non aveva tutti i torti. Si sospetta che usasse poco anche qualsiasi altro tipo di elettrodomestico, ma aveva sei o sette finestre e tre o quattro

porte che davano sulla piazzetta più bella del lungomare di Marciana Marina. Dai vetri, con le ragnatele al posto delle tendine, che facevano l'occholino da pareti scrostate dove il colore era solo un vago ricordo, con le persiane *pencioloni*, dominava l'orizzonte. Da qualche pertugio, quatto quatto, scendeva a salutarti quando, unico turista, arrivavi in paese nei brevi pomeriggi dell'inverno ventoso del Nord Ovest elbano.

Sergio era di quelli che non sbagliano un calcolo e magari te lo fanno a memoria, di quelli che fanno arrossire gli ingegneri, che lui chiamava presuntuosi, perché nessuno come lui sapeva disegnare una qualsiasi barca, solo lui era capace di riconoscere un legno, la stagionatura e da dove veniva. Sapeva se era adatto a una certa componente dell'imbarcazione che stava progettando o se rischiava di difettarsi nel tempo. Solo lui sapeva come trarre da un ciocco grezzo un gioiello caldo e sinuoso, come solo il legno sa essere.

Iracondo e brontolone, circospetto e parsimonioso, alla fine, se entravi nelle sue grazie era pronto a darti una mano e a mostrarti, come fosse lo studio di un

alchimista, la sua abitazione che odorava di camino anche d'estate, dove c'era solo l'essenziale, oltre ai libri che teneva come reliquie e alle sue preziose carte. Il suo computer di epoca preistorica troneggiava su un tavolo da architetto recuperato chi sa dove, qualche tasto era saltato, ma conteneva tutto quello che lo scibile umano sulla nautica contiene. Solo lui sapeva orientarsi in quel disordine ordinato, dove i rotoli di carta pergamena con ricamate geometrie disegnavano carene dalle linee allineate, pilotine e vecchi velieri, gozzi come quelli degli "scarronzoni" livornesi che vincevano le Olimpiadi, barche di foggia medievale per la regata storica di Pisa. E ancora scranni e alberi maestri, remi e paratie. Meravigliosi i mezzi modelli appesi al muro, indispensabili per capire se al disegno piatto corrispondeva la perfezione tridimensionale della barca. Con gli stessi abiti e con uguale maestria lavorava di zappa, di riga e di compasso. Dal suo tornio o dalla sua sega elettrica dalla base arrugginita, di cui era illeggibile per l'usura anche la targhetta del costruttore, era capace di tirar fuori oggetti di incredibile precisione. Piccole sculture di cui era geloso ma, se gli piacevi, ti regalava uova bionde o scure, con le venature in bella mostra, issate su un piedistallo, versione elbana delle Faberger ma senza frozoli, sicuramente fatte con lo stesso amore.

Quando all'orizzonte appariva una vela lui, senza cannocchiale - ne aveva uno che doveva aver fatto tutte le guerre con Napoleone ed era così ammaccato e con la lente così mal ridotta che poteva vedere solo quel che la sua immaginazione gli mostrava - la riconosceva. Non la vela ma la barca. Anno di costruzione, stazza, cantiere e provenienza, superficie velica, lunghezza, larghezza e

**PATRIZIA  
LUPI**

Giornalista, è stata Responsabile della Comunicazione e Marketing del Gruppo Compagnia Portuale di Livorno, Amministratore dell'Agenzia di Comunicazione Portonuovo Comunicazione, Direttore responsabile della pubblicazione Polo-porti e logistica e Dirigente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia. Oggi dirige la rivista Enjoy Elba and The Tuscan Archipelago ed è Consigliera della Proloco di Marciana M.



altezza alla linea di galleggiamento, proprietari e parenti dei proprietari, dal varo in poi. Anche i nomi dei comandanti, la merce che aveva trasportato, se l'aveva trasportata, e i viaggi che faceva. Aveva una memoria paradigiosa, quando si trattava di barche. E anche quando si trattava dei fatti del Paese: tutto sapeva, anche quel che non avrebbe dovuto sapere. Osservava molto come fa chi vive in solitudine, per scelta e per destino. Non salutava mai per primo: di solito si schermiva se lo invitavi a pranzo, ne ho avuto l'onore solo una volta e perché doveva essere un'occasione molto speciale con persone speciali. Però quando tirava fuori la scatola da scarpe ingiallita, con le fotografie di mezzo paese, sbiadite e polverose, e iniziava a raccontare di questo e quello, di come si vendemmiava, della sua prima barchetta, dell'asino Poldo, del suo primo lavoro milanese come tecnico in un'azienda di apparecchiature medicali, delle sue improbabili fidanzate, passando poi a sciorinare i grandi nomi della nautica italiana di cui era amico, ti chiedevi cosa fosse vero e cosa fantasia di tutto quel parlare. Ma proprio allora, mentre ti convincevi che forse tutte le rotelle non ce l'aveva, passava un famoso costruttore visto solo sui magazine patinati, il professore universitario ingegnere davvero, il sovrintendente di quella città o di quell'altra, il famoso giornalista che lo salutavano con deferenza, e sparivano con lui su per la scaletta che portava in quelle stanzucce così preziose di sapere e piene di mare, per quanto dimenticate dall'aspirapolvere, e capivi che uno come Sergio non sarebbe mai rinato. Ci manca.

# SERGIO AMICO E MAESTRO

## Storie di barche e di uomini

Ce lo ricordiamo scarruffato dal vento, con l'aria sbruffoncella, gli occhi intelligenti e vivaci, quando arrivava a prendere un caffè, magari con una cesta di funghi che era andato a raccogliere proprio per noi e per mamma, con la quale erano compaesani da ragazzi e dividevano vecchi ricordi delle persone e degli eventi della Marina. E raccontava – con dovizia di particolari – storie di barche e di uomini

→ DI LORENA PROVENZALI

Sergio continua a vivere in mezzo a noi, ancora oggi nei nostri ricordi di ogni giorno, seduto a chiacchiera sulla panchina sotto casa o immerso nel suo studio sul lungomare con vista sulla Torre di Marciana Marina, un universo parallelo dove ha sempre custodito carte e mezzi modelli preziosi oltre a libri oramai introvabili. E dove potevi lasciare un messaggio solo e rigorosamente sulla segreteria telefonica, perché lui non ha mai voluto né un cellulare né la connessione a Internet!

Ha sempre studiato e contribuito a modificare barche di tutti i tipi, pure se per molti anni ha collaborato nell'ambito degli apparecchi biomedicali a Milano, viaggiando per lavoro tra Parigi e la Scandinavia. Ma prima di allora menzionava la straordinaria occasione del servizio militare in Sardegna presso una sede dell'Istituto Geografico Militare, dove aveva potuto arricchire le sue conoscenze cartografiche.

### I mille interessi di Sergio

I suoi bellissimi disegni della nave romana affondata a Procchio, della quale Gino Brambilla curò i primi recuperi negli anni '60 seguiti da quelli a cura della Soprintendenza, si possono ammirare al Museo Civico Archeologico di Marciana alta. Le navi napoleoniche, studiate persino sui dipinti dell'epoca e delle quali parla anche in un video piuttosto recente<sup>1</sup>, le aveva disegnate in occasione di una delle numerose collaborazioni con Gloria Peria<sup>2</sup> e con Marina Segnini, figlia del suo grande amico Giovanni. Maestro d'ascia. Giovanni racconta che Sergio aveva una manualità straordinaria nel forgiare il legno, creava per esempio mezzi modelli di barche o bellissime uova con la sega a nastro, che piano piano con il frullino e il vetro ripuliva, dando loro la finitura delle curve. Sergio che raccontava, senza mai darsi aria, di aver fatto parte anche del Consiglio di regata delle Antiche Repubbliche Marinare



Sergio Spina con le ragazze dell'equipaggio marinese della voga a sedile fisso



Italiane, in qualità di rappresentante del Comitato Tecnico Olimpico. Ma probabilmente sono le barche della voga quelle che ha più amato: si occupava di modificarle e migliorarle per gli atleti e gli allenatori – come Graziano Miliani, Piero Uglietta e Fabio Trivella – che ancora oggi lo ricordano con grande affetto ripensando alle sue “magie”. Dopo un approccio un po’ burbero, Sergio si era presto trasformato in un prezioso *problem solver* capace di trovare la soluzione tecnica più adeguata a qualsiasi problema che riguardasse lo scafo o i remi delle barche, per ripararle o renderle più veloci. Si è sempre impegnato molto per permettere alle ragazze e ai ragazzi della voga di faticare meno e di ottenere risultati sempre più soddisfacenti, fino a che, proprio grazie al suo contributo, la Federazione Canottaggio a Sedile Fisso (FICSF) di cui era Presidente della Commissione Tecnica, adottò un modello standardizzato, economico e facile da trasportare, che permettesse agli equipaggi di gareggiare ad armi pari.<sup>3</sup>

### Dai Leudi alle barche del futuro

Sergio è stato un grande studioso delle imbarcazioni elbane del passato: dei Leudi, che aveva a lungo studiato e disegnato, sono stati pubblicati i suoi precisissimi disegni nel libro di Giovanni Panella “La Vela Latina”<sup>4</sup>

Aveva inoltre scovato chissà dove negli archivi il bando delle regate internazionali di agosto 1899 dell'allora Club Nautico Elbano (del quale era Presidente Ubaldo Tonietti, e Presidente Onorario nientepopodimeno che S.A.R Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi), probabilmente il primo nucleo della sezione della Lega Navale Italiana fondata a Portoferraio nel 1901. Sergio ne era stato Socio per molti anni, e aveva partecipato con sui disegni alla bella mostra del 2017 presso il Grigolo in occasione della presentazione del libro di Gloria Peria: *Una nobildonna dell'Ottocento e il mare dell'isola d'Elba*<sup>5</sup>. Ma Sergio si è dedicato naturalmente anche agli studi di barche avveniristiche di famosi cantieri, il suo



## RISTORANTE Luigi

- Cucina toscana rinomata per i piatti a base di carne
- Ambiente caldo e accogliente
- Grande sala per l'inverno e giardino con bella vista per la buona stagione
- Primi piatti con pasta fatta in casa da non mancare le grigliate... grandi specialità del locale

**Chi non lo conosce ancora farebbe bene a non perderlo!!!**

SCONTO 10% ai soci del CVMM che presentano la tessera ed ai partecipanti alle manifestazioni veliche GRATUITAMENTE ai bambini fino ai 6 anni

Loc. Lavacchio - Poggio (Manciana) Tel. 0565 99413  
www.trattoriatoscanadaluigi.it



## LORENA PROVENZALI

Lorena Provenzali è nata e vive all'Isola d'Elba. Dopo gli studi letterari e una parentesi lavorativa a Firenze, è tornata sull'Isola.

Da sempre appassionata di mare e di vele, è Segretario della **Lega Navale di Portoferraio** e del **Comitato del Coordinamento dei Circoli Velici Elbani**, è una organizzatrice infaticabile di regate, veleggiate, attività formative per gli allievi della Scuola Vela, convegni e incontri. Lavora presso Acqua dell'Elba.



Il bando delle regate di Portoferraio di inizio secolo scorso, rinvenuto da Sergio durante le sue ricerche

→ <https://www.museiarciipelago.it/musei/museo-civico-archeologico-di-marciana/>

→ <http://www.comune.amalfi.sa.it/materiali/439.pdf>

→ <http://canottieriportoceresio.blogspot.com/2007/01/>

studio è sempre stato un punto di riferimento dei costruttori e di tutti coloro che desideravano imparare dalla sua arte. Una grandissima passione e una manualità straordinaria che Sergio ha sempre messo a disposizione: cura e accorgimenti speciali applicati all'ingegneria nautica per rendere le "sue" barche, vere e proprie creature più performanti e spesso più belle. Anche il famoso fotografo James Robinson Taylor, chiamato a Marciana Marina o a Portoferraio in occasione delle regate AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca), fotografando le antiche signore del mare ormeggiate in darsena medicea, si avvaleva dei consigli di Sergio, che di ogni barca narrava particolari tecnici, aneddoti e storie.

Ce lo ricordiamo sempre perfettamente a suo agio davanti alla telecamera, che fosse un documentario di Geo o di Linea Blu, o comodamente seduto in

poltrona sugli scogli di Sant'Andrea a raccontare di legni e di barche nell'ambito del Ramadoro Festival intervistato da Tiziana Pisani.

In una giornata nuvolosa di novembre del 2019 tanta gente del paese e dell'isola d'Elba, ma pure tante persone arrivate da lontano, erano in chiesa a Marciana Marina per accompagnarlo e dargli un ultimo saluto. La sua porta sul lungomare resta chiusa da allora, ma Sergio noi ce lo ricordiamo tutti i giorni, sempre molto concentrato nei suoi pensieri, proprio come i geni che non appaiono tali, magari distratto ma molto attento alle persone e alle cose a cui tengono: barche e uomini.

1 L'intervista a Sergio Spina sul tema della cantieristica marinense è pubblicata su YouTube, fa parte del Progetto SMART, è realizzato con il contributo della Regione Toscana e pubblicato nel gennaio del 2020. Si può visionare al link: <https://www.youtube.com/watch?v=u0KXC4nRM5E>.

2 Gloria Peria, di formazione universitaria storica, dal 1980 si occupa di Archivistica e da 15 anni della Gestione Associata degli Archivi Storici di tutti i Comuni dell'isola d'Elba della quale è Direttore scientifico. Membro del Direttivo del Centro Nazionale di Studi napoleonici e di storia dell'isola d'Elba, ha progettato e curato la stampa di numerosi testi di argomento storico locale.

3 Molte storie di voga e di barche remiere sono state raccontate magnificamente da Michele Melis e Michele Donati con la collaborazione di Lorena Provenzali su Elbareport ([www.elbareport.it](http://www.elbareport.it)) nella rubrica C'era una volta il Grigolo. Si segnala in particolare La storia di Nilo Lombardi e Oreste Colombo, protagonisti del Palio Remioto Elbano e del periodo d'oro delle barche di legno, in vari capitoli pubblicati a più riprese tra il 2020 e il 2021.

