



PIAGGIA

• PERIODICO TRIMESTRALE DEL CENTRO VELICO ELBANO - RIO MARINA (LI) - ANNO VII - N. 28 - INVERNO 1990 •

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



TRAGHETTI

RESIDENCES



HOTELS
VILLE
APPARTAMENTI

UFFICIO
TURISTICO
ISOLA D' ELBA

FORTI

VIAGGI E VACANZE

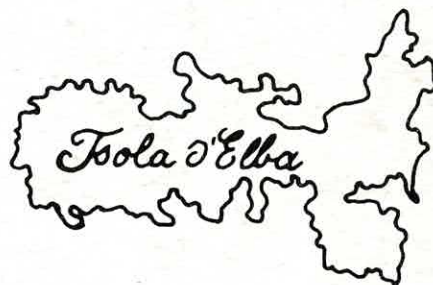
Via Palestro, 23 - Tel. (0565) 962392 - 962469 - 57038 Rio Marina

AUTONOLEGGIO CON E SENZA CONDUCENTE

TAXI

RENT A CAR

AUTOVERMIETUNG

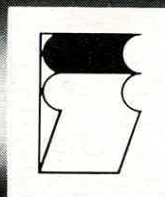


B. FORTI & GORDIANI

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

CAVO (Molo) - Tel. 949806

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





Anno VII - N. 28 - Inverno 1990

LA PIAGGIA

Periodico trimestrale del
Centro Velico Elbano
Rio Marina

direttore responsabile
CARLO CARLETTI

direttore
GIANFRANCO VANAGOLLI

condirettore - redattore
GIUSEPPE LEONARDI

comitato di redazione
LELIO GIANNONI
DANTE LEONARDI
PINA GIANNULLO
MASSIMO MELLINI

segretario di redazione
MARCELLO GORI

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

Direzione e redazione
Centro Velico Elbano

via V. Emanuele II, n. 2
57038 Rio Marina (LI)
c/c postale n. 12732574
intestato a Centro Velico Elbano - Rio Marina

Nuova Perseveranza
Piombino - S. Rocco - tel. 49459



In copertina: *Una suggestiva immagine della Chiesa di S. Caterina (sullo sfondo la rocca del Gioio o Giove)*

(Foto di Pier Luigi Longinotti)

DOVE VA "LA PIAGGIA"?

Forse molte volte vi sarete chiesti: ma chi legge "La Piaggia"?

Eccovi accontentati con alcune brevi informazioni.

Essa raggiunge 4 Continenti (America, Africa, Europa e Australia) e 8 Nazioni (Stati Uniti, Argentina, Madagascar, Spagna, Inghilterra, Austria, Germania e Svizzera).

Le regioni italiane interessate sono 15. Aspettiamo abbonati solo dalla Calabria, Basilicata, Abruzzo e Molise.

Le località sono in totale 141 distribuite in 41 province.

Al primo posto come abbonati (ovviamente dopo Rio Marina) troviamo Piombino, con 80 adesioni, seguito da Portoferraio 60, Livorno 50, Genova 35, Roma 32, Firenze 31.

All'Elba, dopo il capoluogo, Porto Azzurro è capofila di Cavo, Rio nell'Elba, Capoliveri, Marina di Campo e le due Marciane, per un totale di 155 abbonati.

A Milano arrivano 13 giornali contro gli 8 di Torino, mentre la Sicilia batte la Sardegna 4 a 3.

Al centro Classifica troviamo molte località, come Prato, Lucca, Pistoia, Napoli (la crisi di Maradona si vede anche qui), Siena, La Spezia, Lericci.

Fanalini di coda con un solo punto (e qui gli abbonati possono riconoscersi da soli), ecco Verona, San Remo, Venezia, Perugia, Mirandola, Crescentino, Orvieto, Narni, Castelnuovo di Romagna, Pianoro, San Vito, Alessandria, Falconara, Gaeta, Rodello, Riotorto, Sassetta, Cologne e Castel'Anselmo. Con un punto anche le Isole Canarie.

La classifica comunque non è definitiva e gli abbonati che vogliono far migliorare la posizione alle loro località di residenza possono inviarci nuovi indirizzi, preferibilmente accompagnati dal bollettino di conto corrente postale.

Marcello Gori

In questo numero troverete inserito un bollettino di c/c postale (n. 12732574) intestato al Centro Velico Elbano di Rio Marina, che vorrete utilizzare per l'invio del contributo annuale alla rivista. Quota minima: L. 20.000.

Con l'occasione ringraziamo coloro i quali nel frattempo hanno provveduto a farci pervenire l'importo. Buon vento alla "Piaggia"!

RADUNO TECNICO DELLA 2^a ZONA ALL'HOTEL AIRONE

Dal 27 al 29 Dicembre 1990 si è svolto a San Giovanni, presso l'Hotel Airone, il raduno tecnico per gli equipaggi cadetti e juniores delle classi Optimist-Laser-420.

Vi hanno preso parte 60 giovani atleti delle scuole di vela del Circolo Nautico Livorno, Lega Navale Follonica, Circolo Velico Pietrabianca, Circolo Nautico Castiglioncello e dei Circoli Velici Elbani di Rio Marina, Marina di Campo, Marciana Marina e Porto Azzurro.

L'organizzazione è stata curata dal direttore dell'attività giovanile per la zona sud, Marcello Diversi, coadiuvato dai dirigenti del Centro Velico Elbano, Circolo organizzatore del raduno.

La preparazione atletica è stata curata da Carlo Silva e la parte teorica abbinata alla videoregistrazione ha toccato argomenti relativi alla "strategia e tattica di regata", chiaramente esposti da Pierluigi Biancotti.

A completare lo staff organizzativo sono intervenuti gli istruttori Fabio Galli, Bruno Lami, Maurizio Buzzelli, Franco Mori e Augusto Meriggi.

Da non dimenticare l'impegno del Centro Velico Elba-

no e degli altri circoli velici dell'isola, che hanno messo a disposizione numerosi mezzi di assistenza.

Grazie a due giornate di bel tempo, con vento moderato e mare calmo, le uscite in mare hanno permesso di constatare il buon livello di preparazione dei giovani velisti, che attraverso suggerimenti e consigli hanno potuto accrescere il loro bagaglio di esperienza; tra questi, nomi già noti ed altri nuovi, che in complesso daranno lustro allo sport della vela.

Al raduno è intervenuto il cav. Nino Menchelli, Presidente della 2^a zona, il quale ha potuto verificare l'efficienza dell'impianto dell'Hotel Airone, che sarà senz'altro preso in considerazione per altre importanti manifestazioni della Federazione Vela.

Augusto Meriggi

Il Centro Velico Elbano ringrazia la Direzione dell'Hotel Airone e tutto il personale per la squisita ospitalità dimostrata durante il raduno.



Il gruppo dei partecipanti al raduno.

- | | |
|--|---|
| 3 Dove va "La Piaggia"? di <i>Marcello Gori</i> | 11 Tirreno contro Arno di <i>Carlo Carletti</i> |
| 4 Raduno tecnico della 2 ^a zona all'Hotel Airone di <i>Augusto Meriggi</i> | 12 Omaggio ad Umberto Mellini |
| 5 Il CONI provinciale e le società sportive; Notiziario dell'attività invernale | 14 La scomparsa di Mario Palmieri; Omaggio ai "Supernonni" |
| 6 Buon compleanno! di <i>Marcellino</i> ; Bravo Giovanni! Il Rally "Elba Graffiti" | 15 Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano di <i>Alberto Riparbelli</i> |
| 7 Vent'anni fa moriva Mario Giannoni di <i>Marcellino</i> ; Premio Mario Giannoni | 16-17 Album di famiglia |
| 8 Un amico di <i>Marcello Gori</i> | 18-19 Le giornate di Elbanina di <i>G.V. G.L.</i> |
| 9 Una barca priva di tutto di <i>Mara Novelli</i> | 20-21-22-23-24-25-26-27-28 L'affondamento dell' "Andrea Doria" di <i>Giuseppe Leonardi</i> |
| 10 Successo degli Elbani al 1° "Trofeo Lupidi"; I Riesi di Fòri; Calendario regate anno 1991 | 29-30 Note archeologiche: La villa romana di Capo Castello di Cavo di <i>Gianfranco Vanagolli</i> |

IL CONI PROVINCIALE E LE SOCIETA' SPORTIVE

È stato un appuntamento veramente importante quello che il CONI provinciale, fedele al suo tradizionale modo di rapportarsi alle strutture periferiche, ha organizzato a Livorno dal 1° al 2 dicembre. Un incontro che, per numero di partecipanti e per l'attualità dei temi trattati, è andato notevolmente al di là di quanto fosse lecito aspettarsi.

Di questo dobbiamo essere grati al cav. Maneo che in qualità di presidente ha voluto questa iniziativa ed al M.S. Canaccini che, come segretario, l'ha organizzata ed ha svolto le relazioni su gran parte degli argomenti trattati.

Se ci è consentito esprimere un rammarico, diciamo che, purtroppo, il tempo a disposizione non ci ha permesso un approfondimento dei temi trattati come la gran parte di noi avrebbe desiderato. Ma non possiamo non renderci conto che una trattazione appena più ampia dei punti all'ordine del giorno, avrebbe richiesto uno sforzo organizzativo e finanziario che forse il CONI provinciale non avrebbe potuto sostenere.

È stato comunque importante che in quella sede certe problematiche si siano anche solo accennate, perché sono convinto che il solo fatto di conoscerle ci mette in condizione, se lo vogliamo, di poterle approfondire.

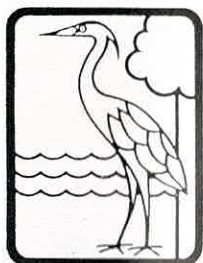
Per quanto ci riguarda, credo che a brevissima scadenza saremo alle prese con uno dei temi dibattuti nel convegno (l'organizzazione di una manifestazione sportiva) dal momento che nell'anno in corso dovremo organizzare un campionato mondiale (master 470) ed una regata nazionale (Circuito Funboard) e non c'è dubbio che avremo modo di sviluppare e approfondire le indicazioni emerse dall'incontro.

Così come non potremo fare a meno, in un prossimo futuro, se vogliamo consolidare e sviluppare i risultati acquisiti negli ultimi tempi, di fare i conti con quanto è emerso in quella sede in materia di formazione del dirigente-allenatore e di gestione del settore giovanile ed agonistico.

Lelio Giannoni

NOTIZIARIO DELL' ATTIVITA' INVERNALE

- Marco Giannoni, Filippo Arcucci, Francesco Diversi, Alberto e Benedetta Giannoni, giovani campioni della vela riese, hanno partecipato al raduno nazionale delle classi Laser e 4.20, svoltosi presso il CPO di Livorno nel mese di novembre;
- Stefano Trivison, Massimo Gori, Francesco Diversi, David Carletti, Alberto e Benedetta Giannoni sono intervenuti al raduno zonale delle classi Laser e 4.20 tenutosi a Vada dal 7 al 9 dicembre;
- Alberto e Benedetta Giannoni sono giunti terzi nella regata zonale di Antignano.
- Il 1° e 2 dicembre il vice presidente Lelio Giannoni ha partecipato a Livorno al convegno provinciale organizzato dal CONI;
- Il 20 dicembre, a Livorno, in occasione della "Giornata Olimpica" organizzata dal CONI provinciale, è stato assegnato al Centro Velico Elbano il Premio Regionale del CONI per l'attività svolta nell'anno 1989. Il presidente ha ringraziato gli organizzatori per l'ambito riconoscimento che, ininterrottamente, da quattro anni, premia l'attività del nostro Centro Velico;
- Il 23 dicembre si è svolta l'assemblea annuale dei soci, nel corso della quale il presidente ha svolto la relazione sull'attività agonistica del 1990. Nella stessa riunione è stato approvato il bilancio di previsione.
- Massimo Gori ha partecipato al raduno zonale per la classe Laser tenutosi a Livorno nei giorni 1-2-3 Febbraio.



AIRONE
Residential
HOTEL ****

ISOLA D' ELBA
☎ 0565 917447

La **SIPAGHIETTIERIA**
IRISTORANTE



di Luciano Falanca

PORTO AZZURRO

Banchina IV Novembre
☎ (0565) 957988

BUON COMPLEANNO!

Questa bottiglia di acqua minerale "Fonte di Napoleone" spegne quest'anno la sua 5^a candelina.

Da cinque anni, infatti, se ne sta nell'armadio a vetri della segreteria del Centro Velico, ben visibile ad ogni riunione del Consiglio Direttivo. Mai nessuno, "poverina", che la degni di uno sguardo, che cerchi un cavatappi per farle un po' di festa....

Un vero record, se si pensa che al Centro Velico un fiasco di vino "campa" al massimo un quarto d'ora.

Marcellino

Abbigliamento - Confezioni

LELLI ERIS

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



BRAVO GIOVANNI!

Il nostro concittadino ed abbonato Giovanni De Muro, portacolori della sezione di tiro a segno di Piombino, si è aggiudicato, al termine di 4 prove, il Campionato di sezione riservato alla pistola di grosso calibro.

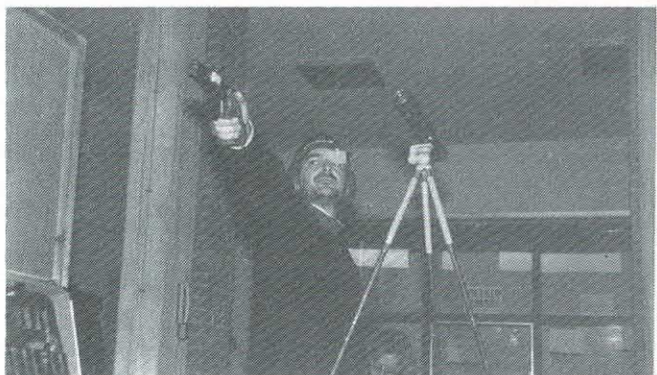
Giovanni De Muro prende la mira.

ALFIERO CROCIONE

* COPPE - TARGHE - MEDAGLIE SPORTIVE *

*Laboratorio scientificamente attrezzato
per riparazioni di orologeria
e oreficeria.*

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



IL RALLY "ELBA GRAFFITI"

Durante l'ultimo Rally "Elba Graffiti" del settembre scorso, abbiamo avuto la gradita sorpresa di vedere sfilare sulla Terrazza degli Spiazzi una "Giulietta" degli anni '60 con a bordo il nostro amico e abbonato Giuseppe Camorani Scarpa, noto avvocato bolognese, nelle vesti di navigatore, con l'inseparabile cognato, Paolo.