4 Giovanni Panella, *La Vela Latona*, Casa editrice Hoepli, 2015.

5 Gloria Peria, *Vittoria Altoviti Avila Toscanelli. Una nobildonna dell'Ottocento e il mare dell'isola d'Elba*, Persephone Edizioni, 2017.

# UN CITTADINO “ANTICONVENZIONALE” Sergio Spina di Marciana Marina

Il ricordo di Gabriella Allori, Sindaco di Marciana Marina: esperto, meticoloso, ruvido, appassionato. Ecco Sergio Spina delineato con poche e affettuose note che preferiscono il taglio personale e umano a quello istituzionale

→ DI GABRIELLA ALLORI

Ho conosciuto Sergio giovanissima quando ho iniziato a lavorare al Circolo della Vela, lui faceva parte del Consiglio con la carica di Direttore Sportivo e tutti i giorni era presente in sede. Alla fine del primo anno di lavoro grazie lui conoscevo le imbarcazioni di tutti i Soci, dalle dimensioni alla tipologia fino al cantiere di costruzione, seguendo le

preziose informazioni che quotidianamente mi lasciava. Certamente aveva un carattere particolare, talmente particolare che definirei “anticonvenzionale” sotto tutti i punti di vista, ma negli ultimi anni si era molto ammorbidito acquistando la tipica saggezza che arriva con il passare del tempo. Mi resta di lui il ricordo di una persona estremamente competente nel suo lavoro che peraltro svolgeva con grande passione; sono molte le persone che fermandosi alle apparenze, non l’hanno conosciuto fino in fondo e non hanno avuto modo di apprezzarne le qualità. Per questo io l’ho sempre definito un “genio incompreso” e come tale resterà nei miei affettuosi ricordi.

**GABRIELLA  
ALLORI**

Nata a Marciana Marina, lavora da 34 anni al Circolo della Vela. Dopo l’esperienza negli anni ‘80 e, dal 2007 al 2012 come Consigliere Comunale – nel secondo caso con delega al bilancio – è stata eletta Sindaco nel 2017, e confermata, alle elezioni del 2022.

# TEORIA E PRATICA

## L'amicizia tra Sergio Spina e Giovanni Segnini

Un Maestro d'Ascia e un Progettista, studioso ed esperto di imbarcazioni: ovviamente non poteva che nascerne una collaborazione e, in questo caso, anche una lunga e affettuosa amicizia, testimoniata in questa intervista con Giovanni Segnini

→ DI CHIARA BENEDETTINI

Una volta appreso il mestiere del Maestro d'Ascia alla "vecchia maniera", ovvero da padre in figlio, Giovanni Segnini ha continuato la tradizione di famiglia, costruendo gozzi, pilotine, e occupandosi di restauri di vecchie barche. Tutto ovviamente in legno. Se siete curiosi di cosa significa, e di cosa fa Giovanni, non è difficile trovare il suo laboratorio sulla salita dietro la Fenicia: e tra i molti che lo hanno frequentato c'è stato naturalmente anche Sergio Spina, che portava a Giovanni notizie e informazioni sulla "pratica moderna" del progettare e costruire.

**Giovanni Segnini** – Anche se siamo nati e cresciuti nello stesso paese, abbiamo cominciato a frequentarci quando Sergio è tornato da Milano, dove progettava apparecchi elettromedicali. Dopo mio padre, che mi ha insegnato il mestiere, è stato lui il mio mentore più importante, ed è grazie alle sue idee e insegnamenti che ho potuto progredire nel mestiere. Quando gli chiedevo qualcosa, e anche quando non gli chiedevo nulla, veniva su da me al cantiere

e mi informava delle nuove tecniche di progettazione, dei nuovi prodotti e macchine da costruzione. Frequentava spesso la bottega anche perché veniva a fare i mezzi modelli dei suoi progetti, gozzi, barche a vela e da lavoro ecc.

**Su quali progetti avete lavorato insieme?**

**GS** – Insieme abbiamo fatto la mia prima barca di un certo pregio: si trattava di un gozzo in legno per un conosciuto giornalista che aveva in programma di passare qui le sue vacanze. In seguito abbiamo fatto il mezzo modello e poi abbiamo costruito un gozzo classico, seguendo le vecchie tecniche di costruzione, e anche una pilotina di 7 metri. Abbiamo anche fatto molte modifiche a barche a vela che dovevano competere in regata, per farle rientrare nei parametri della stazza. Sergio mi ha aiutato tantissimo anche quando ho dovuto fare dei restauri: mi aiutava a riconoscere e mantenere gli aspetti caratteristici di quella specifica imbarcazione, diciamo a rispettare le cose belle e di valore delle imbarcazioni storiche.



**Sergio era un grande esperto di leudi, lei conosce bene questo tipo di imbarcazioni?**

**GS** – Vero, Sergio conosceva benissimo i leudi, mentre io ci ho lavorato raramente. Collaborava con molti studiosi che se ne sono occupati, capitava spesso che nomi anche piuttosto conosciuti venissero a visitarlo a Marciana Marina. Essendo un cultore di barche storiche del Mediterraneo aveva moltissimi contatti, dalla Sicilia a Malta, era anche stazzatore nelle regate classiche di Venezia e Amalfi, e lavorava anche con la Federazione Canottaggio a Sedile Fisso, di cui era consulente.

Il Dollaro o Nuovo Sestri al molo Nord del CVMM dopo i lavori di abbellimento a cura del maestro dascia Antonio Nannini che lavorava presso Esaom, siamo nel 1985.  
Alla cura del Dollaro ha sempre provveduto Giovanni Segnini.



**IL GRAMMOFONO  
BAR**

**Colazione • Pranzo • Aperitivo**  
**Terrazza sul mare**

Viale Regina Margherita, 27 Marciana Marina

Giovanni Segnini al lavoro  
nel suo cantiere



#### Ha lavorato sui leudi?

GS – Non ne ho mai costruiti , però mi sono occupato delle modifiche apportate a un leudo che qui a Marciana Marina era molto conosciuto, il Dollaro. Ho ricavato delle cabine, che non erano previste dato che tutto lo spazio disponibile era dedicato al carico, ho modificato falchette e capo di banda, insomma l'abbiamo resa una barca idonea a portare in mare le persone e non solo le merci.

Ma di leudi alla Marina ne abbiamo visti anche altri, anche Il Nuovo Aiuto di Dio che era stato restaurato, e si era pensato per un certo periodo di riportarlo a percorrere le vecchie rotte che collegavano l'Elba alla Liguria.

#### Cosa le ha insegnato Sergio?

GS – Mi ha aiutato ad aggiornare le tecniche di costruzione e di progettazione, anche delle barche storiche, mi ha corretto e insegnato cosa significa

progettare con un computer rispetto alle tecniche empiriche e mi ha fatto conoscere anche tante cose innovative. Negli anni '80 veniva qui in cantiere a lavorare – Sergio aveva anche una grande manualità – perché voleva mettere i foil ai gozzi, per sostenerne la poppa e farli navigare meglio, quindi con grande anticipo rispetto alle sperimentazioni attuali su questa tecnologia.

#### Un ricordo piacevole e un rimpianto su Sergio?

GS – Nonostante lo avessimo detto cento volte, non siamo mai andati a visitare insieme manifestazioni o fiere nautiche, peccato perché sarebbe piaciuto a entrambi. Mi fa ancora sorridere invece il ricordo di quando lo chiamavo per risolvere qualche problema o questione difficile per una barca in costruzione o in restauro: lui mollava tutto, anche il suo orto, per venire qui a discutere insieme e a sentire il profumo del legno.

**RISTORANTE PIZZERIA**  
*Da Beppe*



Viale Regina Margherita 67/g - Marciana Marina - Tel. 0565 904606

# SERGIO SPINA

## Una "figurina Marinese"

Sergio era, come spesso succede, un genio ben compreso nel mondo, ma che per i marinesi restava un tipo strano, a volte collerico come una tramontanata, a volte, quando parlava delle sue barche, innamorato come gli innamorati, era il venticello che soffia e rinfresca quando il sole va giù nelle notti d'agosto. Saresti stato ore a sentirlo e lui stava ore a parlare

→ DI UMBERTO MAZZANTINI

Sergio Spina era figlio di contadini, il su' babbo, Nedo, era un uomo alto e robusto, con un grosso asino grigio e un basco sempre in testa.

La su' mamma, alla quale Sergio somigliava, era una di quelle donne con la pelle cotta dal sole, che sembrano fragili ma sono forti e affilate come una falce. Gente contadina





che si era guadagnata il benessere con dura fatica. Ma Sergio non era fatto per vigne e zappa: se frugate tra le foto della memoria che custodisce Antonio Mattera, scoprirete un bimbo gracile e seriamente felice, sempre in mare, sempre con una barchetta o vicino a una barca. Sono le foto di un destino, scelto e segnato. Sergio Spina quelle barche, quei guzzi e quei motoscafi filanti, quelle barche a vela dei suoi sogni che carezzava con gli occhi da bimbo, le avrebbe progettate, costruite, trasformate in moderno futuro, in prototipi da gara, in vascelli per campioni. Sergio non era come noi: lui sognava numeri ed ellissi, il mondo era curvature e matematica, flussi e vento. Era un costruttore e un ricostruttore. Ma Sergio era anche come noi: era un marinese, e ci fustigava con le sue frasi celebri e irripetibili sotto le quali celava un amore fisico e dell'anima per quegli scogli, quel lungomare e quella torre, quella casa arrampicata sulle scale dove aveva il suo nido di gabbiano corso nel quale covava le uova del pensiero delle sue barche.

Sergio Spina l'ho conosciuto tardi, lui anarcho-liberista senza Partito, che l'unica tessera della sua vita che abbia mai avuto credo sia stata quella del Circolo della Vela di Marciana Marina, e diffidava di uno di sinistra come me. E io non mi avvicinavo a un uomo che non si accostava e che viveva di altre cose rispetto alle mie. Ci siamo conosciuti quando a Sergio venne dato il compito di rivedere una proposta di Porto avanzata dall'allora Sindaco Giovanni Martini e, con nostra comune sorpresa, ci ritrovammo d'accordo quasi su tutto. La diffidenza

basata su pregiudizi scomparve, come l'alba dopo una mareggiata – come faceva lui – mi dette una qualche confidenza.

Ci fermavamo raramente a parlare sotto le tamerici, in faccia al mare e al molo, davanti alla sua casa che restringe scali Mazzini e apre viale Margherita, una confidenza conquistata, centellinata, parsimoniosa, fino a che Sergio non mi portò a vedere i suoi sfolgoranti tesori di intelletto e maestria del suo studio affacciato sul vento salmastro e mi svelò qualche segreto della sua vita, inimmaginabile se guardavate quell'uomo minuto e scuro che a volte si scordava di cambiarsi i vestiti cotti dal mare perché aveva troppo da fare e da pensare. Alla fine abbiamo fatto anche qualcosa insieme, qualche iniziativa e passeggiata. È stato come conquistarsi la fiducia di un ferone, di un grosso delfino curioso e scuro: difficile ma soddisfacente. E credo che lo stesso sia valso per Sergio. Non è stata certo un'amicizia, ma una stima conquistata, come un approdo tranquillo, dopo una lunga navigazione tra le onde a bordo di una delle magnifiche barche di Sergio.

A vista, senza strumenti, con qualche mira marina, alla marinese. Sergio se n'è andato all'improvviso, forse come avrebbe voluto, e chissà quante barche da sogno, quanti calcoli di vento e di mare, si è portato dietro. Chissà che magnifica barca a vela ha costruito per Dio, per navigare tra le galassie della Via Lattea. Sergio Spina era un marinese che conosceva come pochi la Marina, i marinesi e la loro storia, e le loro storie di mare. E noi marinesi lo ricorderemo per le sue barche, per le sue creature, e per le sue sentenze senza appello su di noi. E non è poco, anche per un essere geniale.



# Sergio Spina

Sergio Spina nasce a Marciana Marina il 1 Agosto del 1943. Frequenta le Scuole elementari dal 1949 al 1954, e la Scuola secondaria di avviamento professionale dal 1954 al 1957, in entrambi i casi a Marciana Marina; termina il suo ciclo di studi all'Istituto Tecnico per Costruttori Navali di Viareggio, diplomandosi nel 1963.

- > Nel 1964 e 1965 espleta il Servizio militare in Marina Militare, operando in Sardegna come topografo, e viene congedato col grado di Sergente.
- > Nel 1965 si trasferisce a Milano e lavora come progettista di apparecchiature tecnologiche per anestesia e rianimazione fino al 1982, anno nel quale decide di tornare a Marciana Marina.
- > Da quel momento ha operato come progettista di imbarcazioni di vario tipo, come storico di imbarcazioni antiche, esperto di costruzioni navali ed di barche da canottaggio.
- > Durante gli anni '80, da pioniere, studia e sviluppa i *foil* per rendere plananti i gozzi; dal 1982 fa parte della commissione tecnica della Federazione Italiana canottaggio a sedile fisso e, dal 1990, diviene Presidente di questa commissione.
- > Come esperto partecipa alle regate storiche di Pisa e Venezia ed esegue costantemente ricerche storiche sull'Elba e su Marciana Marina.
- > Dal 2005 diviene Consulente della Soprintendenza per il Patrimonio Storico, artistico ed Antropologico della Liguria, per il patrimonio marittimo.
- > Muore a Marciana Marina il 7 novembre 2019.