Durante il controllo orario il nostro Piladino Capocchi ha scattato al volo questa foto, che volentieri pubblichiamo.



VENT'ANNI FA MORIVA MARIO GIANNONI

Il 23 marzo del 1971 Mario Giannoni ci lasciava.

Era il nostro maestro, il nostro presidente, con lui nacque la scuola di vela al Centro Velico.

Egli aveva partecipato al primo corso istruttori istituito dalla Federazione Italiana Vela, cui presero parte solo 12 elementi, tutti nomi illustri della vela nazionale di allora.

Ci lasciò presto, a soli 56 anni, ma fu in tempo a trasmettere a tutti noi i suoi insegnamenti, perché la scuola era la sua vita.

Ricordo che eravamo in 40 al primo "Corso Olimpia" del 1962, tanti allievi con due sole barche, i primi FJ della serie arancione.

Non era piacevole durante l'estate, appena finita la scuola, dover sopportare altre lezioni, con quaderno e penna, ma con Mario Giannoni tutto diventava facile per la sua grande capacità di comunicazione.

Egli seppe trasmetterci l'amore per la vela con il suo inconfondibile stile. Mai nessun corso di vela del Centro Velico riscosse il successo di allora. Da quei corsi uscirono campioni, atleti leali, dirigenti. Ed abbiamo continuato nel suo ricordo fino ad oggi, fino agli Optimist, alla "Piaggia", che purtroppo non ha conosciuto.

Quest'anno istituiremo il "Premio Mario Giannoni": sarà un Trofeo che annualmente andrà all'atleta o al dirigente di una società sportiva elbana che si sarà particolarmente distinto durante la stagione sportiva. Un modo come un altro perché Mario Giannoni resti ancora in mezzo a noi.

Marcellino



Mario Giannoni.

"PREMIO MARIO GIANNONI"

Nel 20° anniversario della morte di Mario Giannoni, il Centro Velico Elbano istituisce il "Premio Mario Giannoni" per ricordare la figura del compianto suo presidente ed appassionato sportivo.

Il premio consiste in un trofeo e in una targa che saranno consegnati, ogni anno, durante l'assemblea dei soci, all'atleta o al dirigente che si è particolarmente distinto nella vela o altro sport, ad insindacabile giudizio del Consiglio Direttivo.

Il trofeo rimarrà in possesso del vincitore per tutto l'anno con inciso il suo nome, mentre la targa sarà annualmente assegnata al vincitore.

Il trofeo avrà la durata di 10 anni, al termine dei quali verrà custodito presso la sede del Centro Velico Elbano.



ILVA S.R.L.

LAVANDERIA INDUSTRIALE
57038 RIO MARINA - LOC. AL PIANO
TEL. 0565/943.167 - 943.109

Gioielleria Argenteria
Orologeria

ORO MARE

Rio Marina

Isola d'Elba

PANIFICIO

Mercantelli

gestione

DIVERSI, GIANNONI & MERCANTELLI

Via Claris, Appiani, 16 - 57038 RIO MARINA (LI)

Ferramenta da MIRTA

Tel. 0565/962028 - RIO MARINA

- COLORI
- NAUTICA
- IDRAULICA
- ELETTRICITA'
- ESPERIENZA
- PREZZO
- QUALITA'

ESCLUSIVISTA

PRODOTTI **BOERO**

UN AMICO

Da ragazzi abitavamo a cinquanta metri di distanza l'uno dall'altro e probabilmente ci siamo conosciuti durante una delle sassaiole fra vicinati, che allora erano quotidiane.

Noi eravamo del Centro e, bisogna confessarlo, non passavamo per i più forti con i "ferini" e le "frombole". Ma Gianfranco non accettava la nostra inferiorità e si batteva più di tutti.

Lo nominammo "Generale": quante "guere" dall'Aia al Pino, "pe' la valle" e "pe' le cave", ai suoi "ordini"! Epico un combattimento a Santa Filomena, in cui il suo "capo di stato maggiore", Alfredino Tamagni, fu fatto prigioniero e gettato in una buca sotto una catasta di tronchi di "pitta": ci restò fino a notte!

Gianfranco in tutta la sua "carriera" venne ferito due o tre volte. E credo che, dentro di sé, quelle ferite le ricordi ancora con orgoglio.

Passarono gli anni e ci trovammo insieme all'Istituto Nautico "Alfredo Cappellini" di Livorno.

Fra i tanti ricordi, uno in particolare: all'esame di Stato il commissario di Italiano riuscì a dare nel tema (eravamo 60 candidati) una sola sufficienza (un otto), indovinate un po': a Gianfranco Vanagolli.

E allora Gianfranco decise di mandarci tutti a navigare: capi che doveva sfruttare le grosse doti che aveva e invertì la rotta.

Diventato lui il prof. Vanagolli che tutti conosciamo ed

io ufficiale della "Toremar", le nostre strade, per diversi anni, si separarono.

Gianfranco, uscito dall'Università, non poteva certo più richiedere il libretto di navigazione ed imbarcarsi. La rotta, ora, dovevo invertirla io.

Nel 1984 ecco l'occasione buona: si decide di pubblicare "La Piaggia". Ebbene, mi metto a scrivere anch'io, che in quel tema del 1968 avevo preso solo cinque.

Questa volta, però, sono sicuro della sufficienza, perché il professore è Gianfranco.

Queste poche righe, appunto, per ringraziarlo delle quattro promozioni all'anno che, magari con un sei meno, mi dà ogni volta che esce "La Piaggia". Ma lo ringrazio soprattutto per come dirige e cura la nostra rivista e per l'amicizia che ci lega ormai da una vita.

Marcello Gori

Sono io che devo ringraziarti, caro Marcello, per avermi riportato simpaticamente ad anni lontani e felici.

Mi ricordi che invertii la rotta. È vero (pensa, avevo il libretto pronto...). Ma - tu lo sai - nel mio studio, appesa bene in vista in una bella cornice, c'è la fotografia della "Marcantonio Colonna", la nostra nave scuola. E il mio cuore, forse, è ancora lì.

G.V.



Il prof. Gianfranco Vanagolli, a Roma, con... l'equipaggio della IV C.

UNA BARCA PRIVA DI TUTTO

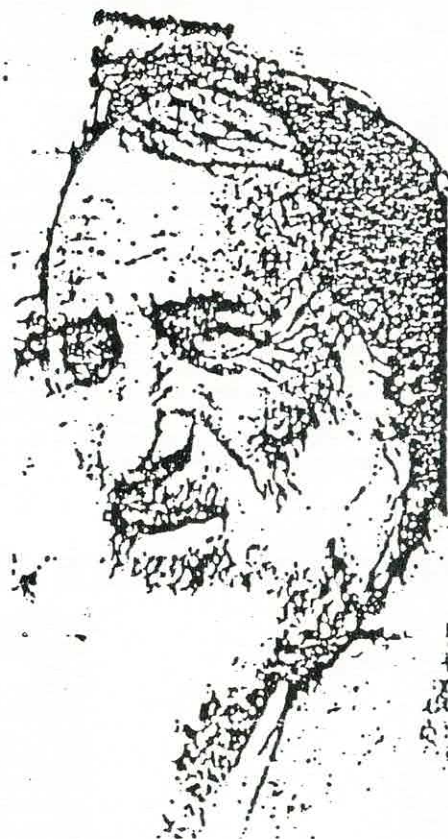
Si chiama *Zentine*, è una barca di sei metri che ha attraversato l'Atlantico con il navigatore solitario italiano Alex Carozzo. Fin qui nulla di eccezionale. Ma la novità - o la provocazione se lo preferite - viene dal fatto che la barca è stata costruita con materiali economici: è stata acquistata in un cantiere in demolizione ad un prezzo da stralcio, non possiede motore, né radio. Le vele sono state ricavate dai rivestimenti di materassi, con un albero fatto con un palo del telefono e sartiame ricavato da fili metallici messi alla rinfusa. Insomma, sembra proprio di parlare delle prime barche costruite dai marinai-minatori di Rio Marina negli anni '50.

Eppure Alex Carozzo ha avuto il coraggio di rifare la rotta di Cristoforo Colombo in 50 giorni, senza nemmeno avere la cabina. Ha dormito sempre sotto una coperta e i pasti li ha scaldati con un fornellino camping-gas. Il percorso di 3800 miglia si è comunque svolto con molta tranquillità, con l'ausilio di un timone a vento fabbricato da Carozzo che si è servito di un manico di scopa, tubi di acciaio e mezzo metro di compensato.

Comunque Alex Carozzo non è nuovo a imprese del genere. Navigatore esperto e naturalmente "coraggioso", percorre i mari da oltre venti anni, soprattutto la rotta Giappone-Italia e viceversa, con un'altra barchetta a vela. Se lo interrogate, vi dirà che odia le regate e soprattutto le barche degli altri.

Lui è un navigatore solitario e tale tiene a restare. Non ci credete? La sua ultima avventura, quella della *Zentine*, verrà quanto prima pubblicata. Come diario di bordo.

Mara Novelli



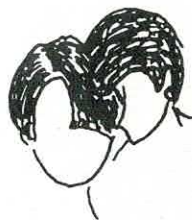
Alex Carozzo, 58 anni



Rio Marina - La classe del '30 festeggia nel ristorante "La cantinetta" i primi 60 anni.

da **GABRIELLA**

parrucchiera per
signora



Via P. Amedeo, 26
57038 RIO MARINA



IMMOBILIEN SERVICE **LA PIANOTTA**

AGENZIA IMMOBILIARE

Lungomare Alcide De Gasperi, 13

Telefono: 0565 / 95 105 - 95 355

Servizi per la compra-vendita e affitto di
57036 PORTO AZZURRO Ville - Appartamenti - Terreni - Rustici

SUCCESSO DEGLI ELBANI AL 1° "TROFEO LUPIDI"

Si è disputato a Livorno, nel mese di Gennaio, il primo Trofeo "Daniele Lupidi" riservato alle classi Laser, 420 e Optimist. Nella classe Laser Standard il successo è andato a Stefano Trivison mentre Marco Giannoni si è piazzato al 9° posto.

Nella classe Laser Radial, 4 elbani si sono piazzati ai primi quattro posti, rispettivamente con Francesco Diversi, David Carletti, Filippo Arcucci e Massimo Gori.

Benedetta e Alberto Giannoni sono giunti terzi nella classe 420 e Matteo Giannoni si è classificato 7° nella classe Optimist.

I RIESI DI FORI

Davanti ad una cartolina con foto aerea-panoramica di Rio Marina, mi si stringe il cuore al pensiero che ci manco da tempo e come me chissà quanti altri "di fori" che per mille motivi, non ci possono andare nel periodo invernale.

Eppure questo è il periodo migliore per viverne in pieno gli affetti, i ricordi, le amicizie, il piacevole clima, senza essere frastornati e fuorviati dalle numerose presenze del periodo estivo, da quel fatuo concetto di "vacanza a tutti i costi" che non ci fa vedere ed apprezzare nel suo vero significato tutto ciò che ci sta vicino.

Ma, anche se in Continente, il legame con Rio Marina rimane sempre il solito, anche per il 1991 è previsto l'ormai tradizionale incontro dei Riesi di Fori.

Nel 1990 la partecipazione è stata molto alta e tutto fa pensare che quest'anno l'adesione sia superiore.

Il 6° Raduno è programmato per Domenica 12 maggio, presso il Ristorante "Torre di Calafuria", subito a Sud di Livorno, lo stesso locale che perfettamente ci ha ospitato lo scorso anno con la sua ottima cucina e la meravigliosa terrazza sul mare.

Come negli anni passati, verrà spedita una lettera, con i dettagli, a tutti i Riesi di Fori dei quali siamo riusciti a conoscere l'indirizzo; una calorosa preghiera a coloro che non avessero mai ricevuto la lettera, di farci conoscere il loro.

Non prendete impegni per il 12 Maggio! A presto!

Corrado Corrini

CALENDARIO REGATE ALL'ISOLA D'ELBA PER L'ANNO 1991

20/21 APRILE
12/19 MAGGIO
28 MAGGIO - 2 GIUGNO
9 GIUGNO
23 GIUGNO
7 LUGLIO
21 LUGLIO
7 AGOSTO
11 AGOSTO
12 AGOSTO
12/18 AGOSTO
15 AGOSTO
16 AGOSTO
20 AGOSTO
25 AGOSTO
8 SETTEMBRE
28 SETTEMBRE - 1° OTTOBRE

RIO MARINA
MARCIANA MARINA
CAVO
PORTOAZZURRO
RIO MARINA
NAREGNO
RIO MARINA
MARINA DI CAMPO
RIO MARINA
MARCIANA MARINA
ELBA
RIO MARINA
RIO MARINA
MARINA DI CAMPO
PORTOFERRAIO
PORTOAZZURRO
NAREGNO

SELEZIONE ZONALE LASER
LEVEL CLASS THREE QUARTER E MINITON
CIRCUITO ITALIANO FUNBOARD
ZONALE LASER/FJ/OPTIMIST
ZONALE LASER/420/FJ
TROFEO BARTOLINI TUTTE LE CLASSI
ZONALE 470/FJ/OPTIMIST
ZONALE OPTIMIST/LASER/FJ
ZONALE OPTIMIST
REGATA DI SANTA CHIARA TUTTE LE CLASSI
3ª EDIZIONE COPPA AETHALIA
ZONALE 420/FJ/LASER/470
TROFEO BONOMELLI TUTTE LE CLASSI
TROFEO TORNABENE TUTTE LE CLASSI
TROFEO VARANINI LASER E OPTIMIST
ZONALE OPTIMIST/FJ/420
CAMPIONATO DEL MONDO MASTER 470

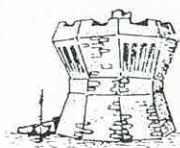


di Cecconi Floziano

57036 PORTO AZZURRO (LI) Isola d'Elba

Via Ricasoli, 35

Telefoni: (0565) 95092 - ab. 95695



Nuovo Ristorante
« LE GHIAIE »
snc - di MAZZEI STEFANO

Piazza del Popolo, 8/9 - Telefono (0565) 92.276
57057 PORTOFERRAIO - Isola d'Elba

Paoletti-Carletti

Cartoleria
Articoli da Regalo - Giocattoli
Profumeria - Souvenir
Bigiotteria

VIA P. AMEDEO, 12
RIO MARINA
TEL. 0565 / 962321

TIRRENO CONTRO ARNO

Nel precedente numero della "Piaggia" sono stati messi in evidenza i vantaggi economici, acquisiti dai paesi riessi, per la ristrutturazione e recupero, da parte di fiorentini e pisani, di vecchie abitazioni del centro storico; un recupero ed un risanamento che hanno portato anche un sensibile aumento di presenze nel periodo delle vacanze, con uno scambio di conoscenze, usi, abitudini. L'incontro di esperienze diverse ha portato un generale arricchimento culturale.