---

## BIBLIOGRAFIA (PARZIALE)

- Il mezzogarbo: analisi di un metodo e sua applicazione nella costruzione di una barca nell'area catanese. (in: "NAVIS", *Archeologia, Storia, Etnologia Navale*. Atti del I Convegno Nazionale, 2010)
- *Il Leudo: barca da lavoro del Tirreno*. (in collaborazione con Luca Trapani) . "Gruppo modellistico Trentino"
- Zolezzi M. - Chiappe R., *All'ombra del Leudo*. Con interventi di Rita Chiappara e Sergio Spina. Ed. De Ferrari, 2013.
- Bellabarba S. e Guerreri E., *Vele Italiane della costa occidentale*. Con numerosi i contributi di Sergio Spina. Editore Hoepli
- *Costruzione di mezzo scafo*. Articolo di Corsoni G. in visita a Sergio Spina. Edizione Magellano, Associazione modellistica navale



# Sergio Spina

E IL SUO MESTIERE

# MA COS'È ESATTAMENTE UN LEUDO?

## Storie e memorie

Oltre alla definizione tecnica, il leudo è il simbolo di un passato di commerci e di un modo di vivere estinto. Ma non dimenticato. Sergio Spina gli dedicò studi e tributi, ed è anche grazie a lui se i leudi e cosa rappresentano fanno oggi parte di un pezzo consistente di storia elbana

→ DI GIUSEPPE "POPI" ADRIANI

A questa domanda che può essere posta da un turista, o da un giovane inesperto di faccende navali, risponde al solito in maniera dettagliata Wikipedia: Il leudo o loido (in lingua italiana anche leuto o liuto, in lingua ligure leuidub o leùdu pron. /'loidu/) è il nome dato, in Liguria, ad una famiglia di barche a vela latina che sono state utilizzate per le attività di cabotaggio (trasporto di merci) fino agli ultimi decenni del Novecento, in tutta l'area mediterranea. In questo numero speciale del nostro giornale vogliamo raccogliere le testimonianze di chi ha conosciuto personalmente Sergio Spina e, assieme a lui, ha coltivato la passione per quei "legni" spartani che un tempo costellavano le nostre marine, ormeggiati con grande inbando (come nei dipinti di Lloyd) o addirittura spiaggiati in sicurezza a ridosso dei borghi incastonati lungo le nostre coste. Quando ero piccolo, nella metà dello scorso secolo (!) si raccontava sempre ai bambini l'indovinello "è arrivato un bastimento carico di?... con punti di sospensione a lasciare intendere un carico di merci più o

meno preziose in arrivo da terre lontane. Di fatto il bastimento era proprio quella barca che in grande (con gli aggiustamenti frutto dell'esperienza dei maestri d'ascia di allora) replicava i gozzi e le bilancelle più adatte



**GIUSEPPE "POPI"  
ADRIANI**

Elbano di famiglia, biologo, amante del mare in tutte le sue forme, e Socio e Consigliere del CVMM da 40 anni. Oggi fa la spola tra Marciana Marina e Firenze, dove dirige la sua azienda nel campo della diagnostica industriale.

al piccolo cabotaggio costiero. I Leudi e le Tartane, da tempo immemore, con le personalizzazioni del caso in termini di vele ed armature, solcavano il mare Mediterraneo carichi di vino, formaggi, materiali edili, in una sorta di scambio merci continuo (oggi diremmo anche "etnico") dal basso impatto ambientale, grazie alle vele, o all'occorrenza a piccole motorizzazioni di supporto per i momenti di bonaccia. Erano i camion di un tempo, oggi sostituiti in toto dagli autoarticolati che per guardare il mare necessitano comunque di grandi traghetti, sommando due impatti (in termini di impronta della CO<sub>2</sub>) non trascurabili. Ma forse la cosa più intelligente di quella logica dell'andar per mare a scopo mercantile (altri più esperti in queste pagine descriveranno le peculiarità strutturali di tali imbarcazioni), era nel modo "snello" di gestire le mercanzie a bordo. Il carico (immaginiamo vino

procanico, unica vera risorsa isolana dei tempi) veniva immagazzinato in botti capienti quasi strutturali allo scafo, grazie alla vasta stiva e alla grande apertura in coperta, bordata da alte e massicce mastre, richiudibile con diversi paglioli mobili. Sopra veniva steso un telone impermeabile che stagnava il tutto, solidale alla coperta che, grazie al "bolzone" esasperato, si bagnava e si asciugava nelle andature di bolina, senza creare infiltrazioni d'acqua. Una volta arrivati a destino, ovvero una spiaggia ligure o sarda che fosse, si metteva in sicurezza il bastimento alandolo a riva su di una vera e propria "slitta" grazie ai paranchi, bozzelli, rimandi e alla manovalanza dei tre/quattro uomini imbarcati, che posizionavano il leudo all'asciutto vicino al borgo prescelto, come una sorta di emporio al dettaglio. Tracce delle bitte, collegate agli argani di terra che servivano per alaggio e varo degli scafi, sono ancora presenti a ridosso delle case del lungomare marinese. Il vino veniva venduto (anche) sfuso a chi lo chiedeva, in cambio di altre merci o denaro. Una volta concluse le trattative e svuotate le botti, si riprendeva il mare, caricando il leudo di altri beni, in una sorta di "triangolazione" dal minimo impatto ambientale. L'equipaggio soggiornava a bordo, impegnato in attività di manutenzione, calafataggio, o (forse) come mi raccontò una volta Lucio Dalla sulla coperta del Felice Manin (al Salone di Genova di tanti anni fa) rincorreva qualche giovane fanciulla irretita dal fascino irresistibile di quegli uomini di mare! Scrivo queste due righe in ricordo di Sergio e del "Nuovo Sestri" (per molti Marinesi il "Dollaro") un vero Leudo di fine '800 che ho avuto la fortuna di difendere dalle intemperie e dalle tempeste del mare, ma non dalla stupidità umana, e che oggi giace semidistrutto in un capannone dalle parti di Vado ligure.

Le immagini pubblicate fanno parte di una serie che Popi e Sergio Spina scattarono per il suo archivio. Il Nuovo Sestri divenuto poi Dollaro I era quello che Spina definiva un "Cotre", probabilmente una trasformazione di Cutter, assimilato al leudo. Ai tempi aveva la vela latina, e nel 1946 fu armato a 7/8 raddizzando l'albero e rastremando il bompresso. In alcune foto si notano i lavori all nuova diga del porto di Marciana Marina, siamo presumibilmente nel 1982.

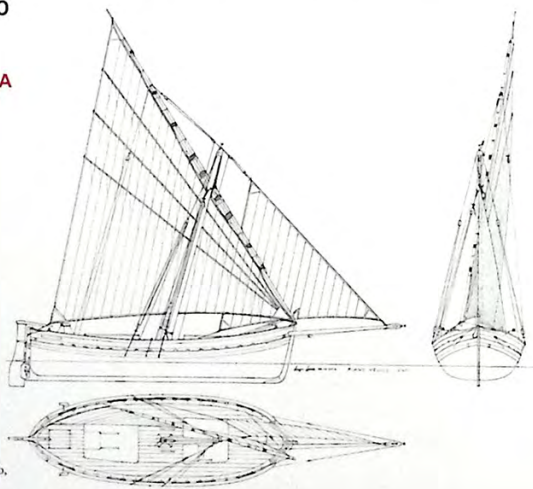


# IL LEUDO

## L'ultimo veliero del Tirreno

Imbarcazioni utili e intelligenti, fatte per essere alate in spiaggia in assenza di porti, capaci di caricare quintali di alimenti e materiali, in grado di tenere il mare e di reagire docilmente al vento. E al centro di un mondo umano e di lavoro

→ DI GIOVANNI PANELLA



Da Enjoy Elba and the Tuscan Archipelago, Movability Books, giugno 2022

Un tempo la navigazione si svolgeva in un mondo nel quale i buoni porti erano scarsi. Le comunità marinare minori non avevano i mezzi necessari per costruire opere costose quali moli, frangiflutti o dighe foranee: ci si accontentava di utilizzare i porti offerti dalla natura che, però, in certe aree mancavano del tutto. Il Tirreno, ad esempio, presenta pochi porti naturali e molte spiagge aperte. È per questo che era solcato da velieri fatti per esser alati sulla spiaggia, scafi che facevano a meno dei porti e che potevano spingere la

loro prua fino a pochi metri dalla riva, per caricare e scaricare merci e passeggeri. Erano così in grado di raggiungere tutte le località costiere e trasformare ogni tratto di spiaggia in un luogo di scambio, di commercio, di mercato. In Liguria poi, l'uso degli arenili era incentivato dalle carenze della viabilità: lungo la sua stretta costa, caratterizzata da molti passaggi impraticabili, le strade erano pessime, quindi le merci ed i passeggeri viaggiavano di preferenza via mare.

**GIOVANNI  
PANELLA**

Ligure, giornalista professionista e scrittore da quasi 30 anni, appassionato di mare e di vele. Ha pubblicato diversi studi e volumi di approfondimento sulle imbarcazioni e tecniche marinare del mediterraneo, il più conosciuto è **La vela latina**, edito nel 2015. Per quattro volte tra il 2012 e il 2020 ha ricevuto il Premio giornalistico letterario Carlo Marincovich per la sezione Articoli della cultura del mare.

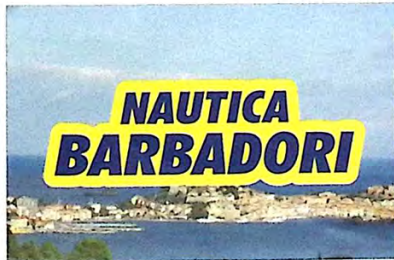
### Le caratteristiche del leudo

Le caratteristiche del leudo, un veliero semplice ed essenziale, rispondevano alle esigenze del cabotaggio tirrenico. Il suo scafo presentava un accentuato *bolzone* e cioè una forte curvatura trasversale del ponte, per aumentare la capacità di carico e scaricare rapidamente fuori bordo l'acqua imbarcata con le onde. Era poi armato con una vela latina, sostenuta da un'imponente antenna, che veniva sollevata usando un paranco a più vie. Visto che l'antenna poteva superare i trecento chili e la vela i duecento, per l'equipaggio questa operazione era particolarmente faticosa. L'albero a *pioppo* (composto da un solo tronco d'albero) era inclinato in avanti di una quindicina di gradi, mentre la testa d'albero era a *calcese* e cioè conteneva la cassa delle pulegge. L'attrezzatura velica era completata da un grande fiocco, teso su un'asta che fuoriusciva di 6-8 metri dalla parte prodiera. Se lo scafo era fatto per esser tirato in secco, la sua forma gli consentiva di affrontare il mare aperto. Questo perché, nonostante le sue dimensioni ridotte (15-16 metri di

lunghezza al ponte), il leudo era una vera, piccola nave. Di questa possedeva la caratteristica più importante e cioè una buona tenuta al mare: poteva navigare in tutto il Tirreno e di lì spingersi fino in Spagna o nello Ionio. Aveva infine una notevole capacità di carico, nell'ordine delle 25-30 tonnellate.

### I leudi vinacceri

Per questi velieri il trasporto del vino ha sempre costituito un'attività importante, e alcuni *vinacceri* sono rimasti in servizio fino agli anni Sessanta, perché offrivano un servizio "da porta a porta". I leudi erano infatti in grado di accostarsi agli angoli più fuori mano delle coste dell'Isola d'Elba, di Capo Corso o della Sardegna, dove il comandante scendeva a terra per visitare le fattorie del luogo, trattando direttamente con i produttori. Il vino arrivava a bordo portato da carovane di muli, carichi di otri di pelle o di botticelle. Poi, se il vento era favorevole, in pochi giorni si era di ritorno nel porto di Genova, oppure si scaricavano le botti sulla spiaggia di qualche località costiera, a pochi metri dalle osterie dove il vino sarebbe stato venduto al dettaglio. Il carico dei *vinacceri* era stivato con un sistema "modulare": la stiva ospitava delle grandi botti fisse ed altre, mobili, erano sistemate sul ponte. Quando si alava il leudo sulla spiaggia, si provvedeva innanzitutto a calare in mare le botti mobili che galleggiavano e che, legate a una cima, erano trainate fino a terra. Dopo aver così alleggerito lo scafo, s'iniziava l'operazione d'alaggio vera e propria. Data la natura del carico, questa faticosa operazione assunse spesso un carattere festoso e culminava con la distribuzione di qualche bicchiere di vino ai tanti che avevano "dato una mano" all'alaggio dello scafo. Alcuni leudi erano utilizzati anche per il trasporto di forme di pecorino sardo, sistemate sottocoperta su dei lunghi ripiani sovrapposti. Durante la navigazione queste dovevano mantenere il loro unto naturale quindi l'equipaggio doveva rigirarle spesso, passando uno straccio unto sulla loro superficie. Va detto che non si trattava di un formaggio qualsiasi, ma di un ingrediente indispensabile per ottenere il più famoso condimento della cucina ligure: il pesto.



**Via Carducci, 76 - 57037 Portoferraio**

**Tel. 0565 915339**

**ferrabarbadori@virgilio.it**

# IL NUOVO AIUTO DI DIO

## L'ultimo Leudo navigante in Liguria

Breve storia di uno degli ultimi leudi, e tra i pochissimi in grado ancora di navigare, a cura del suo (ex) armatore

→ DI GIAN RENZO TRAVERSARO





Il leudo è una imbarcazione tipica del Tigullio, particolarmente presente a Sestri Levante: la sua diffusione potrebbe risalire all'alto Medio Evo con l'avvento della vela latina, probabilmente portata dagli Arabi. È stato sempre utilizzato come mezzo di trasporto commerciale per il piccolo cabotaggio, concepito per poter essere varato ed alato sulle spiagge, vista la mancanza di porti ma anche la politica della Repubblica Genovese di non consentire la costruzione di altri porti in concorrenza con quello di Genova.

Il leudo tiene bene il mare, tanto da consentire navigazioni d'altura. C'è chi sostiene che tanti emigranti l'avessero utilizzato per raggiungere l'America, via del resto percorsa dal leudo *Felice Manin* in occasione delle Colombiadi.