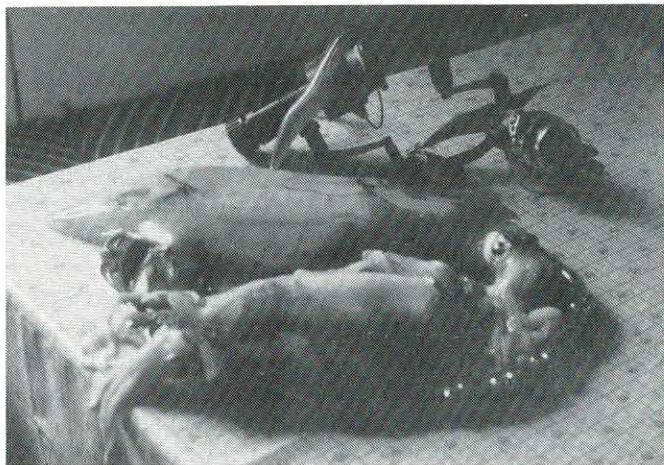
Sono molti gli ospiti che apprezzano la cultura locale ed hanno fatto propri piatti elbani e riessi in particolare, che fanno uso dei nostri termini marinareschi, che comprendono i detti ed individuano, come noi, i paesani con i loro soprannomi. Ospiti che si sono veramente integrati nella "riesità".

Ogni medaglia, però, com'è noto, ha il suo rovescio e dall'altra parte di questa gradita immigrazione degli amici d'Arno, c'è una incomprensione che divide: la pesca, o meglio un'esca: i "bigattini" o "bachi di sego" o meglio ancora "larva di mosca carnaria" (*Calliphon vomitaria*) questo è un baco che da anni ha sollevato una serie di polemiche sia per la pesca di fiume che per quella di mare.

Questi bachi "puzzolenti" che, abbandonati a terra, si trasformano in noiosi mosconi verdi, hanno trovato subito l'avversione dei pescatori locali, legati ancora ai sistemi tradizionali per la cattura di occhiate, saraghi, orate e muggini: midolla di pane bagnata ed impastata con formaggio grattugiato: la pastella!

Teatro delle polemiche e degli scontri verbali è la testata del molo di Rio Marina dove convengono i pescasportivi riessi e quelli dell'Arno: quest'ultimi giungono sul molo con grosse auto familiari (gli anglofili direbbero Station-wagon) con all'interno, ben ordinate, tutta una serie di canne da pesca al carbonio, mulinelli, retini (guadini per i forestieri) esche. Un'attrezzatura da far veramente invidia! Presa posizione, gettate le lenze in mare con i tanto contrastati bacinini, si passa al brumeggio (pasturazione, per i foresti) e si lancia a largo con una fionda una buona dose di bigattini. I riessi, i primi tempi, reagivano a questa provocazione, a questa dissacrazione delle loro tradizioni, con salve di fischi e lancio in mare di sassi per allontanare il pesce.

Con il passare del tempo la polemica è calata di tono, ma le posizioni rimangono divergenti. A questo punto è del tutto doveroso e naturale approfondire l'argomento, sia consultando pubblicazioni di carattere tecnico-scientifico, sia chiedendo il parere di esperti. Nel numero 1 di "Pesca in mare" 1989, Ed. A.L., è stato dibattuto l'argomento specifico "Bigattino: un necessario chiarimento"; la prefazione è di Alessandro Righini, la relazio-



Totani pescati dagli amici fiorentini
(Foto di Pilade Capecechi).

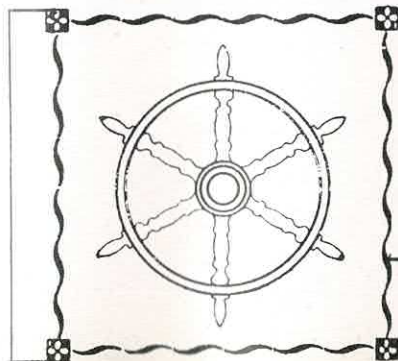
ne scientifica è della dottoressa Donatella Sgobra, entomologa e responsabile scientifica dell'A.N.P.R.E. - Associazione Nazionale Produttori e Rivenditori Esche - Secondo gli studi e gli esperimenti effettuati in laboratorio dalla stessa dott/ssa Sgobra [...] nessun danno consegue alla pesca ed al pescato per uso dei bigattini e tanto meno al consumatore per l'uso di questa larva di mosca - secondo gli esperimenti effettuati i bigattini non forano lo stomaco del pesce vivo e non succhiano la "linfa vitale" - come qualcuno sosteneva[...]. Stralciamo ancora qualche passo dalla relazione scientifica : [...] il bigattino non è larva acquatica, ma il pesce lo ricerca in quanto insetto, come gli altri di cui si nutre in natura. Le dimensioni e la consistenza del bigattino lo rendono adatto a qualsiasi specie ittica: la sua vitalità all'amo rimanda un richiamo a distanza, producendo onde concentriche a largo raggio espandendo il suo odore animale [...].

Anche un esperto pescasportivo, elbano di adozione, Fabrizio Davoli, collaboratore di riviste specializzate di pesca, (cortese e disponibile alla nostra richiesta e per il quale si rinnova l'invito alla collaborazione alla "Piaggia") conferma le perplessità sorte per l'uso dei bigattini, ma anche la non pericolosità. "Da 30 anni - afferma - è in corso una polemica per il loro impiego nella pesca, anche perché si è dimostrata un'esca catturante, ma nessuno finora ha potuto dimostrarne la pericolosità e tanto meno una moria di pesce dopo la pasturazione".

Se la polemica continua a livello scientifico è logico e naturale che prosegua localmente: al calare del sole, il molo si affolla e pescatori locali e d'Arno, rinfoderando complimenti e formalità, tornano nemici.

L'antipatico BIGATTINO riporta IL TIRRENO CONTRO L'ARNO!

Carlo Carletti



Pizzeria "La Frana"

di GIOVI UMBERTO

Via Roma, 10 - 57038 RIO MARINA (LI)

OMAGGIO AD UMBERTO MELLINI

Vecchio minatore - medaglia d'argento al valor civile

Abbiamo appreso la notizia della morte di Umberto Mellini e l'articolo che avevamo intenzione di pubblicare su di lui, assume, ora, un significato particolare.

Poco tempo fa siamo andati a trovarlo a casa sua e Umberto Mellini ci ha consegnato, quasi subito, orgogliosamente, una ingiallita "Settimana Incom" del 15 agosto 1950 e un ritaglio di giornale che, in occasione delle ultime elezioni, lo definiva "il nonno dell'Elba"; era nato, infatti, il 14/3/1894.

Ragionava ancora lucidamente e ci guardava incuriosito; nel settimanale c'erano due pagine, scritte da Ilario Fiore, dedicate alle miniere dell'isola d'Elba e vi era esposto in modo particolareggiato un episodio che lo aveva visto come protagonista.

"Un pomeriggio dell'agosto 1914 i cantieri furono messi in allarme, i minatori uscirono di corsa dalle gallerie. Non erano le rivoltellate di Sarajevo a scuotere l'aria dell'isola. Era accaduto invece, che Umberto Mellini, minatore di vent'anni, aveva salvato la vita a 11 compagni di lavoro". Un trenino che trascinava i carrelli pieni di minerale, era sfuggito al controllo del manovratore e scendeva impazzito; Umberto Mellini, accortosi del pericolo, era riuscito a saltare sul treno in corsa, prima che precipitasse sugli operai che stavano scavando all'aperto.

Proiettato fuori dalla scossa dell'arresto improvviso, era rimasto ferito e fu trasportato all'ospedale di Livorno, dove rimase per 11 mesi. La direzione delle miniere di Genova gli mandò un regalo di cinquecento lire e un diploma di benemerita. Tornato a casa, stette un altro anno "a guardare le vele dei pescatori dalla piazzetta del paese". Alla fine del secondo anno, la miniera lo assunse in qualità di sorvegliante, divenendo in questo modo il più giovane sorvegliante delle miniere elbane.

Quando finimmo di leggere l'articolo che raccontava la sua storia, Umberto Mellini ci indicò una sua foto, pubblicata sul giornale, non aggiunse una parola, un commento, con la mente inseguiva quel lontano agosto del 1914, che aveva segnato tutta la sua vita: "Avevo, quel giorno, calato in mare i palamiti....".

Pina Giannullo

Umberto Mellini



Umberto Mellini in una foto apparsa sul periodico "La settimana INCOM Illustrata" del 19 agosto 1950.



Panificio Pasticceria

MUTI & LUPI s.d.f.

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

La tradizionale

Schiaccia Briaca Riese

IL DOLCE DELL'ELBA

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



IL MINISTRO
SECRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO

Veduto il Decreto Suggestivo n. 18 maggio 1916 con cui
 fu conferita a Mellini Umberto, operaio minatore,

la medaglia d'argento al valore civile per la seguente filantropica
 e coraggiosa azione compiuta il 25 agosto 1914 in
 Rio Marina (Livorno):

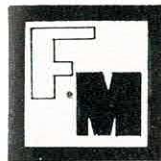
"Con eroico coraggio si lanciava contro un carrello, carico di mine
 reale, scendente con grande velocità, per una forte pendenza e mentre riuscì a
 a farlo deviare, salvando da sicura morte il conduttore e vari operai la
 voranti in un fianco sottostante, dove il carrello sarebbe precipitato, veniva
 investito e travolto rimanendo inabile al lavoro."

Notifica al benemerito Mellini Umberto
 la Sovrana concessione suddetta, e spedisco al medesimo questa
 notificazione in testimonianza dell'onore ottenuto del quale sarà
 dato annunzio nella Gazzetta Ufficiale del Regno

Roma addì 20 maggio 1916

f. Il Ministro

Spesio



FERRAMENTA
F.lli MERCANTELLI

Colori - Nautica - Idraulica - Elettricità

ARTICOLI DA PESCA

Via P. Amedeo, 18 - Tel. 0565/962065 - 57038 RIO MARINA



BAR - GELATERIA

RIO MARINA
 (Isola d'Elba)

Via Principe Amedeo - tel 962012-

LA SCOMPARSA DI MARIO PALMIERI

Il 5 dicembre scorso, colpito da ictus cerebrale, si è spento Mario Palmieri. Aveva 57 anni.

La sua morte ha suscitato in tutta l'isola largo e sincero cordoglio.

Già presidente dell'EVE, consigliere comunale a Campo e a Rio nell'Elba, consigliere provinciale per due legislature, ricopriva dal 1989 la carica di direttore dei corsi professionali alberghieri.

Esponente di primo piano del locale movimento cattolico, Palmieri aveva sempre informato il suo impegno politico e civile ad una sincera adesione alle ragioni del confronto e del dialogo.

Ne arricchivano l'eccezionale personalità l'elevato livello culturale, il tratto urbanissimo, l'intelligenza pronta, la parola viva e franca.

Con Mario Palmieri l'Elba ha perso uno dei suoi figli migliori.

"La Piaggia", che lo annoverava tra i suoi estimatori, piange la perdita di un amico. Ai familiari e alle nostre più sentite condoglianze.

Il Direttore

Il CVE, associandosi al lutto di tutta la comunità elbana, ricorda Mario Palmieri nella sua attività di promotore di importanti iniziative sportive e partecipa ai soci la speciale attenzione da lui sempre dedicata alla vela riese.

Il Presidente



Mario Palmieri



La Torre:
verso un ritorno allo stato originario

Nel precedente numero della "Piaggia" abbiamo dedicato la copertina alla torre Aragonese-Appiana, considerata il simbolo di Rio Marina. Proponiamo con questa foto una lettura integrale dell'antica struttura difensiva, finalmente liberata da un brutto manufatto, costruito nel 1966, che ne imprigionava, nascondendolo, l'imponente basamento.

OMAGGIO AI "SUPERNONNI"

In occasione delle recenti festività natalizie e di fine anno, il Centro Velico e la redazione della "Piaggia" hanno donato agli ultranovantenni residenti nel nostro comune un panettone accompagnato da calde espressioni augurali.

Questi i "supernonni", ai quali rinnoviamo la nostra più viva simpatia:

Anna Caffieri Scalabrini, Amelia Canovaro Omellini, Virginia Leoni Silvietti, Filomena Regine Marcianesi, Dina Paoli Cali, Sandra Ricotti Giannoni, Francesca Carletti Leoni, Giovanni Chiesa, Luigi Diversi, Laura Nardelli Gambetta, Maria Onetto Carletti, Paolo Rovagna, Maria Calastri Pronesti, Maria Fedi Volturara, Lea Lazzerini De Pasquale, Raffaela Mei, Egidio Muti, Filomena Regine Specos, Dora Scalabrini Colombi, Giovanni Silvietti.

IL PARCO NAZIONALE DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

(continuazione del numero precedente)

Sulla spinta delle critiche giunte dalle forze economiche e sociali locali, il Comune di Capraia propone alcune modifiche da apportare al DM del 21.7.89. Infatti nella Delibera n.115 del 30.9.1989, "Decreto del 21.7.89: Perimetrazione provvisoria e misure provvisorie di salvaguardia del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano. Presa d'atto e richiesta di modifica", si legge: "Osservazioni al Decreto Ministeriale 21/7/89.

Perimetrazione

Si richiede che il perimetro della zona marina sia ampliato a 3 miglia (radarabili - 125 m. di batimetrica), anziché limitato all'isobata dei 100 metri, in quanto in alcuni tratti è troppo vicino alla costa. Ciò allo scopo di evitare che le grosse imbarcazioni a cianciola (circuizione) e strascico, provenienti da altri compartimenti marittimi effettuino la pesca a pochi metri dalla riva.