A bordo avevano le provviste e l'occorrente per salare le acciughe, andavano sulla costa principalmente per asciugare le reti o ripristinare provviste, di solito la stagione aveva termine entro la prima decade di luglio. Identiche imbarcazioni erano usate in California dalla colonia di pescatori rivani di Santa Cruz. Il leudo, nell'ultimo periodo della sua diffusione e cioè nella prima metà del '900, era un'imbarcazione adibita al trasporto di vino e formaggi dalle isole, sabbia e materiali vari lungo la Riviera. Fino agli anni 50 trasportava vino dall'isola d'Elba. Esistevano quindi Leudi vinaccieri con botti costruite a bordo sottocoperta, e botticelle piccole in coperta, Leudi formaggiai, preannunciati dal tipico odore, e leudi "surairi" (da sura= ghiaia) adibiti al trasporto di sabbia per l'attività edilizia. Esistevano leudi minori chiamati Latini a Sestri, e

**GIAN RENZO  
TRAVERSARO**

Ligure, classe 1940, e Commercialista, ex insegnante e appassionato di mare e di vele storiche. Nell'ambito degli interessi personali ha avuto frequenti contatti con le organizzazioni degli emigranti liguri all'estero, specialmente negli Stati Uniti, Argentina, Uruguay, Cile, Brasile. È stato l'armatore de **Il Nuovo Aiuto di Dio** dal 1994, ceduta all'Associazione Amici del Leudo nel 2011.

Rivanetti a Riva Trigoso, adibiti nella seconda metà dell'ottocento alla pesca con le manate<sup>1</sup> nei mari al largo dell'Africa o sulle coste toscane laziali. Venivano costruiti anche direttamente sulla spiaggia, infatti *Il nuovo aiuto di Dio* è stato costruito a Sestri Levante, sulla spiaggia che allora arrivava a fianco alla chiesa di Santa Maria di Nazaret, luogo che già nel '400 era sede di tale attività.

Gli ultimi leudi furono abbandonati negli anni 50 soppiantati dal trasporto su gomma, dall'istituzione

1 Le manate erano reti utilizzate fino agli anni '30 per la pesca delle acciughe e delle sardine, soppiantate poi dall'avvento della lampara.

2 L'Associazione Amici del Leudo ha sede a Sestri Levante, via XXV Aprile 163, ed è iscritta al Registro Regionale delle Associazioni di Promozione Sociale con Decr. 1081 del 13/4/2012. Chi volesse destinarle il cinque per mille può indicare nella dichiarazione dei redditi il codice fiscale 90059310103. [www.leudo.it](http://www.leudo.it) - [info@leudo.it](mailto:info@leudo.it)



BAR GELATERIA

PANINI, INSALATE,  
APERITIVI SUL  
LUNGOMARE

**LA TORRE**

Viale Margherita, 64/A  
57033 Marciana Marina (LI)

Ragazzi delle classi inferiori visitano il Nuovo Aiuto di Dio con i loro insegnanti



di traghetti per le isole e dagli alti costi di manutenzione che avevano sconsigliato i proprietari di mantenerli in attività. Solo pochi leudi, per merito di appassionati delle tradizioni marinare, si sono salvati e di questi *Il Nuovo Aiuto di Dio* oggi è l'unico in Liguria in grado di navigare.

Varato nel 1925 a Sestri Levante da Muzio in sostituzione del precedente *Aiuto di Dio* durante la guerra è stato affondato nel fiume Arno, poi recuperato dalla Famiglia Zolezzi per diversi trasporti tra la Sardegna e Sestri. Acquisito nel 1972 dal Moisé Bordero che l'ha fatto restaurare dai Cantieri Navali Liguri di Riva Trigoso, e lasciato in secco in perfette condizioni sulla spiaggia di sestri Levante. L'ho acquistato nel 1994, ed è stato poi varato sulla spiaggia del Balin il 26 giugno 2011 dai volontari dell'associazione "Amici del leudo", nata per la salvaguardia del leudo e della cultura marinara ligure, alla quale è stato ceduto. L'associazione ha anche in programma l'addestramento dei giovani alla navigazione su barche d'epoca, e la partecipazione ad eventi culturali promossi da enti ed istituzioni. L'associazione ha anche chiesto l'inserimento della cultura marinare dei leudi nel patrimonio intangibile dell'Umanità dell'UNESCO.<sup>2</sup>

## IL NUOVO AIUTO DI DIO

Tipo di imbarcazione: "Leudo"

Lunghezza fuori tutto: mt 15,10 (escluso bompresso)

Larghezza f.f. mt 4,48

Larghezza massima f.i. mt 5,30

Altezza Costr. mt 1,48

Stazza: Tonnellata di Stazza Lorda 22,15

Anno costruzione: 1925,

Costruttore: Muzio "Cappetta"- scafo in legno

Propulsione: Vela mq. 150 (vela mq. 120 polaccone mq. 30)

Motore: Ford Diesel 120 cv anno 1976 - cilindri 6 tempi 4

[www.leudo.it](http://www.leudo.it)



la **taverna**  
in piazza di sopra

pizzeria e ristorante

Piazza Vittorio Emanuele, 2  
MARCIANA MARINA  
Tel 0565 996732

# NOTE SULLA STORIA DELLA MARINERIA VELICA ELBANA

## Dall'età napoleonica all'unità d'Italia

Dall'espansione del periodo napoleonico al fenomeno del "corso", dai traffici di vino alle nuove rotte per le Americhe: un breve excursus delle trasformazioni della marineria elbana alla metà dell'Ottocento

→ DI GIANFRANCO VANAGOLLI

Se si eccettua una bella serie di documenti che rivela l'esistenza, nella seconda metà del Cinquecento, di una marineria a Rio dedicata al trasporto del minerale di ferro – tanto consolidata da far sì che si parlasse di un modo di "comandare conforme al costume elbigino del Rio" – e di una attendibile testimonianza che vuole un'attività cantieristica alla Marina di Marciana già attiva nel Seicento, il panorama delle informazioni sull'Elba marinara fino agli inizi dell'Ottocento appare molto ristretto. Solo con il suo passaggio alla Francia, in virtù del trattato di Amiens del 25 marzo 1802, infatti, l'Elba cominciò ad essere oggetto di puntuali indagini statistiche, che proseguirono dopo che fu incorporata in un dipartimento dell'impero nel Granducato di Toscana riportato in vita da Napoleone per la sorella Elisa.

Sono tali strumenti a dirci che nel 1809 la marineria dell'isola era concentrata nelle Marine di Rio e di Marciana, villaggi sorti entrambi per sdoppiamento dai vicini e più antichi centri collinari. I due paesi contavano rispettivamente 49 e 92 legni, per

un numero di marinai molto simile – 225 e 257 – giustificato dalle dimensioni medie delle imbarcazioni, capaci di una portata fino a 100 tonnellate quelli riesi, e fino a 38, quelli marinesi. Un divario imputabile al fatto che i primi proseguivano la tradizione del trasporto del prodotto delle locali miniere, mentre i secondi caricavano vino e merci varie, di norma in piccole partite. Non differivano tuttavia le loro rotte, che conducevano principalmente a Genova, Livorno, Bastia, Civitavecchia, Tolone, Nizza e Marsiglia.

### Dal fenomeno del "corso" all'entrata nel Granducato di Toscana

La potenzialità della flottiglia marinense venne fortemente limitata dal blocco continentale decretato da Napoleone nel 1806. Di contro la flotta riese, chiamata a rifornire come mai prima le ferriere continentali, incrementò i suoi traffici, pur dovendosi in parte armare "in corso" per affrontare i rischi cui inevitabilmente si esponeva.

Il fenomeno del "corso" dilagò con l'ultima

Il brigantino Antonio  
Puppo in difficoltà  
nel Golfo del Leone  
(tavoletta votiva, 1866,  
Santuario della Madonna  
del Monte, Marciana).



rovina del sistema napoleonico, alla metà del 1815, quando l'Elba visse un momento di profonda crisi politica ed economica: 17 bastimenti e 400 marinai di Rio, Marciana Marina, Longone e Portoferraio, erano noti per "dare addosso a tutte le bandiere", salvo quelle statunitense e ottomana, e per scrivere episodi di vera e propria pirateria. Restituiti alle loro normali attività con l'unione dell'Elba al Granducato di Toscana degli Asburgo Lorena, i legni elbani, privi della protezione di una flotta da guerra di qualche consistenza, dovettero subire l'iniziativa dei Barbareschi che, il 27 settembre 1815, attaccarono la Marina di Marciana con 11 "bastimenti tutti quadri e d'alto bordo".

Fu con l'eliminazione della minaccia barbaresca tra il 1816 e il 1830 a opera delle flotte inglese, sabauda e del Regno di Napoli, e con l'occupazione francese dell'Algeria che, come in simili casi sulle sponde del Mediterraneo nord-occidentale, la marineria elbana poté conoscere un rinnovato slancio. Si registra una diminuzione del numero dei legni e la crescita della loro portata, cui si accompagnò il tramonto di scafi di vecchia concezione e la progressiva affermazione del brigantino e del brick. Intanto il numero dei padroni passava dai 209 del 1819 ai 523 del 1834, anno in cui si contavano 1.293 marinai. La stragrande maggioranza di essi figurava concentrata nelle Marine di Rio e di Marciana, che assumevano sempre più i caratteri di "comunità di destino".

### L'impresa armatoriale e i traffici con le Americhe

Alla metà degli anni Quaranta la flotta isolana risultava ancora costituita da legni con una portata media di 10-15 tonnellate, ma i due centri ricordati ne mettevano insieme diverse decine superiori alle 50, e alcuni alle 100: si trattava di golette, brick schooner, bombarde, brigantini, oltre che di leudi, bovi, pinchi e sciacbecchi. Quelli più grandi, il brigantino marinese *Cavalier*

*Braschi* di Francesco Braschi e il brick schooner riiese *Leopoldo II* di Giuseppe Scappini, con il campese Francesco Mibelli, erano protagonisti del processo che proprio allora cominciava a dar vita, nella penisola, alla moderna intrapresa armatoriale. Nel quadro disegnato dalla stabilità politica in Europa, dall'aumento della domanda di cereali e dal disfacimento degli imperi coloniali spagnolo e portoghese in America, essi spinsero i loro velieri, sulla scia dei loro omologhi continentali, su rotte prima mai praticate, comprese quelle del Mediterraneo orientale ed oceaniche. Nel 1841 salpò per la Colombia il brigantino Faliero con 28 emigranti per lo più marinesi, con appresso "alcune piante da frutta e specialmente delle viti". Nello 1846 il *Cavalier Braschi* andava oltre Costantinopoli, dove già si era affacciato il *Leopoldo II*, per entrare nel Mar Nero, aprendo la strada ad altri velieri elbani - il *Conte Chigi*, l'*Angelina*, il *Pompilio*, il già incontrato *Faliero*, l'*Enrico*, il *Tartaro*, il *Calidoro* - che divennero assidui in quelle acque e in quelle del Mar d'Azov, giungendo a risalire il Danubio fino alla Romania. Accumulando per ogni "carovana" da 60 a 80 giorni di navigazione, tornavano in patria con preziosi carichi di grano, pelli, lana, lino, legname pregiato, rame, che smerciavano a Livorno e a Portoferraio. La perizia dei comandanti e degli equipaggi era pari al loro coraggio: sulle rotte che percorrevano incontravano pericoli di ogni sorta, dovuti a tempeste tristemente note per la loro violenza, all'insufficiente mappatura delle coste e dei fondali, alle epidemie, ai pirati levantini, mai eliminati, che li costringevano all'occorrenza a impugnarne le armi. Si ricorderà che il Faliero aveva a bordo 2 cannoni, 10 fucili e 6 sciabole, né gli altri bastimenti possedevano arsenali minori.

### La cantieristica elbana

A tutto ciò corrispose una nuova stagione che si esprime con una crescita significativa del numero dei

capitani contro i vecchi padroni, e nelle costruzioni navali. Tra il 1844 e il 1845 scesero in mare dagli scali della Marina di Marciana due brick schooner e due brigantini, per un totale di 500 tonnellate. Nel 1846 il paese contava sei cantieri, di cui erano titolari Giacomo e Giovan Giacomo Carnevali, Cerbone Paolini, Luigi Lupi, Giobatta Braschi, Pietro Pezzolato e Pietro Lorenzi. La cantieristica, grazie alla committenza dei più importanti armatori, ebbe un forte sviluppo anche alla Marina di Rio. Il naviglio elbano appariva al passo con i tempi, registrando una crescita della vela quadra e della vela aurica rispetto a quella latina: dai 49 registrati nel 1854 i bastimenti quadri diventarono 64 nel 1857, raggiungendo il 30% dell'intera flotta che contava 228 unità. Forte fu l'affermazione della goletta, dell'agile cutter, e del brigantino a palo adatto alle lunghe navigazioni e al trasporto di importanti carichi: il S. *Giuseppa*, un barck appunto, trasferì un nuovo gruppo di emigranti marinesi in America, nel 1855. Nel 1858 la flotta elbana contava ben 3.585 unità, con al suo interno 517 comandanti delle diverse classi; la gente di mare elbana, nelle sue componenti riese e marinese, pensò a darsi delle strutture organizzative, che si tradussero in altrettante società di mutuo soccorso. Nello stesso spirito di progresso, prese piede l'istruzione nautica per la formazione degli ufficiali.

Il grande volume di traffici che progressivamente coinvolse anche i centri rivieraschi elbani, si allargò anche al Nord-Europa, e determinò la nascita di grandi fortune e un benessere diffuso.

Non mancò, tuttavia, una contropartita di sofferenze, data dalla durezza della vita di bordo e dai naufragi cui andarono incontro molti velieri, talora con la scomparsa di interi equipaggi. Il 12 maggio 1859 perveniva all'Elba dal Governo Provvisorio Toscano l'ordine per il naviglio del dipartimento di alzare il tricolore al posto della bandiera lorenese. Era il segno del passaggio della marineria elbana al Regno di Sardegna, premessa all'ingresso nella più ampia dimensione nazionale, nella quale avrebbe portato un prezioso patrimonio di esperienza, conoscenza, tradizioni e capacità.

**GIANFRANCO  
VANAGOLLI**

Nato a Rio Marina e avviato giovanissimo alla carriera del mare, ha maturato successivamente interessi filologici e letterari. Docente nelle Scuole Medie Superiori per oltre un trentennio, ha alternato la cattedra alla ricerca storica, antropologica e artistica, nonché alla critica letteraria e alla narrativa. Il mare è stato sovente oggetto privilegiato della sua attenzione, cui ha dedicato molti testi tra cui raccontiracconti e romanzi, e il saggio sulla Marineria dell'Isola. Ultima pubblicazione: **Storie di navi, naufragi e marinai**. Ha ricevuto il Premio Letterario Elba Brignetti, e Presidente onorario di Italia Nostra Arcipelago Toscano e membro del Comitato di direzione della "Rivista italiana di studi napoleonici". Collabora a varie testate giornalistiche.