Zona A - riserva integrale

In considerazione della necessità della piccola pesca locale e della vocazione turistica dell'isola e per le attività nautiche che sono una delle attrattive principali di Capraia, anche in considerazione dell'impossibilità di godimento del mare con accesso via terra, si richiede di spostare i limiti della Zona A da Punta della Manza a Punta del Trattoio. Non si può concordare sul divieto di transito di barche a motore sottocosta, considerato che questa attività non determina eccessivo disturbo alla fauna marina: si propone una installazione di boe di ancoraggio fisso al fine di preservare il fondale marino e permettere così l'attività balneare.

Accessibilità a terra Zona A: si ritiene per quanto riguarda il limite di transito per il Monte Arpagna con punto di arrivo insuperabile alla Vedetta, detto limite sia spostato fino alla Piana dello Zenobito, sito non di nidificazione né di disturbo alla nidificazione nelle aree limitrofe.

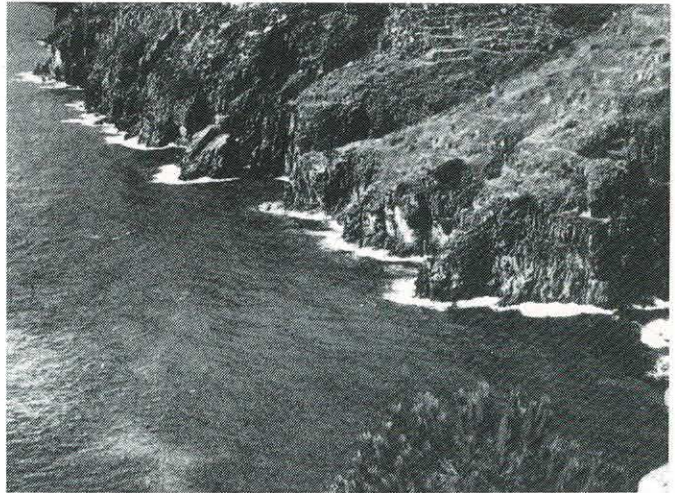
Zona B - di protezione

In riferimento ai fini istitutivi del Parco per un migliore godimento da parte dei visitatori e per permettere attività finalizzate al miglioramento della vita sociale e culturale della collettività locale, si richiede che all'interno della zona C di promozione siano comprese le strutture dell'ex Colonia Penale.

Pesca

Sono state completamente ignorate le indicazioni, date a questo proposito dalla Commissione che, per quanto riguardava la pesca in questa zona, riteneva essere sufficiente un riferimento ai limiti d'uso della popolazione residente, consistenti in attività di prelievo locale di residenti, ragione per cui non riteneva opportuno al momento, che fossero indicati, nel decreto per i residenti i mestieri da usare, le limitazioni di alcuni di questi come nel caso di tramagli. A tale scopo richiediamo la possibilità di pesca professionale ai residenti tramite tramaglio non inferiore a mt. 350 a posta con palamiti e con lenza nelle zone B e C; possibilità di pesca sportiva ai residenti con le tecniche tipiche di tradizione isolana (pesca a totani, traina e palamito) nella zona B e C; possibilità di pesca sportiva ai non residenti tramite autorizzazione della Delegazione di Spiaggia di Capraia su delega della Capitaneria di Porto di Portoferraio, sentito il Comune, nella Zona C. Si richiede pertanto in riferimento a quanto esposto una revisione della zonizzazione: Zona A: da Punta della Manza a Punta del Trattoio; Zona B: da Punta della Manza a Punta del Dattero, da Punta del Trattoio a Punta della Civi-

tata; Zona C: da Punta della Civitata a Punta del Dattero.



Isola di Capraia : un suggestivo tratto costiero.

Zona C - di promozione

In riferimento a quanto richiesto per la zona B di protezione, la Zona C di promozione comprenderà il centro abitato, Porto e Castello, secondo la perimetrazione del vigente PDF, e le aree sulle quali insistono le strutture della Colonia Penale. In tale area Zona C la titolarità in materia urbanistica deve essere esercitata dal Comune così come è previsto dalla vigenti leggi, ed è in tal senso che devono essere chiarite le intese tra Ministero dell'Ambiente e la Regione Toscana. Coincidendo il territorio del Parco con quello del Comune si richiede garanzia nella forma istituzionale e gestionale di sovranità del Comune e la sua prevalente rappresentatività nel governo del territorio".

Il documento sopracitato riconosce che il DM 21.7.89 sancisce la "fine" dal lato deliberativo e gestionale del Comune di Capraia rispetto al proprio territorio: è un atto estremo per poter recuperare un terreno in precedenza "offerta" o "immolato" alla ragione dei Parchi in cambio di servizi e posti di lavoro attivati dai contributi dello Stato per i Parchi; servizi e posti di lavoro che lo stesso Comune era incapace di attivare autonomamente.

La volontà del Comune di Capraia viene confermata nelle successive riunioni paritetiche Stato-Regione dei giorni 29.1.1990, 27.2.1990 e 13.3.1990.

Ma una cosa è certa: il territorio dell'ex Colonia Penale dell'Isola di Capraia non farà parte della zona D di competenza amministrativa del Comune, in quanto deve essere amministrata dall'Ente Parco, come tutta l'isola, e in quanto il Comune di Capraia non ha dimostrato e non dimostra di potere oggettivamente gestire il proprio territorio. Certamente è un momento delicato per l'Ente locale, che viene difeso nella sua autonomia, che tutti vedono finire, da una parte delle forze culturali e dalla Pro Loco locale.

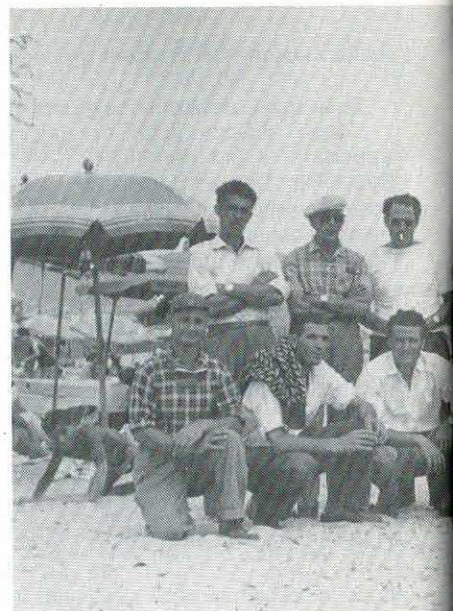
Questi ultimi avvenimenti, che nella sostanza rivestono particolare e drammatica importanza, incidono sulle forze politiche ed amministrative di tutti i Comuni dell'Arcipelago Toscano, registrando un punto di arresto, se non di regressione, nella partecipazione ed integrazione alla realizzazione del Parco dell'Arcipelago Toscano.

Alberto Riparbelli

(continua)



Rio Marina, 1930 - La processione per la festa del Corpus Domini mentre attraversa il ponte dell'Arsenale. La foto ci è stata inviata dalla signora Egizia Egizii Mormile: "Penso che qualcuno si riconosca e spero che ciò rappresenti un piacevole ricordo della sua infanzia, o gioventù". Tra i ballilla c'è suo fratello, Egizio, caro e compianto amico nostro.



Marina di Campo, 8 agosto 1939



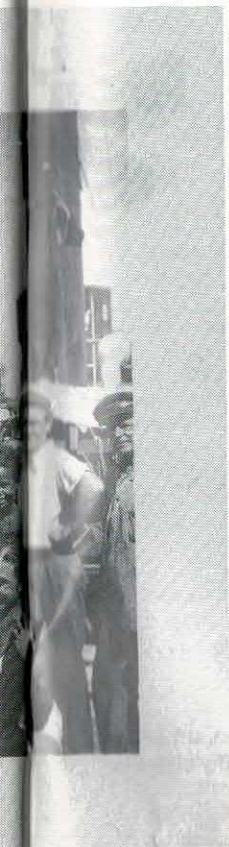
Tripoli, 1939 - L'equipaggio del "Principe" della società "Ilva" requisito dalla Marina. Da sinistra, in piedi: Edio Giannelli, capitano Ubaldo Tonietti, Baragli di Fiume, Umberto Soldani e Athos Falanca.



95 - Gruppo di riesi partecipanti al 1° motoraduno.



Rio Marina, 1938 - Aldo Lelli attorniato dalle sue sartine.



rianar", il rimorchiatore
Reja Marina per essere

li, Pietro Giannoni, il ca-
Polo Azzurro. In basso:
a con un bambino libico.



Anni Venti - Piroscalo "Fedra". Insieme ad altri
marittimi elbani, sono riconoscibili i riesi: Giu-
seppe Muti, Pirro Carletti, Oreste Cimino, David
Fedi, Lido Martorella (il più piccolo), Mario Muti
e Cleto Bracci.

LE GIORNATE DI ELBANINA

Dopo una nottata di abbondanti sornacate e di calci al povero Sirio, ch'unn'ha potuto chiude occhio, Elbanina s'è svegliata.

Un caccamo di caffè le ha sgombrato dal capo le ultime nebbie del sonno e ora va su e giù per la cucina che sembra potata. Le sta intorno il marito, che la sera l'ha vista piglià letto senza una parola ed è ansioso di sapere dell'incontro con Clara, col giometro e con l'avvocato di Feraia.

Quei brullichi dei figlioli, invece, più che a conoscere l'esito del match, sembrano interessati alla credenza e al frigorifero. Enrico, il più grande, Dio lo salvi, ha l'aria d'un lupo della steppa. Ma anche quello cacaniario - a giudicare dagli sbadigli - nello stomaco deve averci una tromba marina.

* * *

- Ma', 'un c'è nulla da 'nzuppà nel latte?
- Picce di corbelli c'è, Gigè, pe' 'un di' peggio! Sei andato tu a fa la spesa?
- Mi sembrava che ieri sera c'era avanzata 'na riscia di pane.
- Me la so' mangiata io, quando so' tornato da totanà...
- 'Unn'avé paura, Eri! Per te potrebbero schiantà tutti. Du' molliche al tu' fratello glielle potevi lascià...
- Sì, quelle che mi lascia lui quand'entra 'n casa prima di me. S'attacca anco a le gusce!
- E' ch'un vi basta mai, ecco che è! Sète du' stive!!
- Te zitto, che s'un ci fossi io a' tu' figlioli ne' denti li ci verrebbero le ragnatele!
- A' mi' figlioli li manderei 'm po' nel Golfo del Leone, come ci mandonno a me, ch'ero 'm bambolo!
- O vattene, ch'un ci cagliasti du' giorni... Se mi dici 'l tu' babbo...
- Eh, mi', già che l'hai mentovato... Gigaretto, guarda 'm po' che n'è di nonno.
- Ci so' stato ianzi. S'è svegliato e dice che è Provenza e 'un ce la fa a falla...
- Ti pareva: un giorno è libeccio e li sente la vita; un altro è mezzigiorni e li manca l'aria...Ma 'n viene mai 'm po' di bonaccia?
- A te ti dà noia anco 'l fior de la burana e hai 'l coraggio di chiaccherà?
- Eh, eh! E chi te lo tocca a babbeto!
- Ascolta 'm po', invece di parlà del mi' babbo, ch'è 'n omo ch'un ce n'è, ieri sera come ti sei lasciata con quella malidetta di Clara?
- Come mi so' presa, vói di'! Se tu m'avessi guardata quando ho rimesso piede 'n casa - ma tu 'n t'accorgi mai di nulla... - l'avresti visto che ero stregonata 'n viso. Sembravo uscita da 'na clinica. Anch'io 'un so' miga più quella di prima, sa', che appettao anco l'omini. 'Un po' l'ho avuta... Ci resta 'n dito di gattiveria e, se Dio vôle, un filo di gaglia, ma 'l meglio se n'è andato...

- Mah, ci so' certe lumache ch'un basterebbe un mese nel pentolino pe' falle purgà di tutto...

- Che voresti di'?

- Nulla...

- Nulla? 'Un parlavi miga de la Sorba, tante volte?

- Zitta, che mi pare che bussino. Chi è?

- So' Armida; passavo...

- Proprio di qui... Vieni, vieni: l'uscio è aperto.

- O com'è, Elbani?

- Come vónno, figlia mia... Hai qualche nóva?

- Almeno se prima mi dicevi se volevo 'n veleno!

- Ti posso da' 'n bicchiere d'acqua scussa o puramente del brocchetto, se la vói... Giù, che mi devi di'?

- Oh, 'l paese è piéno che Clara te l'ha fatta a sangue. Dicono che 'l su' avvocato ti vôle mandà a Lungone. E dice anco che 'l giometro s'è giurato che ti fa barà la cunigliaia che facesti in quell'anguillare del Porticciólo senza 'l permesso...

- O che cunigliaia e cunigliaia!

- Occome? Quella che ti feceno fa', a la zitta a la zitta, perchè l'avevi dato 'l voto! Che ti credi, ch'un si sappino le cóse?

- Oh, cara! io 'un cambio bandiéra! 'Un so' miga come 'l tu' genero, 'l bagnaiese, quel leggérone, che co'n bicchiere di vino lo compreno! So' de la tóre accesa, io!! Ti devi figurà che, 'na volta, uno di fóri, di quelli che vengheno a parlà, mi disse che ci voleveno tutti come me per mette' a posto le cóse!

- Pensa 'm po'...

- Proprio! Stette nell'isola a fa' commizi pe' 'na settimana, ma tutti i giorni tornava qui: era fitto 'n casa a tutte l'ore. E pói: 'un mettevemo nemmeno più 'l tangone; chiudevemo a cricca.

- V'aveva preso a benvolé...

- Eh, a benvolé... Veniva per parlà con Sirio, che a' que' tempi era a la caricazione e 'ntruppava li sviati, ma anco pe' levassi du' grinze...

- Veniva a mangià?

- Proprio a desinà e a cena, no. Ma se c'era, come facevi? 'Unn'i dicevi "cane bestia"? E così li facevo assaggià le nostre mange: 'nzuppe di baccalà che ci cantaveno l'angióli...

- Bóne!

- Tegamate di fagióli co' le salsicce di Lido... sburite di zeri co' la nipitella... e corolli da 'nzuppacci...

- E a lui li piaceveno 'ste cóse?

- Eh, era abbramato. E anco assetato. Si stiocava certe lanterne: sai di quel vino de Le Giudimente... quel cancherone che lo daveno a' Lombardi che venivano a coltà: li sembrava un giulebbe

- E te, Si', 'n dici nulla?

- Che ti devo di'... Dopo du' anni lo trovai in un bare a Livorno che c'ero andato a salutà 'l mi' fratello che ve-

STUDIO IMMOBILIARE

FORTI

COMPRAVENDITE

APPARTAMENTI - VILLE - TERRÈNI - AFFITTI

57038 RIO MARINA - Tel. 0565/962089



niva di Genova su un bricche: 'umm' offri manco 'n caffè! Attachici 'm po' 'na pezza! Ma Elbanì, questi so' discorsi a veglia. Io aspetto sempre di sapé com'è andata da Clara...

- Da comprommettessi: 'un ti dico altro. L'avevo tutti addosso: Clara, la figlióla, 'l genero, l'avvocato e 'l giometro. E ero sola, che tu 'n ci sei mai quando ci doveresti esse. Ma di', m'hanno sentita: l'ho detto che io 'unn'uscivo e che de le more 'um'me ne fregava nulla. E allora quel mardolaio bazza di coglipatto ha detto che m'averebbe fatto mangià le bacole e 'l giometro urlava che a Rosetta li s'era aperto tutto e che Pietrino 'un ce la faceva più e all'avvocato l'ho mandato a pigliasselo 'n domo, ma di rigiro.

Clara 'unn'ha sentito ragioni, quella sudicia, e m'ha chiamato "gola unta". Io volevo appianà tutto, ma pói 'un so' potuta sta' e so' scoppiata: perchè tanto loro volevano andà a le brutte e almeno mi so' sciacquata la bocca. L'urli li deveno avé sentiti da Capo Pero. Dice 'l mardolaio: "Ti famo causa!". Ora dimmi 'm po' tu se potevo stallo a ascoltà, quel disciocché. E me ne so' venuta.

- Tu dovevi fa' i commizi, Elbanì, ché tanto li bisogna parlà, miga fassi capi...

- S'unn'hai capito, t'arangi. Dovevi andacci tu, che hai fatto l'Università di Gràssera, così me lo raccontavi con tutti i punti e le virgole!

G.V. G.L.

(continua)

TAPPEZZERIA - ARREDAMENTI

Campinoti Rosella

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

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

57025 PIOMBINO (Livorno)



TENDE
DA
SOLE



Premio Aquila d'oro

L'AFFONDAMENTO DELL' "ANDREA DORIA"

IL DRAMMA DI NANTUCKET DEL 26 LUGLIO 1956 - LE OPERAZIONI NEI LOCALI MACCHINE DALLE MEMORIE DEL 1° UFFICIALE LUIGI PAZZAGLIA

Nel fascicolo n° 25 (primavera '90) fu annunciata la scomparsa di Luigi Pazzaglia, avvenuta a Genova il 6 aprile scorso. Nel tratteggiare la figura di questo nostro concittadino, persona molto stimata, accennavo anche ad un impegno che con lui avevo preso alcuni mesi prima, quello cioè di parlare della sua lunga vita di lavoro sul mare, che si era conclusa, nel '64, da Direttore di macchina della turbonave *Leonardo da Vinci*.

Sono tanti gli episodi raccolti nelle sue "Memorie", di cui amava parlarmi nei brevi incontri estivi di Bagnaia. Ricordi che partono da lontano e mostrano uno spaccato di vita paesana in altri tempi. L'infanzia riiese: l'asilo delle suore con il teatrino, sopra il sipario di velluto c'è una grande scritta ricamata in oro: EDUCARE DIVER-TENDO, il programma delle Figlie di Maria Ausiliatrice. È lì che conosce una graziosa bambina, Zelia, che sarà sua moglie. Gli anni delle scuole elementari, il forzato doposcuola nella bottega di falegname del padre e nell'officina di zio Pompilio, entrambi stracarichi di lavoro per l'imperversare dell'epidemia di "spagnola". Ricorda quando Pompilio, ormai in età avanzata, non poteva più assolvere il compito di caricare l'orologio della Torre, affidatogli dal Comune. Lo zio passò a lui quell'incarico: "La ricarica dell'orologio mi rendeva 5 lire al mese. I pochi minuti che passavo sulla Torre mi davano un senso di benessere: la costa che vedevo oltre il Canale di Piombino mi appariva come la terra promessa, e i transatlantici, che ogni tanto vedevo passare, mi portavano in un mondo di favole. Le case, le vie e le piazze del paese cominciarono ad apparirmi così piccole e ristrette da darmi un senso di soffocazione".

Dopo le scuole tecniche a Portoferraio, la partenza con il padre per Gaeta per frequentare l'Istituto Nautico. Sono anni di sacrifici e di studi, poi il diploma di macchinista navale. Qualche tempo dopo, nel '25, il riiese Fulvio Cignoni, comandante del *Conte Rosso*, gli fa prendere imbarco su un piroscampo del Lloyd Sabauda, il *Moncalieri*. Sullo scalandrone c'è un giovane ufficiale di coperta, Piero Calamai, che gli augura: "In bocca al lupo". Lo stipendio dell'allievo è di 250 lire al mese. "Il mondo che cominciavo a conoscere - annotò nel diario - non era proprio quello che vedevo con la fantasia dalla Torre dell'orologio, ma era tuttavia interessante e l'Oceano mi dava un senso di largo respiro. Soffrivi tremendamente il mal di mare, ma dovevo resistere, non potevo permettermi il lusso di cambiar strada".

In quelle sue "memorie", purtroppo, c'è anche la tragedia dell'*Andrea Doria*, la bella nave della Società "Italia" sulla quale egli era imbarcato come 1° Ufficiale di macchina, che nella notte del 26 luglio 1956 affondò al largo di Nantucket, nell'Atlantico Settentrionale, dopo la collisione con la nave passeggeri *Stockholm* della "Svenska Amerika Linien".

Di questo episodio, come di tanti altri, Luigi Pazzaglia mi parlava quando, durante l'estate, andavo a trovarlo nella sua casetta di Bagnaia. La prima volta, ricordo, fu nell'84. Lui e sua moglie (una "riese super", ama definirsi) vollero conoscermi perché esprimessi il loro compiacimento a tutti i redattori di questa rivista.

Sapevo che aveva navigato sulle grandi navi passeggeri e che portava con sé il ricordo di quella notte del *Doria*. Tanto per rompere il ghiaccio, gli chiesi a bruciapelo: "Come si fa a diventare Direttore di Macchina di un transatlantico?". Mi guardò attentamente negli occhi e dopo qualche istante rispose: "Affacciandosi dalla *Tore*". Pronunciò il nome dell'unico, nostro antico monumento, con una sola erre, come in uno scarto enigmistico, per confermare le sue radici piaggese. Da lì venne fuori la storia di quando caricava l'orologio, dei "pacchetti" che vedeva passare al largo...



Genova, novembre 1989 - Luigi Pazzaglia e sua moglie Zelia nel salotto della loro casa in Via Magnaghi. "Sopra il divano - volle precisare - c'è una stampa dell'amatissimo paese".

TRAGEDIA NELLA NEBBIA

La collisione tra le due navi si verificò in un tratto di mare quasi sempre avvolto dalla nebbia, provocata dall'incontro della corrente del Golfo con le più fredde acque del Nord. È la rotta delle navi che viaggiano tra New York e i porti del Mediterraneo e del Nord Europa. I marinai chiamano quel tratto di mare "Times Square", chiara allusione al traffico che da Broadway confluisce nella famosa piazza newyorkese.

La nave svedese era partita da New York il giorno prima, diretta a Göteborg. Il *Doria* si trovava invece a poche ore dall'arrivo nel porto della metropoli americana. Era partito da Genova il 17 luglio e dopo aver fatto scalo a Cannes e Napoli aveva lasciato Gibilterra tre giorni dopo. Trasportava 1134 passeggeri e 572 membri di equipaggio, oltre a merci varie, bagagli e posta.

Per la nave italiana quella era la cinquantesima traversata atlantica.

L'urto tra le due navi si verificò esattamente alle 23,10. Fu violentissimo e l'*Andrea Doria* ebbe la peggio.

Sulle cause che determinarono il sinistro, ma anche su ciò che fu detto (e non detto) in seguito, si è occupato Corradino Corbò nel libro *Quella notte a Nantucket - la verità sul caso Andrea Doria*, Nistri-Lischi, Pisa, 1986. Scoppi di questa interessante pubblicazione, che fa parte della Collana "Il tagliamare", fondata da Mauro Mancini, è quello di fornire al lettore nuovi elementi di valutazione alla luce di documentazioni inedite, di nuove, sorprendenti rivelazioni. Il Corbò - giornalista, sommozzatore, pilota aeronautico - è direttore responsabile di una rivista di nautica. "Se oggi - scrive nella prefazione - di questo argomento si parla ancora in maniera approssimativa è sostanzialmente perché, allora, qualcuno si sottrasse al dovere di indagare a fondo e di rendere pubblico ciò che il pubblico aveva il diritto di conoscere".

Sentiamo il suo racconto di quei terribili momenti che precedono la collisione. Questi i personaggi del dramma che si svolge sulle plance delle due navi: il Comandante

del *Doria*, Piero Calamai, genovese, uomo di grande esperienza marinara, valoroso ufficiale delle due guerre mondiali; Curzio Franchini ed Eugenio Giannini, rispettivamente 2° e 3° ufficiale. Quelli dello *Stockholm*: il Comandante Harry Gunnar Nordenson, americano di nascita, ma di genitori svedesi; Johan Carstens - Johannsen, ventiseienne, 3° ufficiale; Peder Larsen, marinaio.

[...]Ore 23,09. Plancia del *Doria*.

Franchini e Giannini sono con lo sguardo fisso sul radar. Il bersaglio è a 1 miglio e mezzo, 35 gradi a dritta. Giannini raggiunge Calamai sull'aletta destra: nella stessa direzione indicata dal radar, i due scorgono una luce opaca nella nebbia. Esce anche Franchini. Il gruppo cerca di distinguere i singoli fanali dell'altra nave, per poterne dedurre l'esatta direzione.

I due bianchi fanali di allineamento, apparsi quasi improvvisamente per primi, mostrano all'istante che l'altra nave passerà regolarmente. La distanza, in questo preciso momento, è di circa un miglio.

Ore 23,10. Plancia dello *Stockholm*.

Mentre Carstens è ancora all'apparecchio telefonico in collegamento con la vedetta, accade un fatto sorprendente: i fanali di allineamento dell'altra nave, a sinistra, denunciano un cambiamento di direzione che potrebbe portarla in rotta di collisione.

Carstens, appena riposta la cornetta nel suo sostegno, dà uno sguardo attraverso i finestrini della plancia e, dopo un attimo di meraviglia, corre sull'aletta di sinistra. Ora, davanti a lui, c'è una grande nave tutta illuminata che sta per attraversare la rotta dello *Stockholm*.

Immediatamente si lancia sul telegrafo di macchina per mettere le leve sulla posizione "indietro tutta"; contemporaneamente urla a Larsen: "Timone tutto a dritta".

Il comandante Nordenson, nella sua cabina, capisce che sta succedendo qualcosa di anormale. Si alza dalla sua poltrona e corre verso il ponte di comando.

In quel momento, Carstens chiude le porte stagne.

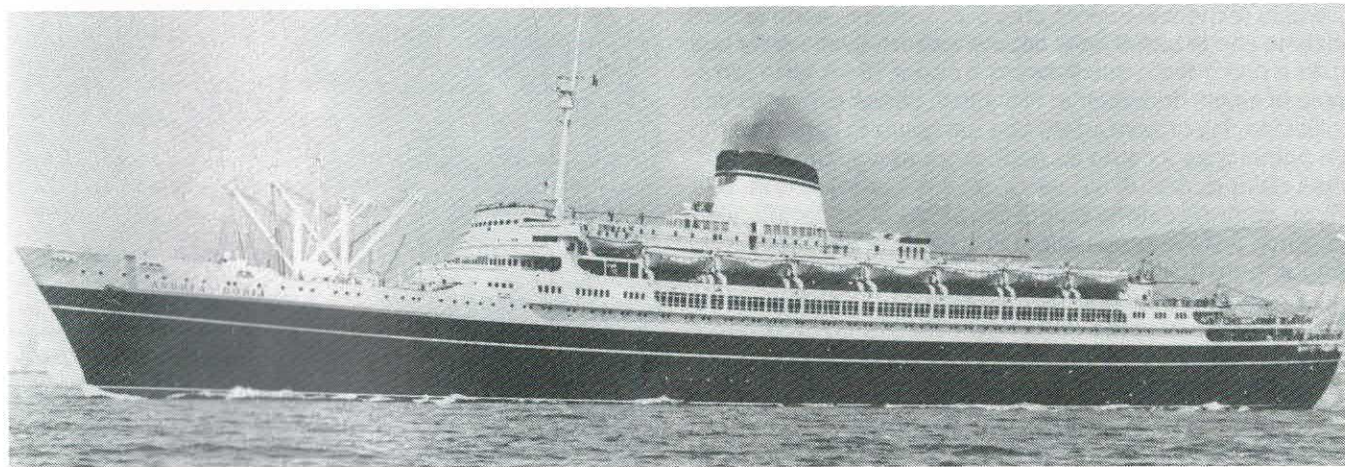
Ore 23,10. Plancia del *Doria*.

Appena messo a fuoco il binocolo, Giannini inorridisce: "Sto girando...mostra il rosso...ci viene addosso!"

Anche Calamai si accorge dell'improvviso mutamento e, immediatamente, ordina: "Timone tutto a sinistra".

Il timoniere Giulio Visciano si aggrappa alle caviglie del timone e, con i denti stretti, esegue l'ordine nel più breve tempo possibile. Dopo alcuni interminabili secondi, gli scatti della girabussola avvertono che il transatlantico sta riprendendo alla sollecitazione del timone.

Ma è troppo tardi [...].



L'*Andrea Doria* in navigazione.

Costruita nei Cantieri Ansaldo di Genova Sestri, la nave fu varata il 16 giugno 1951 e il 14 gennaio '53 partì per il viaggio inaugurale sulla rotta Genova - New York. Per la purezza delle sue linee e l'eccezionale comfort di bordo, la Società "Italia" la presentò come "un monumento all'importanza della bellezza del mondo".