**HOTELYACHTCLUB**

Via A. Moro - Marciana Marina  
Tel. 0565 904422 - info@hotelyachtclub.it

L'Hotel Yacht Club si trova alla fine del caratteristico lungomare di Marciana Marina, proprio a ridosso dell'antica Torre degli Appiani, a pochi metri dal porto. Dotato di 23 stanze, doppie o triple e di 3 suite, composte da stanza matrimoniale e soggiorno con divano letto, offre ai suoi ospiti pernottamento e ricca colazione a buffet. L'Hotel si offre come base di partenza per ogni tipo di escursione turistica, a piedi, in bicicletta, in barca. Una lussuossissima veranda accoglie gli ospiti per la prima colazione e per un aperitivo prima di cena.

[www.hotelyachtclub.it](http://www.hotelyachtclub.it)

# LE ROTTE DEI LEUDI

## Storia di un'amicizia antica

→ DI ROBERTO PETTINAROLI



"U l'è arrivou u vin navegou". Dicevano così, i rivani, scrutando dalla spiaggia le botti scaricate in mare per alleggerire il peso dei leudi ed evitare che si arenassero. È arrivato il vino "navigato", profumato di salmastro dopo ore e ore (appuntamento) di navigazione nel Tirreno. Sbarcavano, i leudi, un vino sapido e generoso, nutrito da una terra ancora gravida di bioccoli ferrosi, retaggio della lavorazione del minerale nei forni artigianali che gli antichi etruschi costruivano per fondere a temperature altissime il ferro estratto dalle viscere dell'Isola Nera, chiamata così per le volute di fumo acre e denso che la rendevano riconoscibile dal mare, anche da molto lontano.

Per metà intrepidi naviganti e per metà abilissimi mercanti, i "padroni" dei barchi che partivano dalla costa ligure per raggiungere l'Elba o la Sardegna rappresentavano le storiche famiglie che nel XIX secolo, da generazioni, solcavano il mare per i loro traffici. I leudi a vela latina andavano in Sicilia per caricare grano e orzo, in Sardegna per lane e formaggi, all'Elba per cogliere il prezioso frutto della vite.

Appartenevano a Padron Ghio del casato dei Menega (che in Sardegna riusciva a commerciare persino fisarmoniche), o Padron Zolezzi (del casato del capitano Giuseppe, detto Il Pirata per il temperamento audace) o Padron Lena del casato detto dei Merica, o ancora di Padron Castagnola (sul cui Rivanetto non mancava mai un assortimento completo di utensili da ferramenta). Ogni barco rappresentava un fondaco, una famiglia. E ciascun armatore commerciava in proprio, quasi mai per conto terzi. Le merci caricate venivano poi trasportate al porto di Livorno o a quello di Genova, oppure ancora (come nel caso del nettare degli dei) andavano direttamente a destinazione, nelle osterie che a Riva Trigoso, come quella dei Pissarello, facevano mescita e commercio di vino dell'Isola Nera. Lo stesso avveniva con le imbarcazioni che salpavano da Chiavari e Lavagna, da Camogli o da Santa Margherita (all'epoca Port Napoleon, altra assonanza

**ROBERTO  
PETTINAROLI**

Giornalista professionista dal 1988, nel 1982 e passato al "Secolo XIX" di Genova, della cui redazione di Chiavari è stato per 13 anni (dal 1992 al 2005) vice responsabile. Oggi è Caposervizio presso il Secolo XIX, responsabile Edizione Levante. Autore del libro Campo di Betulle, Giuntina, 2006.

elbana), per seguire le stesse rotte e tessere la stessa fitta trama di relazioni e di scambi.

### I leudi, le diligenze del mare

La stiva di queste meravigliose imbarcazioni, vere e proprie "diligenze del mare" (la definizione è di Gio Bono Ferrari) era incredibilmente capace. I Rivanetti arrivavano a trasportare (con sei uomini di equipaggio) fino a 800 quintali di grano e 700 ettolitri di vino. Il leudo, grazie alla sua particolare e un po' bizzarra conformazione, era in grado di navigare con qualunque mare, grazie anche alla perizia e al coraggio dei suoi comandanti. Una leggenda, quella dei marinai rivani, che oggi appartiene all'identità



**Il Cantinone**  
dal 1948

Marciana Marina - Isola d'Elba  
Tel. 0565.99103  
ilcantinone.elba@tiscali.it  
[www.l'elbavoglio.it/ita/enogastro/cantinone.html](http://www.l'elbavoglio.it/ita/enogastro/cantinone.html)





più autentica e profonda di questo lembo di Liguria. Ripercorrere le rotte dei leudi è ripercorrere la storia di un'antica amicizia, di un legame fatto di scambi, contaminazioni, condivisioni che hanno contribuito a forgiare la natura stessa dei luoghi. Per chi, come noi liguri di Riviera o elbani, il mare non sarà mai "un" elemento, ma "l'elemento", perché è dentro di noi e lo sentiamo anche senza bisogno di vederlo, questi scambi riecheggiano nei racconti di Raffaello Brignetti, in una perenne sovrapposizione di identità meticce che gli faceva scrivere di "rivani" alludendo tanto a quei singolari barchi che solcavano il mare carichi di tesori, quanto ai mercanti e marinai che ci viaggiavano sopra.

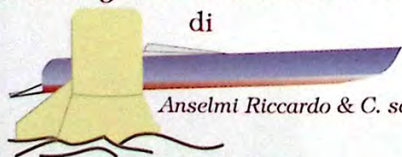
Oggi, di quell'epopea che ha fatto la storia della navigazione e dei commerci nell'Alto Tirreno resta solo il ricordo. E naturalmente il *Nuovo Aiuto di Dio*, l'ultimo leudo (appartenuto alla famiglia dei Bregante,

ora in carico a un'associazione culturale) ancora in grado di prendere il mare da Sestri per navigare. Un archivio di memoria collettiva da salvare, un tesoro di cultura materiale e immateriale di cui troviamo traccia negli intrecci delle famiglie e dei loro patronimici, nella produzione letteraria dei nostri più prolifici scrittori di mare (da Vittorio G. Rossi a Raffaello Brignetti, per giungere a Mario Dentone, degno erede di questa raffinatissima scuola), e nelle infinite contaminazioni delle rispettive filiere agroalimentari ed enogastronomiche.

La foto seppiata dei leudi con le loro vele sbilenche a riposo nel porticciolo di Marciana Marina, e la torre medicea a fare da quinta teatrale, è l'iconografia più potente ed efficace di questa saga, che oggi rivive grazie a una rinnovata amicizia ricca di terre, saperi e sapori.

## Parking Car & Yacht Service

di



Anselmi Riccardo & C. sas



Viale Aldo Moro - 57033 Marciana Marina (LI) - Tel. 0565 99435



# SULLE TRACCE DELLA CANTIERISTICA MARINESE

## Quattro chiacchiere con Sergio Spina

Ripubblichiamo l'intervista a Sergio Spina apparsa nella pubblicazione annuale del CVMM nel 2017, nella quale ci fece un quadro della cantieristica marinese tra fine '800 e inizio '900

→ DI CHIARA BENEDETTINI

*"All'inizio il tema dei cantieri nautici marinesi non mi interessava molto, ecco perché non ho scritto articoli sul tema. In effetti sono arrivato ai relativi documenti facendo ricerche su altri argomenti, in particolare sulle imbarcazioni dell'epoca. Ma poi mi sono ricreduto!"*

Chi parla è Sergio Spina, nato e cresciuto a Marciana Marina che lasciò per Milano, per poi tornarci dopo vent'anni e riprendere la sua passione di "indagatore" della storia, e dell'anima, delle imbarcazioni storiche.

Gli abbiamo fatto visita nel suo studio al primo piano di una casa tra le più antiche del lungomare, ingombro di modelli, vecchie e nuove carte nautiche, pezzi di imbarcazioni, foto, targhe di ringraziamento e di merito, libri introvabili di mare e di progettazione nautica... mentre nel suo computer nasconde un archivio da fare invidia. Ma non gelosamente, perché Sergio condivide volentieri le sue ricerche e la sua passione.

**Come ha approfondito il tema della cantieristica marinese ?**

Sergio Spina – Ho trovato molti documenti nell'Archivio di Stato di Portoferraio, una vera miniera di informazioni.

**Quali sono gli esordi?**

Sergio Spina – Intorno al 1840 l'industria dei cantieri era già avviata, abbiamo trovato dei documenti catastali che attestano l'esistenza di ben 11 stalli adibiti alla costruzione e riparazione di imbarcazioni. Erano collocati nello spiazzo davanti all'orologio. Si producevano imbarcazioni da lavoro come gozzi, tartane ecc. a vela ovviamente.

**Chi ci lavorava?**

Sergio Spina – Nella cantieristica lavoravano una quarantina di famiglie, ma non era l'unico mestiere. Quasi tutti infatti avevano le vigne ed erano contadini, quindi spesso alternavano le due occupazioni. Conoscendo bene il territorio andavano a cercare piante di alto fusto nella macchia, lecce e querce con i tronchi storti che servissero per produrre i pezzi per le prue o le poppe; non a caso sono giunte a noi alcune toponomastiche che la dicono lunga sul tema: Timonaia, Valcarene, o anche La Seretta, termine che in gergo marinaro designa le strisce inserite nella pancia dei leudi per trasportare le botti.

## CHIARA BENEDETTINI

Editore ed esperta di produzioni editoriali, di comunicazione ed organizzazione di eventi, velista e subacquea, e di recentissima adozione marinese. Socia e Consigliera del Circolo della Vela di Marciana Marina con delega alle Relazioni esterne, si occupa della produzione della pubblicazione annuale e in generale dei canali di comunicazione del CVMM.

In zona troviamo anche delle piante inusuali e poco utili in agricoltura, come i durissimi sorbi a dimora sul Monte Perone proprio dietro a Marciana Marina, che venivano usati per fabbricare gli argani.

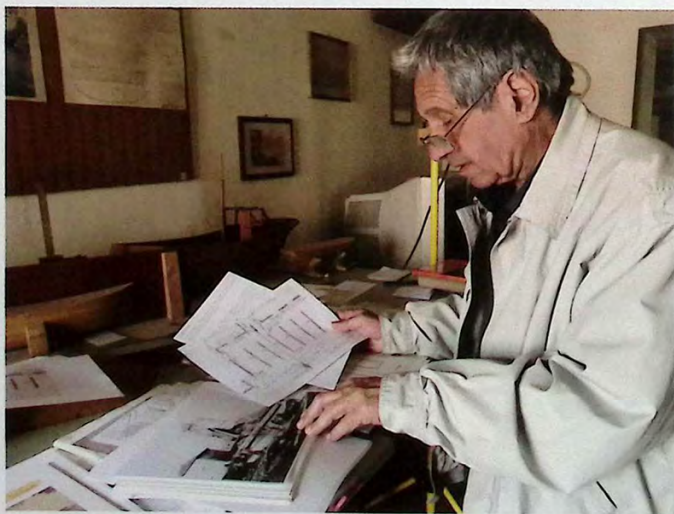
**Si sa qualcosa di più sulle famiglie che lavoravano nei cantieri?**

Sergio Spina - Ho trovato parecchi documenti su un certo Cerbone Paolini, che era bottaio, carpentiere, oltre che funzionario del Granducato. Pare che

producesse botti fantastiche, capaci di reggere senza perdere liquido anche in lunghi viaggi. Vi fu una lite con un vicino di stallo, e andarono per tribunali: dalla documentazione abbiamo appreso che il vicino di Paolini lo accusava di essere un cattivo produttore, rivendicando invece per la propria famiglia una lunga tradizione di costruttori navali. Il Paolini rispose a tono, e se l'avversario aveva la tradizione, lui aveva la maestria: non si possono fare cattive botti, perché il contenuto si perderebbe, quindi anche le sue barche dovevano essere ottime. Per quel che ne sappiamo, Paolini la spuntò!

**Fino a quanto gli stalli rimasero in funzione?**

Sergio Spina - Verso la fine dell'Ottocento cominciarono a costruire barche più grandi, e quando calatafavano con la pece l'aria era irrespirabile. Alcuni cantieri vennero quindi spostati dove oggi vediamo la curva del porto, circa davanti al



Sergio Spina ci mostra le foto e documenti nel suo studio

Il modello di due brigantini, come quelli che venivano costruiti nei cantieri di Marciana Marina



Cantinone e al ristorante Capo Nord, qui costruivano anche brigantini di oltre 30 metri. Nel 1904/5 hanno cominciato a costruire il porto, terminato nel 1911, e dopo la guerra alcuni iniziarono a lavorare direttamente sulla spiaggia, riparando pescherecci. Gli stalli ci sono stati, più o meno utilizzati e più o meno in condizioni, fino all'alba degli anni '50. Negli anni '60 si vedevano ancora i segni a terra delle suddivisioni degli spazi, poi coperti dall'asfalto della strada.

#### Le barche prodotte a chi venivano vendute?

Sergio Spina – Ai locali, ma non solo: per esempio abbiamo notizie, che non abbiamo ancora approfondito, sui passaporti rossi che venivano dati ad alcuni migranti. Pare che il Granduca di Toscana avesse venduto dei brigantini a vela in Venezuela, a Maracaibo, e il personale addetto alla traversata, interessato a emigrare, aveva appunto un passaporto rosso. La barca veniva venduta e dopo un certo tempo tornavano indietro... Ma questa è un'altra storia.



Un quadretto nello studio di Sergio che ritrae il Borgo del Cotone di Marciana Marina

# Ristorante Publius

Piazza del Castagneto, 11 - Loc. Poggio - Isola d'Elba  
Prenotazioni allo 0565.99208  
[www.ristorantepublius.it](http://www.ristorantepublius.it) - [info@ristorantepublius.it](mailto:info@ristorantepublius.it)



# SERGIO SPINA E LA FICSF

## Una storia durata 20 anni

Oltre che studioso di vele d'epoca e di barche da lavoro, Sergio Spina ha collaborato per lungo tempo e su molti aspetti con il mondo sportivo del canottaggio a sedile fisso. Progettista, consulente, sperimentatore di nuove soluzioni, ha lasciato alla Federazione le imbarcazioni Elba e Happy

→ DI GIANBATTISTA NICOLINI



La collaborazione tra la Federazione Italiana Canottaggio Sedile Fisso (FICSF) e Sergio Spina risale ai primi anni '80, quando fu richiesta la sua consulenza per gestire la parte tecnica riguardante imbarcazioni, remi ed attrezzature della federazione.

Nominato Presidente della Commissione Tecnica Organizzativa si dedicò, oltre al lavoro progettuale, all'elaborazione dei progetti delle imbarcazioni federali, consentendo continue migliorie ed evoluzioni degli scafi; grazie ai suoi studi si passò infatti dai tradizionali remi in legno che equipaggiavano i gozzi nazionali ai più moderni remi in carbonio, che hanno completamente soppiantato gli originali.

Dopo il gozzo nazionale, nato nel 1986 per sostituire i tradizionali gozzi in legno che disputavano il Palio di San Pietro a Genova, nacque una collaborazione tra Sergio Spina e l'istituto di Medicina

dello Sport del CONI, al fine di realizzare una imbarcazione utilizzabile per gli atleti più giovani con peso contenuto, e che offrisse la possibilità di essere utilizzata sia in singolo che doppio senza necessità di timoniere.

Le si richiedevano anche buone doti marine per permettere il suo impiego anche in mare e non sole nei laghi. Nel 1995, sotto la presidenza dell'onorevole Alfredo Biondi, apparvero i primi prototipi dell'imbarcazione che, in considerazione del grande lavoro di Sergio Spina, venne denominata Elba, diventando l'imbarcazione federale più diffusa e costruita e che ancora oggi mantiene lo stesso disegno.

Nel 2001 venne richiesta a Spina la progettazione di un'altra imbarcazione che fosse idonea all'iniziazione al canottaggio, e che rispondesse a esigenze di leggerezza, trasportabilità senza necessità di carrello e sicurezza.



Limbarcazione Happy progettata per la FICSG da Sergio Spina

**GIANBATTISTA  
NICOLINI**

Nello stesso anno venne quindi varata *Happy*, divenuta nel tempo primo approccio di molti canottieri alla voga. È risultata così versatile e sicura da venir adottata dalle società che fanno attività con i diversamente abili, come ad esempio la *ASD Canottaggio per Tutti* di Genova.

A Spina venivano demandate anche la parte di stazzatura delle nuove imbarcazioni e i controlli sui campi di gare di particolare impegno, come le regate delle Antiche Repubbliche Marinare. Grazie alle sue eccellenti doti di manualità, Spina non si limitava alla progettazione grafica ma si cimentava anche nella costruzione dei modelli in legno, dei prototipi, e nella

E Vice Presidente della Federazione Italiana Canottaggio a Sedile Fisso e Membro del Comitato Tecnico.

realizzazione di attrezzature sperimentali. Negli ultimi anni stava lavorando alla progettazione di un nuovo gozzo che avrebbe dovuto affiancare il gozzo nazionale, ma con caratteristiche più indicate per le giovani leve.

→ <https://ficsf.it>



## TRATTORIA RISTORANTE

Via Aurelio Saffi, 9 - Marciana Marina (LI)  
Tel. +39 0565 1931724 - [lacorteelba2019@gmail.com](mailto:lacorteelba2019@gmail.com)

Aperto di recente nel cuore del paese proprio all'ingresso della piazza centrale e a due passi dal lungomare, vanta una deliziosa corte esterna ombreggiata da un arancio secolare, simbolo del ristorante. Ambiente accogliente e informale, con un menù, basato prevalentemente su piatti di pesce fresco, verdure di stagione ed alcune scelte a base di carne selezionata, il tutto accompagnato da una buona carta dei vini locali e nazionali. Specialità della casa: il pesce fresco cotto alla brace.

# LA SOPRINTENDENZA DI GENOVA E SERGIO SPINA

## Esperto e conoscitore del mondo marittimo del Mar Tirreno

Il grande contributo di Sergio Spina alla ricostruzione del patrimonio storico, sociale e culturale legato alle imbarcazioni da lavoro storiche dell'area Tirrenica, fra Elba, Liguria, Sardegna, Corsica, e non solo

→ DI GUIDO ROSATO

Le barche storiche sono beni culturali. "Bella scoperta!" Dirà qualcuno più avvezzo a frequentare il mondo del patrimonio storico, ma non è così scontato. E non è facile pensare all'applicazione delle norme che lo Stato Italiano si è dato per tutelare i beni culturali<sup>1</sup> su una componente così anomala rispetto a tutti gli altri beni dei quali è notoriamente ricca la nostra nazione. Le barche, se sono operative, ossia sono usate per quello per cui sono state costruite, si muovono, galleggiano in un mondo ostile, il mare, e hanno pertanto bisogno di manutenzione; gli armatori le amano appassionatamente e altrettanto appassionatamente le odiano, le curano e le abbandonano, e nuovi padroni vorrebbero fare di una barca nata per il lavoro uno

yacht, per farsi invidiare all'ormeggio di Montecarlo o Portofino. Da una parte abbiamo imbarcazioni storiche che diventano *tall ship*, con onerosi interventi di restauro e gestione che solo alcuni possono permettersi, quando non interviene la mano pubblica, dall'altra proprietari di gozzi che fanno fatica a mantenere in uso le loro barchette e non trovano scali e ormeggi adeguati per spazi e oneri finanziari.

L'allora Soprintendenza per i Beni Storici e Artistici della Liguria<sup>2</sup> ha provato a capire, un po' di anni fa, come muoversi in questo mondo così variegato, al fine di tutelare, conservare, valorizzare le imbarcazioni storiche del territorio di competenza, la Liguria. E ha rivolto il suo interesse verso l'anello più debole della catena che lega

<sup>1</sup> Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni culturali e del paesaggio e s. m. i.

<sup>2</sup> Per volere del ministro Franceschini, oggi questa Soprintendenza non esiste più, ai sensi del decreto 23 gennaio 2016 del MiBACT recante "Riorganizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'articolo 1, comma 327, della legge 28 dicembre 2015, n. 208".

Leudi a Marciana Marina, dall'archivio  
di Sergio Spina



questo patrimonio: le barche da lavoro, la tipologia di bene che peggio si adatta a essere ri-utilizzata rispetto ad altre barche già nate per il diporto<sup>3</sup>. Si è lavorato su due fronti: da una parte per verificare quali potessero essere le strade istituzionali per applicare efficacemente le norme del Codice dei Beni Culturali<sup>4</sup>, dall'altra, sul campo, per approfondire la conoscenza del patrimonio ancora conservato, con gli strumenti della schedatura

e dell'inventariazione.<sup>5</sup> L'attività sul territorio della Soprintendenza ha visto momenti di soddisfazione, pochi, e altri di grande frustrazione. Basti dire che dei cinque leudi superstiti della grande flotta mercantile della quale facevano parte<sup>6</sup>, in Liguria oggi è rimasto solo il *Nuovo Aiuto di Dio*. Di tutti questi era stata prodotta un'esaustiva documentazione, che non poteva non avvalersi di chi, di queste ricerche, si può dire

<sup>3</sup> Una barca nata per trasportare merci era organizzata per avere a bordo più spazio possibile finalizzato a questo scopo, spazio che concedeva poche risorse rispetto alle comodità richieste da un diportista.

<sup>4</sup> G. ROSATO, La tutela e il restauro delle imbarcazioni storiche. Problemi e prospettive, Ilmiolibro, 2011.

<sup>5</sup> L'allora SBSAEL organizzò due campagne per la schedatura delle imbarcazioni storiche ancora presenti in Liguria, nel 2005 e 2006.



**Piazza Vittorio Emanuele, 14**  
**Marciana Marina Isola d'Elba • Tel. 0565 904433**



**GUIDO  
ROSATO**

Funzionario Architetto MiBACT, ha partecipato a importanti interventi di restauro e ristrutturazione e ad allestimenti di mostre, tra cui la Galleria Nazionale della Liguria, il Museo Archeologico Nazionale di Mantova ecc. Da sempre interessato all'archeologia industriale, è stato responsabile del suo ufficio per la sua tutela, nonché del patrimonio marittimo della Liguria, argomento sul quale ha pubblicato diversi testi. Collaboratore con vari istituti universitari, ha realizzato studi e ricerche nel campo del rilievo grafico, delle prospettive dipinte, del restauro architettonico.

sia stato il capostipite. Sergio Spina già da giovanotto elbano documentava, negli anni Sessanta e anni luce prima della ri-nascita degli interessi contemporanei, imbarcazioni storiche spiaggiate e, col tempo, è diventato il più importante esperto e conoscitore del mondo marittimo del Mar Tirreno, fra Elba, Liguria, Sardegna, Corsica, e non solo. Fummo presentati da un amico comune a Marciana Marina, dove io passavo le vacanze estive, e successivamente ci incontrammo a Orbetello nel 2004 in occasione di un convegno di studi sull'archeologia industriale marina<sup>7</sup>. Grazie a quell'incontro, dal 2008 Sergio è diventato consulente ufficiale della Soprintendenza: è stato, dunque, il punto di riferimento per ogni quesito o dubbio che avessi, da ignorante quale ero e sono, del mondo delle imbarcazioni storiche. Il formidabile materiale



Leudi a Genova, primi Novecento, dall'archivio di Sergio Spina



associazione per la promozione e la diffusione della cultura e del patrimonio industriale a Genova e in Liguria

grafico che ha messo a disposizione mi ha insegnato a capire come è fatta ed è armata una vela latina ed è lui, per ricordare uno dei suoi tanti contributi, che ha segnalato, dall'Elba a me genovese, l'esistenza di un raro testo del 1916 di Angelo Scribanti, già direttore della Regia Scuola Superiore Navale di Genova, sui natanti di legno del porto di Genova<sup>8</sup>. Così burbero e diffidente, ma generoso con chi gli andava a garbo, mi chiese anche di presentare a Sestri Levante il libro di Mirella Zolezzi e Rosangela Chiappe *All'ombra del leudo*<sup>9</sup>. Ora Sergio non c'è più. Le Soprintendenze sono state accorpate in un unico ufficio - le Soprintendenze di Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero

6 Cfr. G. PANELLA, *Leudi di Liguria*, Tormena, Genova 2002, nel quale è citato un altro conoscitore della storia della marineria ligure, Pietro Berti di Genova, anch'egli, come Spina, fuori dal coro.

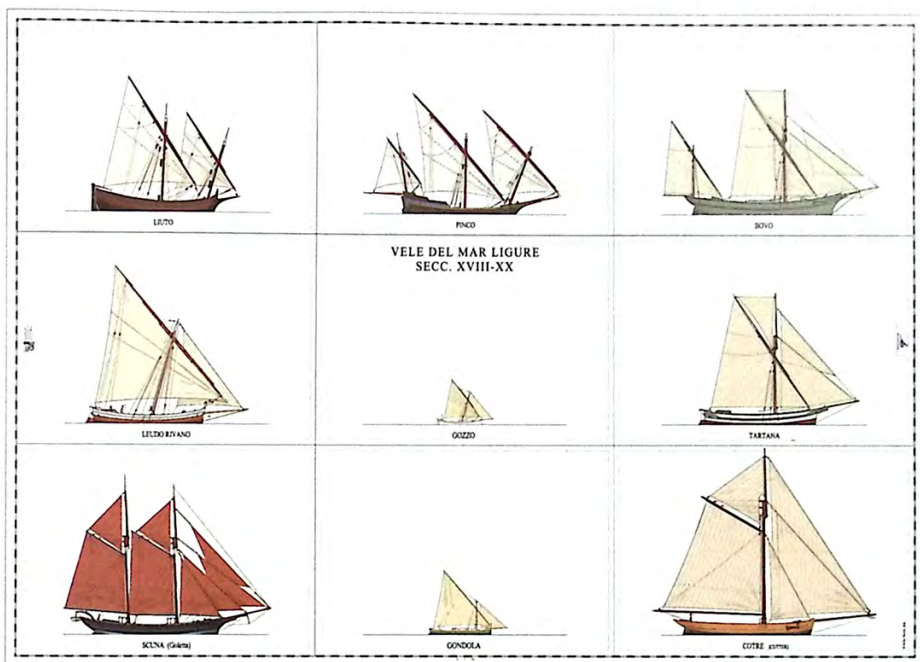
7 In occasione della Seconda giornata di studi sull'archeologia industriale del mare, Orbetello, 17-18 dicembre 2004, patrocinata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. Uno dei rarissimi casi in cui era presente Sergio Spina, lui, così riservato e per niente amante degli incontri accademici e istituzionali.

8 Cfr. A.A.V.V. *Le chiatte del porto di Genova*, Quaderni di archeologia industriale n.6, a cura di G. Rosato, PSAEL Liguria, Genova 2013.

9 M. ZOLEZZI-R. CHIAPPE, *All'ombra del leudo*, con interventi di R. Chiappara e S. Spina, De Ferrari, Genova 2013.

10 Dal sito <https://www.fibas.it/> (La FiBaS) Rappresenta e coinvolge le associazioni e gli enti operanti lungo le nostre coste e le acque interne, che sono attive nella tutela di imbarcazioni ma anche delle tradizioni e della cultura che da sempre accompagnano il mondo della marineria: le professioni, le usanze, le attrezzature, il vocabolario, i cibi, le musiche... frammenti di un universo che deve essere salvato, protetto e tramandato. La FiBaS Con l'Università di Genova sta creando il Nautical Heritage, sito web il cui scopo è quello di censire il patrimonio galleggiante costituito dalle imbarcazioni a vela e a motore d'epoca, classiche, tradizionali e da lavoro presenti sul nostro territorio.





della Cultura - i pochi funzionari che nel Ministero si occupavano di patrimonio marittimo sono andati a riposo, ma la voglia di continuare c'è ancora nell'aria, nonostante tutto. Si auspica che il patrimonio, non solo documentale, di Spina possa diventare pubblico, magari con la creazione di una fondazione a hoc, la cui sede adeguata dovrà essere proprio a Marciana Marina. Il *Nuovo Aiuto di Dio* continua a vivere e a raccontare la nostra storia, Storie di Barche insegna i mestieri del mare, le golette *Oloferne*, *Pandora*, *Amore mio* navigano con ragazzi che vogliono fare nuove esperienze. Ed

è nata la **FiBaS - Federazione Barche Storiche**, che con il **Nautical Heritage di Carola Morozzo**, il sito web che censisce il patrimonio galleggiante "classico", dovrebbe finalmente portare alla creazione del Registro Imbarcazioni d'Epoca<sup>10</sup>. Forse non tutto è perduto per la tutela, conservazione, valorizzazione delle imbarcazioni storiche, fra le carte polverose di un ufficio statale...