Caratteristiche principali: stazza lorda tonn. 29000, lunghezza f.t. mt. 214, larghezza massima mt. 27, altezza al ponte di coperta mt. 15. Immersione a pieno carico dal sottochiglia mt. 9, volume globale interno mc. 98000. Velocità alle prove nodi 25,67.

Turbonave a soprastruttura completa sormontata da un solo fumaiolo, con 11 ponti, di cui 4 continui, suddivisa in 12 compartimenti.

[...] Calamai, con i denti stretti e le mani serrate intorno alla battagliola dell'aletta, continuava ad osservare quel chiarore quasi abbagliante. Poi, d'improvviso, il fantasma sbucò dalle tenebre e un bianco scafo si mostrò minaccioso a pochissima distanza. Non c'era più nulla da fare.

Calamai vide quella prua avvicinarsi velocemente verso di lui. Sol tanto all'ultimo momento egli indietreggiò impietrito verso la plancia. Subito dopo si sentì levarsi l'orribile gemito delle lamiere, mentre tutto, intorno, tremava con inaudita violenza.

Il comandante Nordenson stava salendo speditamente la scala d'accesso al ponte di comando, quando l'urto gli fece perdere l'equilibrio. Rimessosi in piedi, partì di corsa. Appena giunto in plancia chiese a Carstens: "Cos'è successo?"

Il giovane ufficiale balbettò qualcosa. Il comandante, quasi senza dargli retta, lanciò prima uno sguardo al pannello di controllo delle porte stagne - regolarmente chiuse - poi si diresse altrettanto velocemente verso l'aletta di sinistra. Da lì poté scorgere la poppa di una nave che si allontanava nella nebbia, verso Sud. La nebbia.

"Perché non mi ha avvertito?" chiese subito a Carstens.

"Fino a poco fa non c'era!" rispose il terzo ufficiale.

Nordenson andò al telegrafo di macchina e lo mise in posizione "ferma", mentre Carstens cominciò a fare rapporto su quanto era successo nei minuti precedenti [...].

Il Doria era stato speronato proprio sotto il ponte di comando. La prua rinforzata della nave svedese aveva provocato una falla larga oltre 12 metri al livello del ponte superiore e alta circa 20. Dopo appena due minuti dalla collisione lo sbandamento era già di 20 gradi sulla dritta.

[...] Ciò rappresentava quasi una condanna a morte per la bella nave, dal momento che, in quelle condizioni, l'allagamento si sarebbe esteso da un compartimento all'altro fino all'affondamento. Occorreva una relazione dettagliata di quel che era successo ai ponti inferiori.

Calamai corse al telefono e chiamò la sala macchine, posta circa 15 metri al di sotto del ponte di comando [...].

NEI LOCALI MACCHINE E CALDAIE

Dalle "memorie" del Pazzaglia seguiamo gli eventi succedutisi in quelle drammatiche ore nella sala macchine. È una relazione tecnica che contiene tuttavia commenti e considerazioni su ciò che egli vide, su quanto di sicuramente attendibile apprese da coloro che vissero la tragedia sui ponti.

Al momento della collisione stava riposando nella sua cabina, sul ponte Lido, perché era smontato dal turno di guardia tre ore prima, alle 20.

L'urto fu talmente violento che, svegliandosi, ebbe la sensazione che le pareti della cabina fossero quelle della sua casa e che queste oscillassero a causa di un forte terremoto in senso ondulatorio. Riavutosi, pensò subito ad una collisione. Ricordava infatti che navigavano in nebbia (fin dal pomeriggio il corno da nebbia mandava i prescritti segnali della durata di sei secondi ogni cento), e che, alle 17, su comunicazione giunta dal ponte di comando, aveva preso tutte le precauzioni in caso di emergenza. Per raggiungere il piano di manovra del locale motrici principali preferì non servirsi dell'ascensore per l'improvviso sbandamento assunto dalla nave. Discese rapidamente la "scala verde" di prima classe, già affollata di passeggeri che salivano ai ponti superiori.

Quando giunse sul piano di manovra, pochissimi minuti dopo la collisione, trovò il Direttore di macchina, Dalciso Chiappori, che gli ordinò di rilevare il Cap. Mondini; poi aggiunse, ponendogli una mano sulla spalla: "Coraggio, Pazzaglia, come 1° Ufficiale più anziano assumi il comando di guardia e mi resti vicino".

Nella centrale elettrica tre Diesel-dinamo funzionavano regolarmente; ferme, ma pronte, le altre due. Ma il locale stava per essere allagato dal getto di acqua e nafta che penetrava dal lato destro della paratia prodiera.



Due immagini di Luigi Pazzaglia: da Direttore di macchina del "Vespucci" (Oceano Pacifico, 1961) e nel suo studio sulla "Leonardo" (ultimo viaggio del maggio '64).

Fuori servizio i convertitori trifase, spente le luci al neon. Le motrici principali erano ferme. L'impianto manovra porte stagne funzionava regolarmente. Frattanto il Direttore di macchina impartiva disposizioni per assicurare l'energia elettrica a tutta la nave, cercare di raddrizzare la nave stessa con tutti i mezzi possibili. Pazzaglia riuscì a far funzionare la motrice principale di dritta. La pompa che doveva prosciugare la sentina principale fu sommersa dall'acqua invadente.

Impossibile riferire qui tutte le operazioni compiute in quelle ore dal personale di macchina attorno ai complessi meccanismi della nave.

A causa del forte sbandamento fu necessario spegnere la caldaia ausiliaria n° 6. Furono stese delle corde per rendere meno pericolosi i movimenti del personale. L'elettrotecnico Colombo riferì che nella centrale elettrica l'acqua stava per raggiungere le apparecchiature del quadro principale. L'elettricista Ban aveva l'incarico di separare il quadro principale da quello secondario e di sbloccare i teleruttori non appena fosse stato necessario. Poi entrambi dovettero abbandonare il locale passando per l'ultima grisella alta di sinistra, non ancora lambita dall'acqua. Chiusero regolarmente la porta badernata che dava al ponte "A".

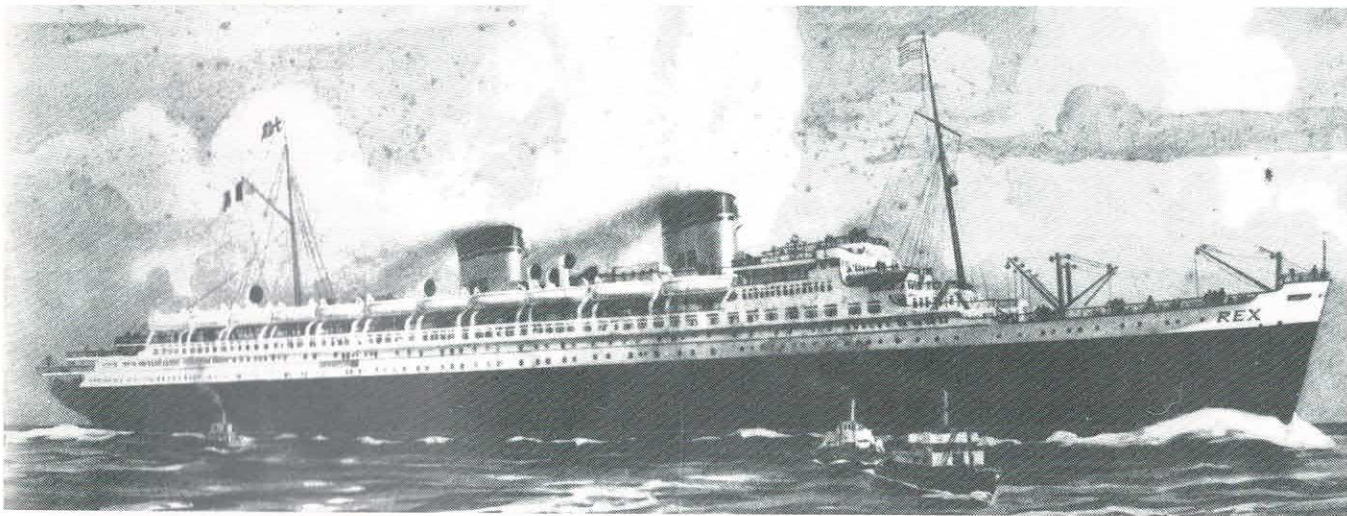
Due ore dopo la collisione la nave manteneva lo sbandamento di 30 gradi. L'aria nel locale motrici era quasi irrespirabile essendosi fermati tutti gli elettroventilatori. Ricorda Pazzaglia: "Il pagliolato scottava sotto i nostri piedi nudi. Per muoverci con minor pericolo eravamo stati costretti a toglierci le scarpe".

Con il graduale progredire dello sbandamento, l'acqua proveniente dall'intercapedine sovrastante le cisterne nn. 49 e 50 di destra aumentava sempre più, verso poppa. Furono rimessi in moto gli elettromacchinari della linea 8. "Purtroppo - ricorda Pazzaglia - nessuna operazione utile risultò ancora possibile e realizzabile sia per la mancanza di energia elettrica, sia per l'impossibilità di resistere oltre in un ambiente nel quale la respirazione era diventata difficile e il pagliolato, già reso impraticabile dall'acqua e dall'olio, bruciava sotto i nostri piedi

nudi. Del resto, in quelle condizioni, col raggiunto sbandamento di 33 gradi, neanche un provetto acrobata sarebbe stato in grado di compiere miracoli".

Alle 2,45 fu deciso di abbandonare i locali dell'apparato motore, dopo essersi accertati che nessuno fosse rimasto là dentro, che le porte stagne fossero ben chiuse e l'impianto idraulico che le azionava funzionasse regolarmente.

"Fino a quel momento, nessuno di noi rimasti per circa quattro ore nei locali dell'apparato motore, ebbe mai la sensazione diretta di quanto stesse accadendo sui ponti poiché nulla vedevamo e di altro non eravamo preoccupati che di fare tutto il possibile e tentare l'impossibile per frenare il pauroso sbandamento, per mantenere l'illuminazione e le motrici pronte a muovere nella speranza che queste potessero ancora servire a portare la nave in salvo dopo lo sbarco dei passeggeri. Mera illusione, perché riuscimmo soltanto a ritardare l'inclinazione ed a mantenere la luce, ma non a salvare la nave. Mentre attendevo il Direttore di macchina nel corridoio degli alloggi ufficiali, mi avvicinai alla porta di accesso alla passeggiata di destra del ponte Lido e notai l'*Ile de France* a noi molto vicina, fantasmagoricamente illuminata e meravigliosamente inquadrata nell'intelaiatura della porta attraverso la quale stavo guardando. Lo spettacolo non mi destò quel senso di umana e comprensibile emozione che avrei dovuto istintivamente sentire se avessi pensato che, poco prima, ero in una specie di tomba e che quelle luci potevano significare la salvezza. Il mio cuore era ancora nei locali dell'apparato motore, che avevamo appena abbandonato, e non riuscivo a rassegnarmi al pensiero di vedere perduto tutto il nostro lavoro. Nella chiara visione della situazione in cui eravamo, in base alla quale non vi era in me più alcun dubbio sulla triste fine della nostra *Doria*, le luci dell'*Ile de France* mi ispirarono solo a volgere lo sguardo in alto, verso un'altra luce più grande, più bella, più radiosa, nella quale, forse, cercavo l'unica cosa ancora capace di salvare la nave: il miracolo!"



Il transatlantico "Rex" - Stazza lorda tonn. 51062, lunghezza f.t. mt. 268, larghezza mt. 29. Fu costruito nei Cantieri Ansaldo di Genova Sestri. All'alba del secondo decennio del regime, il "Rex" doveva mostrare all'estero l'immagine della nuova Italia. Il giorno del varo (1° agosto 1931) un fascio alto 20 metri era stato fissato per l'occasione sullo scafo; ma l'augurale bottiglia di spumante non

si infranse sulla prora e si dovette ripetere il lancio. Nel 1933 la nave conquistò il "Nastro Azzurro" compiendo la traversata atlantica Gibilterra - Ambrose in 4 giorni, 13 ore e 28 minuti alla velocità media oraria di 28,92 nodi.

“SOS ANDREA DORIA”

Dopo la collisione, il comandante Calamai si era reso subito conto della gravità della situazione. Con il passare delle ore, nonostante le misure di emergenza prontamente adottate dal personale di coperta, gli sforzi compiuti dai macchinisti in condizioni di lavoro quasi disperate, le possibilità di salvare la nave risultavano ben scarse. Calamai dové scartare anche l'opportunità di portare la nave sui bassifondali di Nantucket, distanti poche miglia, essendo essi costituiti da secche che avrebbero seriamente compromesso le operazioni di soccorso.

Alle 23,25 lo sbandamento era di 22 gradi. Ciò comprometteva il funzionamento degli argani delle scialuppe di salvataggio di sinistra, progettati per un'inclinazione massima di 15 gradi.

Scrivendo Corradino Corbò nell'opera citata:

[...] La necessità di mantenere calmi i passeggeri, in ogni circostanza, era sempre stata un punto fermo nell'esperienza del comandante. Soprattutto in quella drammatica circostanza, nella quale soltanto mille delle 1706 persone a bordo avrebbero potuto trovare posto nelle scialuppe, era di decisiva importanza evitare il panico.

“Calcoli la posizione per il messaggio di soccorso” ordinò quindi Calamai a Badano, che era rimasto in attesa di disposizioni. Poco dopo, il secondo ufficiale tornò dalla sala nautica e porse al comandante il foglio sul quale aveva scritto la posizione della nave, calcolata con Loran. Calamai lo lesse e lo consegnò al terzo ufficiale Antonio Donato, dicendogli:

“Faccia trasmettere l'SOS”.

Da quel momento, la salvezza di tante vite umane sarebbe dipesa da quel breve messaggio.

Erano le 23,20 ora locale [...].

Oltre a quello dello *Stockholm*, giungono i primi messaggi di altre navi che hanno raccolto l'SOS del transatlantico italiano: il *Cape Ann*, mercantile di 6600 tonnellate, la petroliera *Robert E. Hopkins*, il cargo nor-

vegese *Lionne*, la nave da carico *Laura Maersk*, la petroliera *Manaqi*, la nave ausiliaria americana *Private William H. Thomas*, che si trova a sole 7 miglia a Sud della nave-faro di Nantucket. Messaggi giungono anche dal centro radio della Coast Guard di New York.

Queste unità non sarebbero però state in grado di trasportare con le loro scialuppe il gran numero di naufraghi. Per fortuna, sulla stessa rotta dello *Stockholm* c'era il grande transatlantico *Ile de France*, di 44500 tonnellate, diretto a Le Havre. Il comandante, barone Raul de Beaudéan, ordinò di raggiungere la zona del disastro. Con la grande nave francese sul posto, il salvataggio dei passeggeri proseguì con maggiore celerità. Dice il 2° ufficiale del *Doria*, Guido Badano: “Le nostre otto lance (le uniche utilizzabili) del solo lato dritto, fecero almeno 16 viaggi salvando, direttamente o con trasbordi, circa il 70% delle persone che erano a bordo, contro il 30% salvate dalle lance di tutti gli altri soccorritori: *Ile de France*, *Cape Ann*, *Thomas*, *Hopkins*, *Allen* e *Stockholm*. Questa è la risposta che nessuno ha mai dato al pubblico e che descrive quello che ha fatto il nostro equipaggio nel salvataggio il cui risultato, al di sopra e al di là di ogni critica e di ogni polemica, è stato un successo, considerando che tutti quelli che erano a bordo sono stati salvati ed i mancanti risultano tutti abitanti le cabine distrutte o allagate in conseguenza della collisione, con le sole eccezioni della bambina Norma Di Sandro di 3 anni (deceduta all'ospedale di Boston perché gettata dai genitori nella lancia), del passeggero colpito da infarto (il signor Carlo Watrel) quand'era già stato salvato e della signora Baratta della cabina 680 (che presumibilmente trovavasi presso la madre anziana occupante la cabina 658 della zona sinistrata)”.



New York - Cinque colossi del mare in questa foto del 1970.

“VOI POTETE ANDARE”

Pazzaglia voltò le spalle alle luci dell'*Ile de France* e si diresse nuovamente nel corridoio dell'appoggio ufficiali, sul lato sinistro. Lì c'erano i colleghi Cama, Paino, Cogliolo che, insieme a Mazzotti, Cordera e Ravasio erano stati con lui nel locale motrici impegnando tutte le loro forze nella esecuzione delle numerose operazioni. Erano seduti sul pavimento con i piedi puntati contro la paratia dal lato dello sbandamento che, in quel momento, doveva avere raggiunto i 35 gradi. Con il Direttore di macchina e il capo macchinista si diresse a poppa verso il gruppo elettrogeno di emergenza, il solo generatore che continuava a funzionare. Poi si sedette su una bitta. Era quello il primo, vero contatto con l'ambiente esterno. Notò il 2° commissario, Bertini, che con grande agilità era intento a "filare" in una lancia sottostante alcune persone fra le ultime rimaste. "Sembrava che cominciasse allora, il bravo Bertini! In seguito seppi che aveva "filato" nello stesso modo più di cinquanta donne!".

Ogni tanto dal vicino locale del gruppo di emergenza qualcuno veniva su a respirare un po' d'aria, per poi ritornare al suo posto. "Credo che mai un macchinario abbia veduto tanti uomini intorno a sé e tanti occhi rivolti ai manometri che ne indicano il funzionamento; e la ragione è ovvia: se quell'elettrogeno si fosse fermato, noi non avremmo avuto più neanche il conforto dell'illuminazione! E non si fermò, neanche dopo l'abbandono!".

Lo sbandamento era ormai prossimo ai 40 gradi. Il Direttore di macchina ordinò al 3° ufficiale Ravasio di riferire al Comandante che il personale di macchina era rimasto a poppa, sul ponte vestiboli, in attesa di ordini. Ravasio si arrampicò come un acrobata per i ponti esterni ancora bagnati dall'umidità della nebbia.

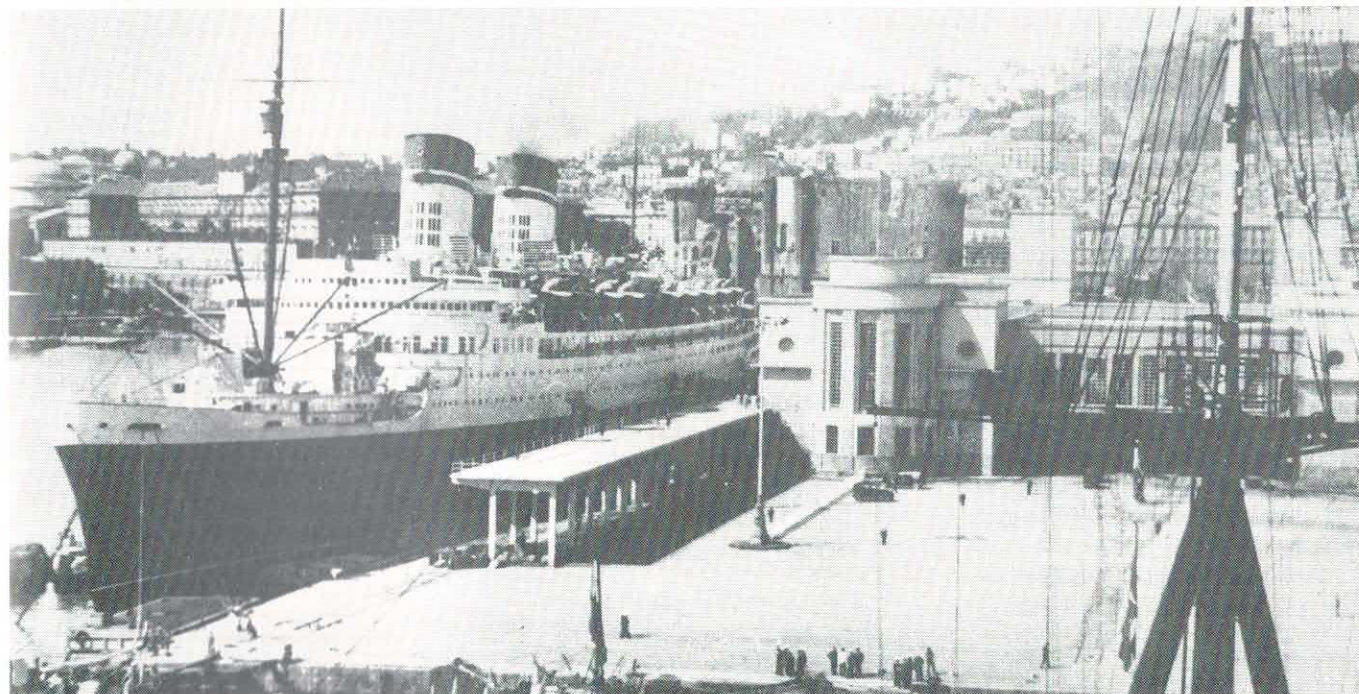
Dopo alcuni minuti presero posto sull'unica lancia (la n. 15) dirigendosi verso il punto dove trovavasi il Comandante. Nel percorso sotto bordo, Pazzaglia osservò che, oltre al grande squarcio provocato dalla collisione, le lamiere risultavano deformate e lacerate dalla falla fino a poppa, per tutta la zona compresa fra il ponte di passeg-

giata e il ponte vestiboli, ancora visibili al di sopra del livello del mare. "Ciò mi fece dedurre che l'acqua che penetrava indipendentemente nel locale caldaie e nel locale motrici provenisse dalle dette lacerazioni, prodotte dal violento strisciamento della prora danneggiata dello *Stockholm* contro il nostro scafo, e che, in definitiva, rendeva nullo l'effetto della nostra compartimentazione stagna".

"Poco dopo - continua Pazzaglia - ricevemmo l'ordine di avvicinarci ed anche l'ultimo gruppo, iniziando dal meno elevato in grado, cominció a prendere imbarco sulla nostra lancia. In ultimo rimase il Comandante ed io ebbi la precisa sensazione che egli fosse deciso a rimanere. Infatti, quando il comandante in 2ª cap. Magagnini, che trovavasi già sulla biscagliola, lo invitò a scendere, egli rispose deciso e sereno: "Voi potete andare, io rimango". Ne seguì una scena commoventissima, durante la quale, alle sue insistenze di allontanarci, risposero le voci accorate degli ultimi del suo equipaggio, assolutamente decisi a non assecondarlo nell'inutile, se pur eroico sacrificio. Quando, infine, il cap. Magagnini risalì sul ponte passeggiata e, avvicinatogli, lo convinse con parole adatte a desistere dal suo proposito, e noi tutti, dalla lancia, minacciammo di ritornare a bordo se egli vi fosse rimasto, si decise a scendere. Erano le 5,30 del 26 luglio. Alle voci di prima seguì un momento d'istintivo silenzio, un momento in cui i nostri cuori ebbero un'unica mira: la nave, la nostra bella nave, rimasta sola con l'unico conforto dei morti di cui era custode e del nostro ricordo che mai l'abbandonerà".

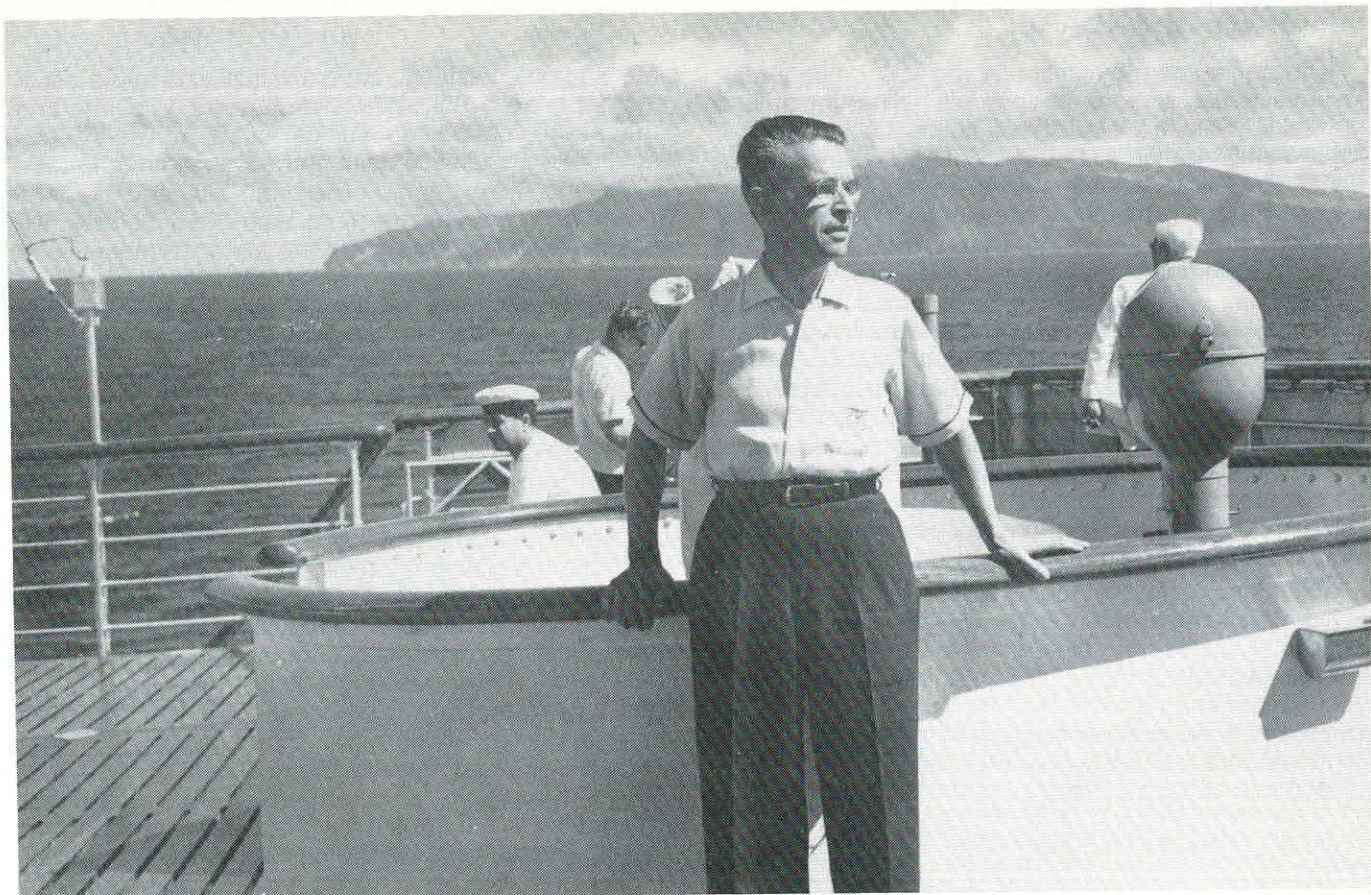
Mentre stavano dirigendosi verso la nave americana *William H. Thomas*, si udiva ancora dal *Doria* il ritmico rumore dell'elettrogeno di emergenza. I ponti, ormai deserti, brillavano di luci.

Poche ore dopo, alle 10.09, la nave italiana sparì nell'Oceano mostrando l'elica di sinistra. Giaceva sul fondo a 74 metri di profondità, in posizione lat. 40°29'30" Nord; long. 69°50'36" Ovest.



Il "Conte di Savoia" - Costruito nei cantieri triestini di Monfalcone, fu varato il 28 ottobre 1931 alla presenza del principe eredita-

rio. Dalla chiglia al ponte di comando era alto 34 metri. A bordo c'era persino il cinema sonoro, appena nato.



Luigi Pazzaglia di ritorno da New York con la T/n "Colombo" dopo il naufragio dell'"Andrea Doria".

L'ISTRUTTORIA AMERICANA

L'inchiesta sulla sciagura si svolse a New York alcuni mesi dopo. Le due società armatrici raggiunsero in breve tempo un accordo senza tuttavia stabilire precise responsabilità. Nel trentesimo anniversario del naufragio, il libro di Corradino Corbò ha contribuito a rafforzare il giudizio di autorevoli esperti. Questo il commento di Giovanni Nardi (*La Nazione*, 26.7.86): "Sì, quella notte al largo di Nantucket fu proprio la *Stockholm* a sbagliare. Il terzo ufficiale, giovane e inesperto, fidandosi di un radar tarato male e delle indicazioni poco attendibili del timoniere, entrò in rotta di collisione con l'*Andrea Doria*, e il comandante italiano Calamai non poté far nulla per evitare l'impatto, particolarmente grave per la nave italiana, in quanto la prua di quella svedese, che teneva rotte più a nord, aveva uno speciale rinforzo in acciaio per difendersi dai ghiacci".