→ <https://www.inge-cultura.org>

**AGENZIA IMMOBILIARE  
BRAUNTOUR**  
di Luciano Puppo

GESTIONE APPARTAMENTI ZEUS A 400MT DAL PORTO  
SPECIALIZZATI NELLE LOCAZIONI TURISTICHE  
COMPRAVENDITE IMMOBILI ATTIVITÀ COMMERCIALI

[www.appartamentielbabrauntour.it](http://www.appartamentielbabrauntour.it) [www.elbaimmobiliarepuppo.it](http://www.elbaimmobiliarepuppo.it)

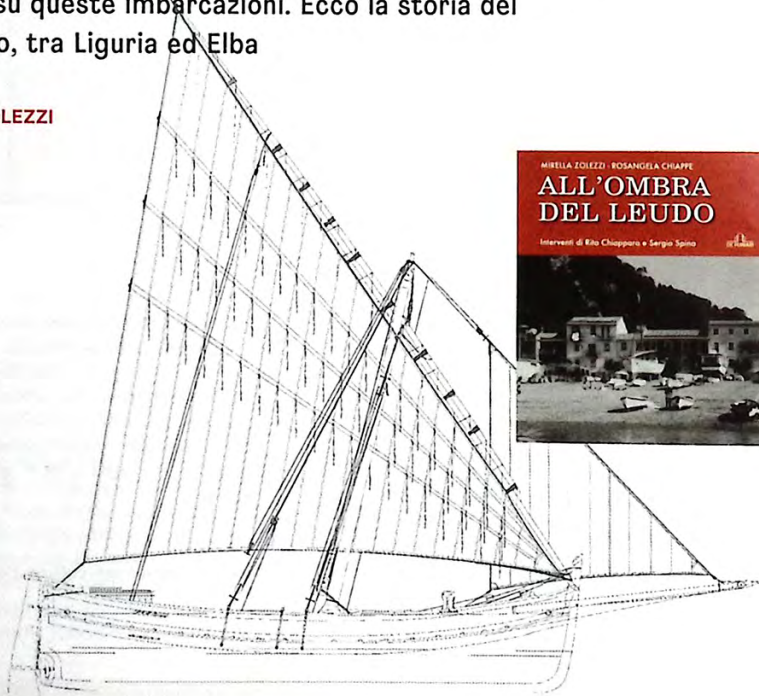
Via Max Bonanno n° 7 - 57033 Marciana Marina Tel. +39 0565.996873 - +39 335 6532323  
[abviaggi@abviaggi.it](mailto:abviaggi@abviaggi.it)

# ALL'OMBRA DEL LEUDO

## L'incontro tra Liguria ed Elba

Mirella Zolezzi è nota per aver scritto *All'ombra del leudo*, cui anche Sergio Spina collaborò attivamente con i suoi studi su queste imbarcazioni. Ecco la storia del loro incontro, tra Liguria ed Elba

→ DI MIRELLA ZOLEZZI



Il motivo principale per il quale ho scritto *All'ombra del leudo*<sup>1</sup> è la pubblicazione di una serie di articoli inesatti su un quotidiano locale che descrivevano la storia de *Il Nuovo Aiuto di Dio*, appartenuto alla mia famiglia materna. Assieme a mia cugina Rosangela Chiappe, depositaria di tutti i documenti concernenti il leudo, intervistando l'amico

Lazzarin Ghio, cultore di velieri e di vecchie barche, venimmo a conoscenza del nome di un esperto e bravissimo tecnico, con la passione e un interesse particolare proprio per il "nostro" leudo: Sergio Spina. Mi ero appassionata alla storia dei leudi che fin da bambina vedevo alati sulla spiaggia del mio paese, Riva Trigoso. Documentandomi

presso le Capitanerie di Porto, da Genova alla Spezia, mi avevano detto però che non c'erano più leudi! Da quando l'ultimo aveva terminato il suo viaggio per caricare vino nel 1968, e in seguito era stato venduto, in Capitaneria risultava come barca da diporto. Per noi cugini la storia del Nuovo Aiuto di Dio terminava lì. Chi invece ne aveva la documentazione esatta era Sergio Spina. Chi meglio di lui, curioso fin da ragazzo dei leudi che approdavano nei golfi dell'Elba, poteva narrare e disegnare con estrema competenza ogni piccola parte di questa barca?

Fu così che incontrai Sergio Spina all'Elba sul lungomare di Marciana Marina, nella primavera del 2012. Ero partita in macchina da Riva Trigoso assieme a mia sorella Mauretta, poiché avevo cominciato a scrivere la prima stesura di All'Ombra del Leudo: era la storia della famiglia materna, che ruotava attorno ai leudi già a partire dal 1800. Quando ci incontrammo Sergio ci mostrò subito il Cantinone, luogo storico dove si incontravano i sensali del vino elbano e i "genovesi" arrivati in porto con i leudi. Percorrendo il lungomare sostammo poi davanti alla casa di Spina, salimmo la scala esterna mentre la nostra guida ci parlava appassionatamente del lavoro che aveva fatto sul *Nuovo Aiuto di Dio*. I disegni che ci mostrò al computer ci lasciarono sbigottite: il leudo per lui non aveva segreti. Scriverà poi, nel suo contributo al libro, "fin da ragazzo ero sempre tra le barche e il vino". Ci raccontò che aveva conosciuto mio zio Marco "Piccin" Zolezzi, amico della famiglia di sua madre, e che eseguì i rilievi del *Nuovo Aiuto di Dio* nel 1957, in qualità di tecnico, quando lasciò l'isola per studiare in un istituto per costruttori navali. Non sono un'esperta di marineria, ma credo che la descrizione tecnica del leudo eseguita da Sergio sia la più accurata che conosciamo.

La seconda volta che ci incontrammo fu a Sestri Levante. Mi invitò al ristorante dell'albergo *I Due Mari*, assieme alle vogatrici che partecipavano a una gara, e che lui allenava. Negli anni che seguirono la

**MIRRELLA  
ZOLEZZI**

Ligure di Riva Trigoso, ha trascorso l'infanzia e la giovinezza tra leudi e gozzi, sulle spiagge di levante. Scrittrice e studiosa, ha dato alle stampe nel 2013 *All'ombra del Leudo*, più volte citato in questa pubblicazione.

pubblicazione del mio libro si instaurò un'amicizia che si manifestava nelle lunghe telefonate per tenermi al corrente dei suoi lavori. Durante gli ultimi colloqui mi informò di un progetto che amava molto: voleva collaborare, con il suo entusiasmo e competenza, a un museo del mare di Marciana Marina.

La domanda che mi pongo è impegnativa: cosa legava la rivana Mirella all'elbano Sergio? L'amore sconfinato per il proprio mare; il ricordo delle rispettive famiglie e, forse, la nostalgia di quel ragazzino seduto sul molo del porto che aspettava con ansia l'arrivo dei leudi, e di quella ragazza di Riva che aveva vissuto l'infanzia tra leudi, rivanetti e gozzi nell'angolo di Ponente chiamato "u Cantu", quando le spiagge erano il centro della vita dei paesi di mare.

1 M. ZOLEZZI-R- CHIAPPE, All'ombra del leudo, con interventi di R. Chiappara e S. Spina, De Ferrari, Genova 2013.



**VELERIA TAPPEZZERIA - NAUTICA - RIGGING**

Veleria ELLE SAILS di Cabras L. & Segnini  
Via Carbuoro, 10 - Isola d'Elba - 57037 Portoferraio (LI)

**Tel. 0565 916959**

e-mail: msegnin@tin.it

# DALLA PARTE DEI PROGETTISTI

## Teoria ed esperienza in acqua

Massimo Paperini, progettista e fondatore dello Studio Duck Design, ha condiviso nel tempo con Sergio pensieri, idee e spunti. Ecco la testimonianza di questo incontro di visioni e passioni

→ DI MASSIMO PAPERINI



# SI RINGRAZIANO



Si ringraziano in particolare gli autori degli articoli pubblicati, che hanno messo a disposizione gratuitamente e per la memoria di Sergio i loro contributi.

Un ringraziamento anche alle aziende ed esercizi commerciali che hanno sostenuto la presente pubblicazione.

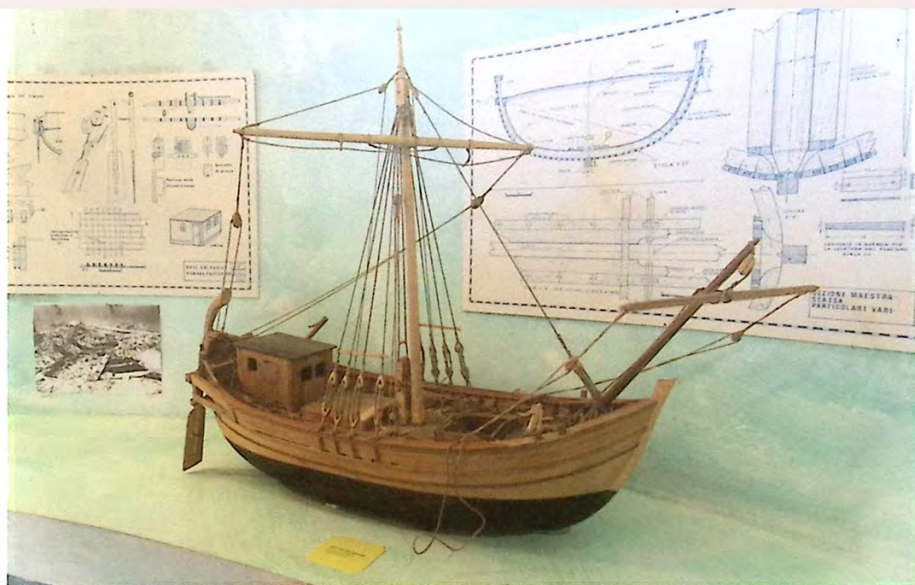
# IL RELITTO DELLA NAVE ONERARIA DI PROCCHIO

## Il lavoro di Spina per il Museo Archeologico di Marciana

In occasione della ristrutturazione del Museo Archeologico di Marciana nel 2002, attraverso approfonditi studi Spina realizzò delle tavole che documentano ogni aspetto ingegneristico del relitto, e un modello in legno che ne riproduce in scala l'aspetto che avrebbe dovuto avere. I suoi lavori sono esposti nella sala IV dove si può ammirare ogni singolo particolare

→ DI ANGELO MAZZEI





La nave oneraria di epoca romana che si trova al largo della spiaggia di Procchio, fu recuperata nel 1967 su segnalazione del pescatore Elio Mazzei, e grazie alle operazioni dirette dall'allora Soprintendente Giorgio Monaco e all'Ispettore onorario della Soprintendenza archeologica Brambilla e al Comando subacqueo della Marina Militare Teseo Tesei. Lo scafo, di circa 23 metri, è tutt'ora quasi interamente coperto da sabbia e pietre, ed è affiancato anche da un secondo relitto, più giovane di un secolo ma di minore rilevanza storica, che fa intuire l'importanza di Procchio come porto nell'epoca romana. Le indagini al carbonio 14 che hanno dato esiti differenti, ma soprattutto l'analisi del carico indicano che la nave è affondata **do**po il 169 d.C.: il carico, eterogeneo e oggi

Modello della nave oneraria romana ritrovata nel golfo di Procchio. La carena e rivestita in lamine di piombo che proteggevano il fasciame dal contatto con l'acqua, sistema utile contro l'erosione salina del tavolato e soprattutto per proteggere il legno dal teredo navalis, un piccolo mollusco detto verme delle navi, che si nutre di cellulosa.

esposto al museo, era costituito da pani di zolfo caricato nei porti di Agrigento (prelevati dai contadini negli anni prima del ritrovamento ufficiale, per la disinfestazione della fillossera nei vigneti della zona), ma è stata trovata anche una cassa di polvere di huntite, sostanza biancastra utilizzata in cosmesi ma che si presume andasse a costituire una vernice con proprietà ignifughe

\* Riportato nello studio di Michelangelo Zecchini, Archeologo di origini Marinesi, del1982.



In magnifica posizione panoramica situato sulla passeggiata a mare. Camere confortevoli provviste di doccia, servizi igienici e telefono, alcune con vista mare. Ascensore, ristorante bar, giardino con parcheggio auto, piscina, tennis, TV, climatizzatore in tutte le camere e riscaldamento. Nel giardino si trova la dependance con camere ampie e tranquille.



Viale Margherita 38 - Marciana Marina - Tel. 0565 99018 - 0565 996875  
Recapito invernale: 0565 996648/49 - [www.elbahotelmarinella.it](http://www.elbahotelmarinella.it)

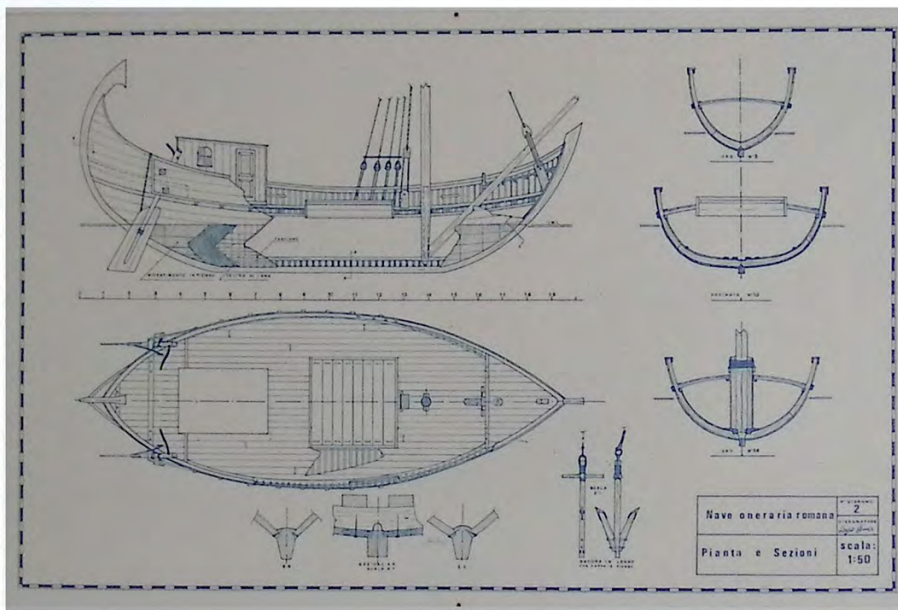


Tavola 2 - Nave oneraria romana. Pianta e Sezioni.  
Rilievi e disegno di Sergio Spina

Si ringrazia il Museo Archeologico di Marciana per le immagini gentilmente concesse. Si ringrazia inoltre il Signor Angelo Mazzei, studioso e addetto al Museo, per aver voluto condividere informazioni e note del presente articolo.

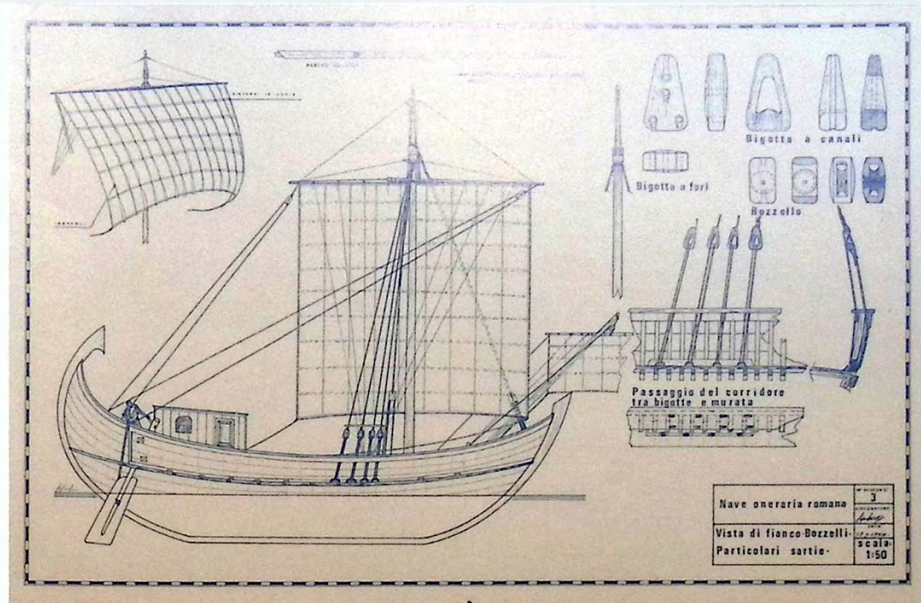
che poteva proteggere la nave dal fuoco mantenuto sempre acceso durante la navigazione per illuminare e cucinare, alcune lucerne, una col nome del produttore IVNI ALEXI, anfore vinarie galliche, ceramiche iberiche e resti di bicchieri in vetro dorato. E anche una magnifica impugnatura crisoelefantina (avorio dorato) di coltello forse proprietà di Lucius Claudius Modestus.

Dagli appunti di Spina, ecco la descrizione degli aspetti costruttivi della nave: "La nave presenta un serrato sistema di ordinate, fasciame legato su se stesso con incastri e tasselli di legno duro, uniti, questi ultimi, da cavicchi lignei; fasciame e ordinate sono legati con chiodi di rame previa interposizione di una bussola di legno tenero per dar modo al chiodo di farsi la sua sede. I vari pezzi delle ordinate non sono connessi tra loro, ma solo accostati di testa, cosicché è solo la legatura delle tavole del fasciame a dare robustezza allo scafo: le ordinate servono soprattutto a dargli una forma nella fase di costruzione e, unitamente ai bagli, un minimo di resistenza trasversale. Tale sistema, con termini attuali, si potrebbe definire "a struttura portante". La scassa dell'albero è posta a 1/3 della lunghezza ed è perciò assai probabile che la nave disponesse di una sola vela quadra (acatus)"\*

**ANGELO  
MAZZEI**

Studioso di Storia Antica, appassionato di Filosofia, insegnante e giornalista, organizzatore di eventi per la divulgazione della storia e cultura elbana. Ha fondato il portale [isolaetica.com](http://isolaetica.com), è stato Caporedattore della pubblicazione L'Etrusco, oggi è attivo con il suo blog [groviglio.news](http://groviglio.news). È addetto al Museo Civico Archeologico di Marciana (LI).





↑

Tavola 3 - Nave oneraria romana. Vista di fianco. Bozzelli. Particolari delle sartie. Rilievi e disegno di Sergio Spina

Le tavole e i modelli di Sergio esposti nella IV sala del Museo Archeologico di Marciana

→





# Golf Hermitage

Isola d'Elba

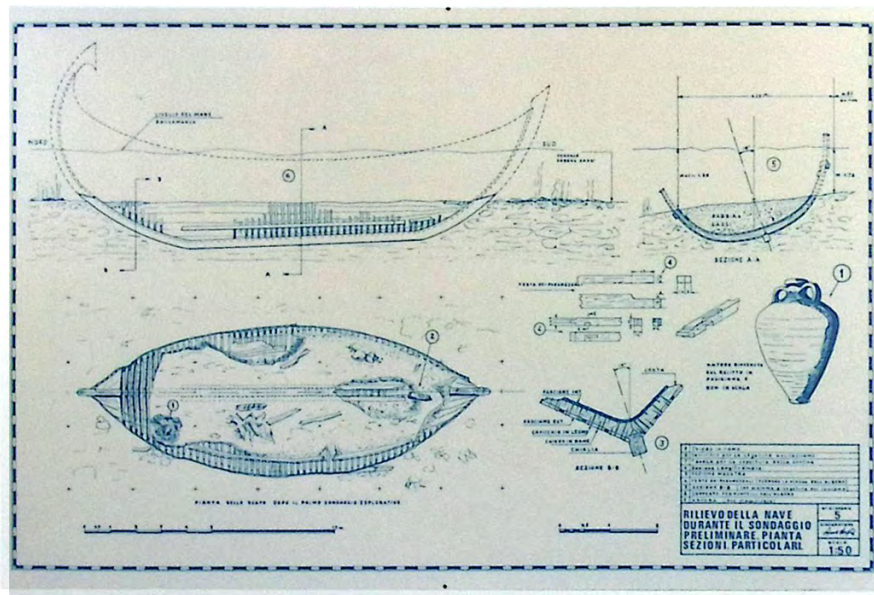


**Care valide per HCP**

Green fee 9 buche a prezzo convenzionato per soci Golf Club Acquabona

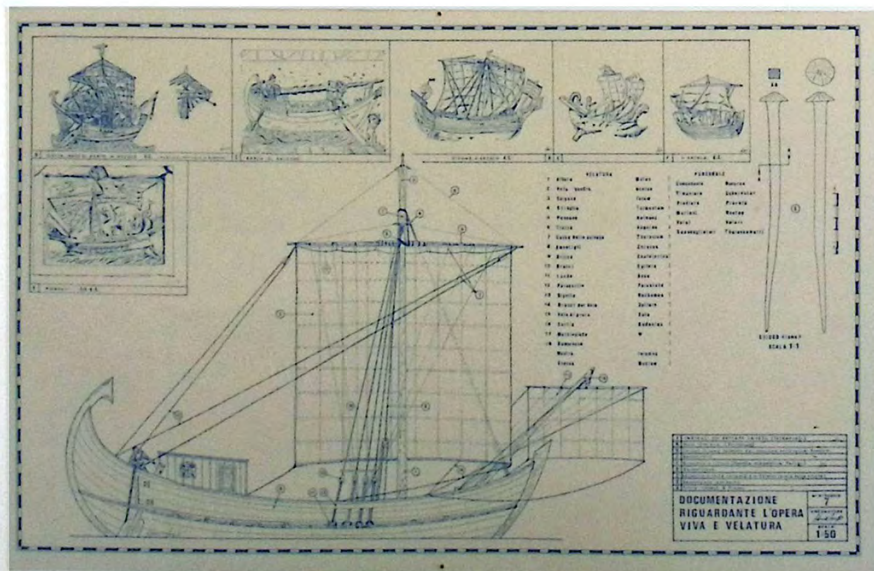
Località Biodola - 57037 Portoferraio - Tel. 0565.9740 - Fax. 0565.969868 - www.golthermitage.it



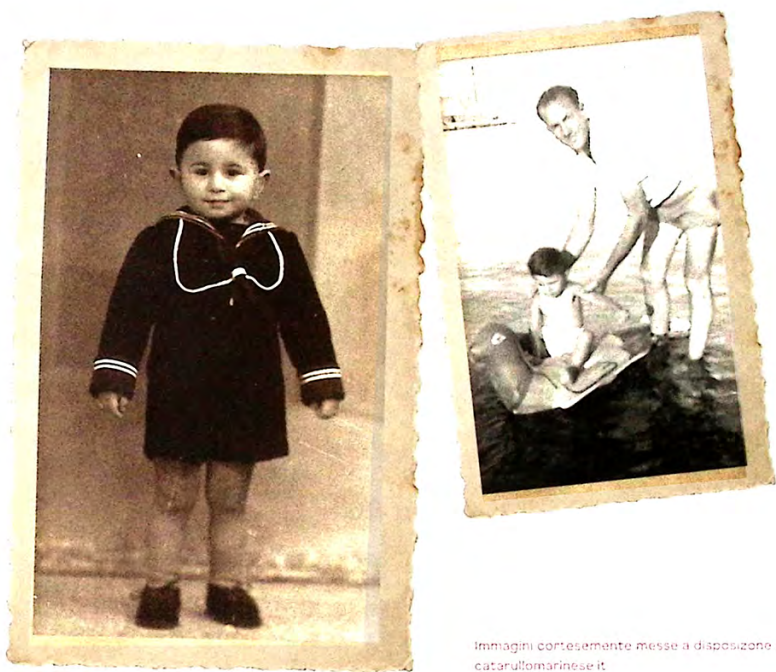


↑  
Tavola 5 - Nave oneraria romana. Rilievo della nave durante il sondaggio preliminare. Pianta, sezioni e particolari. Rilievi e disegno di Sergio Spina

Tavola 7 - Nave oneraria romana. Documentazione riguardante l'opera viva e la velatura. Nei piccoli riquadri sono riportati disegni di imbarcazioni antiche coeve del relitto di Procchio, e ripresi da bassorilievi, archivi e altre collezioni. Rilievi e disegno di Sergio Spina



# SERGIO SPINA, le foto di famiglia



Immagini cortesemente messe a disposizione da  
catorullomarinense.it



★★★★

HOTEL DESIRÉE

ESCADÈRIA

Spartaia, Procchio, 57030 Marciana  
Tel. +39-0565.907311 Fax +39-0565.907884  
[www.desireehotel.it](http://www.desireehotel.it) - [info@desireehotel.it](mailto:info@desireehotel.it)





**Agenzia Immobiliare Compravendita e Consulenza Immobiliare  
Valutazioni Immobiliari in sede**



Associata Anama e Associata Agenzie Immobiliari dell'Isola d'Elba. Iscritta C.C.I.A.A. al ruolo degli agenti immobiliari n. 1026 dal 1994. Inviemo informazioni con descrizione degli immobili corredate da planimetrie e foto. Preparamo i contratti preliminari, Assistenza fino all'atto pubblico. Servizi post vendita quali vulture, Traslochi. Eventuale correlazione con uffici tecnici.

**CAPOLIVERI - Via Mellini 26 - Isola d'Elba (LI) - Uff. 0565.935141 - cell. 393.9953575**  
info@immobiliare-elba.com - francescaelba@virgilio.it www.immobiliare-elba.com



**i-ReStore**  
Isola d'Elba

PC TABLET SMARTPHONE  
RICARICHE E RIPARAZIONI

Nuovo - Usato  
Accessori  
Pc/Tablet  
Smartphone  
Ricariche Telefoniche  
Cartoleria



**ASSISTENZA e RIPARAZIONI SMARTPHONE E TABLET**

**Via G. Vadi, 14 Marciana Marina Tel: 0565.996614 Cell: 349.6726261**

[www.i-restore.it](http://www.i-restore.it)  
[elba@i-restore.it](mailto:elba@i-restore.it)

# impianti elettrici & condizionamento



## Elba Frigo



**ELBAFRIGO DI ARNALDI TOMMASO**

Via Giannutri, 21 - Loc. Antiche Saline 57037 PORTOFERRAIO (LI)

TEL./FAX 0565.944206 cell. 351.9880097 Email: [info@elbafrigo.it](mailto:info@elbafrigo.it) - [www.elbafrigo.it](http://www.elbafrigo.it)



Località Schiopparello, 30  
57037 Portoferraio LI  
Tel.: 0565 940020  
[www.montefabbello.it](http://www.montefabbello.it)

Chissà cosa penserebbe babbo Flenis se oggi vedesse l'azienda. Probabilmente non crederebbe ai suoi occhi. E' trascorso già un



decennio da quando c'era lui. "Montefabbello" è una realtà dell'Elba che nel corso degli anni si è sviluppata, con i suoi vini, l'olio, l'agriturismo, il ristoro agricolo e per ultimo la coltivazione di grani antichi e la produzione di pasta.

Mi piacciono le sfide, il continuo imparare, evolversi, i confronti, tutto ciò che mette in discussione e perché no, anche gli errori, si perché da questi ho imparato molto.