Molto interessanti, infine, alcuni interventi alla Tavola rotonda tenutasi a Genova il 6 ottobre 1988, nella Sala Garibaldi, sul tema: "Collisione A.Doria - Stockholm", apparsi nella pubblicazione curata dalla Rivista Internazionale "Tecnologie per il Mare: l'Automazione Navale": Cap. Sup. D.M. Giovanni Cordera (2° Ufficiale di macchina sul Doria) Presidente Unione Nazionale Medaglie d'Oro di Lunga Navigazione:

[...]Noi lavoratori del mare abbiamo sempre affermato, prima ancora che gli studi sulla collisione A.Doria-Stockholm appurassero le reali responsabilità, che il Comandante Calamai, sia al suo posto di comando sulla plancia dell'*Andrea Doria* sia nel corso e dopo l'inchiesta, si era comportato con grande perizia e con dignità, dimostrandosi degno delle migliori tradizioni marinare per onestà professionale, per fermezza di carattere, per il suo stile e la sua signorilità [...].

Cap. Eugenio Giannini (3° Ufficiale di coperta sul Doria):

[...] Dio sa che tipo di timoniere fosse il marinaio Larsen, definito dallo stesso Carstens, durante l'inchiesta, "elemento poco affidabile".

Il registratore di rotta dello "Stockholm" denuncia un governo zigzagante con escursioni di 7 gradi e scontri di timone, dopo le accostate, eccessivi. Un pessimo timoniere dunque, un timoniere da controllare spesso. Come se Carstens non avesse, da solo, abbastanza da fare quella notte! Queste condizioni negative; pessimo governo e nessuna possibilità di controllo della prua durante i rilevamenti, come vedremo, saranno determinanti per la tragica collisione. Ma procediamo con ordine.

Alle 22,20 l' "A. Doria", passa al traverso di Nantucket, 1 miglio a Sud. Assume Rv 269°, l'unica rotta diretta che possa portarci al battello fanale di Ambrose a prendere il pilota per l'arrivo a New York. La nostra velocità è di nodi 21,8.

Alle 22,45 Franchini rileva un'eco sullo schermo radar, 4 gradi a dritta alla distanza di 17 miglia. Sono dietro a Franchini ed ho la possibilità di controllare questi dati. Rilevamenti successivi, registrati direttamente sullo schermo, ci rassicurano; il bersaglio osservato è una nave che procede a 18 nodi di velocità su di una rotta presumibilmente parallela e contraria alla nostra; dovrebbe passare a circa un miglio al traverso sulla nostra dritta.

Il segnale della nave sotto osservazione è continuamente seguito da Franchini e le successive situazioni vengono comunicate al Comandante che, di quando in quando, controlla personalmente.

Sul ponte del "Doria" c'è attenzione senza tensione.

Alle 23,05, per non diminuire la distanza del passaggio al traverso, ormai prossimo, il comandante Calamai ordina di governare 4 gradi a sinistra, cioè 265 gradi. Al momento di questa accostata la distanza dello "Stockholm" è di circa 3,5 mg.. Alle 23,09 l' "Andrea Doria" rileva il segnale a poco più di un miglio di distanza circa 30 gradi a dritta. Ora la rotta dell'altra nave sembra tale da diminuire il passaggio al traverso a 9/10 di miglio, ma 1668 metri sono ancora una notevole e tranquilla distanza.

Ormai avvistiamo il bagliore della nave e dopo pochi secondi scorgo chiaramente le due luci bianche di allineamento: la più bassa bene a

dritta della più alta.

Anche il comandante Calamai le ha avvistate. Tengo d'occhio la nave e nel binocolo vedo con stupore che ora sta accostando a dritta rapidamente!

"Sta accostando", grido. "Ci viene addosso".

Ma il comandante ha già valutato la situazione: troppo tardi per andare a dritta. Lo scontro è ormai inevitabile!

Cerchiamo di scappare: "Tutto a sinistra!".

Segnaliamo la nostra accostata con i fischi. Franchini chiede: "Comandante: le macchine?!".

"No! Non le tocchi! Abbiamo bisogno di tutta la nostra velocità ora!".

Ormai lo "Stockholm" ci corre incontro, dritto su di noi, senza un segnale. L' "Andrea Doria" comincia a rispondere al timone, ma è troppo tardi!

Era passato poco più di un minuto e sembrò un'eternità!

Lo "Stockholm" ci speronò proprio sotto il ponte di comando lasciando nel nostro scafo più di 20 metri della sua prua rinforzata. Scivolò lungo tutto il nostro fianco dritto, per poi defilarsi di poppavia a dritta. Il governo del "Doria", come si può rilevare dal registratore di rotta, fu ineccepibile. Mai, dico mai, dal momento dell'avvistamento sul radar alla collisione, lo "Stockholm" non è mai stato sul lato sinistro della nostra rotta o della nostra prora; mai! [...].

Il Cap. Giannini conclude ricordando che l'inchiesta preliminare di New York fu chiusa improvvisamente "a causa dell'accordo fra le due parti contendenti e così non furono sentiti neanche tutti i testimoni convocati. Cioè le due compagnie armatrici lasciarono decadere i rispettivi procedimenti giudiziari intrapresi l'una contro l'altra, chiudendo così la partita senza decidere quale, delle due navi, avesse sbagliato la manovra. Ma nonostante quel compromesso, le vittime di quella notte non graveranno mai sulle nostre coscienze".

C'è infine questa Nota del gruppo di lavoro che riporta testualmente una notizia che non fu data al pubblico presente in sala il 6.10.88, perché non ancora sufficientemente verificata, fornita a nome del gruppo dall'ing. F. Scotto:

"Abbiamo avuto conferma che l'inchiesta promossa dal Min. Marina Mercantile di Roma e presieduta dall'Amm. Candido Bigliardi è giunta ad una conclusione unanime e favorevole alla t/n A. Doria e cioè "The commission concluded unanimously that the collision between the two ships was the fault of the captain of Stockholm" (La commissione ha concluso all'unanimità che la collisione fra le due navi fu per colpa del capitano della Stockholm).

Questa dichiarazione del Ministro della Marina Mercantile era stata pubblicata dal *New York Times* integralmente "fra virgolette" il 26 ottobre 1980, domenica, in un articolo che rispondeva a postume e fantasiose accuse degli svedesi contenute nel libro *The House of the Bostrom* (storia della finanziaria svedese che fra le altre attività era l'armatrice dello Stockholm), libro ampiamente confutato nel *press release* distribuito ai giornalisti il 6.10.88 giorno della conferenza.

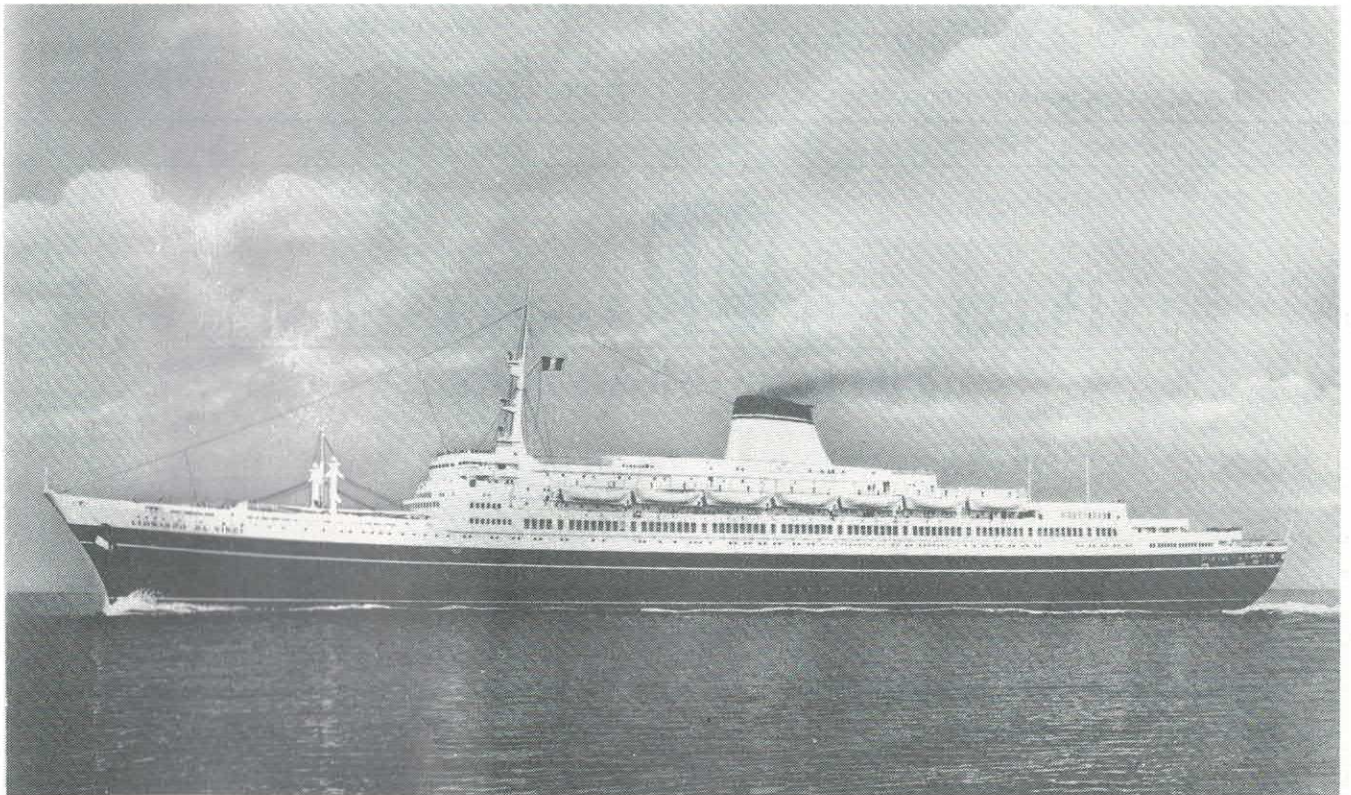
Al di là del prestigio del *N. Y. Times*, siamo risaliti alle fonti ed abbiamo potuto controllarne la veridicità: siamo soddisfatti perché aver dimostrato dal punto di vista tecnico/nautico che l'A. Doria aveva ragione è stata una soddisfazione consacrata dalla scoperta che la Commissione del Min. Marina Mercantile, con ben altri mezzi, e soprattutto con ben altri poteri (e a pochi mesi dal fatto), era arrivata alle stesse conclusioni".

• • • •

La T/N "Leonardo da Vinci" sulla Linea espresso Mediterraneo - Nord America.

Caratteristiche: stazza lorda tonn. 32000, lungh. mt. 234, larghezza mt. 28, velocità media nodi 25,70.

Il 26 maggio '64, nel viaggio di ritorno da New York, il Direttore Pazzaglia fu festeggiato nella Sala degli Arazzi perché lasciava il servizio per limiti di età. "Quella cerimonia - scrisse nel diario - era la conclusione della mia "favola" cominciata 45 anni prima, con i sogni e le speranze nate sulla Torre dell'orologio di Rio Marina".



"Gigino" Pazzaglia sapeva tutto questo.

Ricordava con commozione il Comandante Calamai che in quella notte di nebbia, sul ponte della più bella nave della nostra Marina, subì il più grande dolore della sua vita, fino al giorno della morte, quando chiese a sua figlia Marina: "I passeggeri sono salvi?".

Ricordava che, dopo Nantucket, gli armatori svedesi avevano affidato al Cap. Nordenson il comando di una nuova unità. Il Comandante Calamai era stato invece messo definitivamente a terra. Commenterà amaramente il Cap. Giannini: "Un esempio fulgido di marketing positivo, mentre un altrettanto fulgido esempio di marketing negativo è quello che ha dimostrato la Società Italia".

Pazzaglia ricordava affettuosamente tutti quelli del *Doria*. Una graduatoria gerarchica, non di merito, dettata dalle consuetudini della vita di bordo, dai lunghi anni di carriera tra le possenti macchine del *Rex*, del *Conte di Savoia*, dell'*Augustus*: il Direttore e i colleghi, il folto gruppo di sottufficiali e comuni (elettricisti, motoristi, ingrassatori, fuochisti), che si distinsero in quella tragica notte.

L'ultima volta che lo vidi a Bagnai, fu in un tardo pomeriggio estivo del 1989, con il Forte Stella e il Golfo di Portoferraio, sullo sfondo, avvolti dai bagliori del tramonto. Parlando delle fotografie che mi avrebbe spedito da Genova per illustrare questo articolo, aggiunse: "Mi rendo perfettamente conto della fatica che ti costerà il solo tentare di ridurre allo spazio disponibile di una rivista come la "Piaggia", e adattare alle esigenze dei suoi lettori, la descrizione della tragedia dell' "Andrea Doria" vissuta tra le macchine".

Appoggiandosi ad un bastone, volle accompagnarmi fino alla piazzetta del parcheggio, affollata di turisti. Disse che, ormai, non sarebbe più tornato all'Elba e mi pregò di salutare i suoi vecchi amici.

Giuseppe Leonardi

La Redazione ringrazia vivamente i lettori che hanno cortesemente fornito il materiale fotografico, e precisamente: le signore Zelia Pazzaglia e Magda Sanguinetti Gattoli; il Com.te Attilio Biancotti, pilota del porto di Livorno ed ex ufficiale della Soc. "Italia".




RIO MARINA
Via Palestro - Tel. 962432

Ristorante « La Canocchia »

LOCALE CON ARIA CONDIZIONATA

IDEA SPORT
Abbigliamento e
articoli sportivi 

Via Scappini, 33 - Rio Marina

Tutte le migliori marche
FILA - ADIDAS
COLMAR - LACOSTE

LA PREVIDENTE  ASSICURAZIONI spa
dalla parte dell'Assicurato

PROFESSIONALITÀ E SERVIZIO IN TUTTA L'ELBA

Aldo Sardi
Via Manganaro, 64
57037 Portoferraio
Telefono 0565/915.796
Telefax 0565/917.076

GENTRO LIQUIDAZIONE DANNI
Telefono 0565/918.648

NOTE ARCHEOLOGICHE LA VILLA ROMANA DI CAPO CASTELLO DI CAVO

CAPO CASTELLO

Quanto segue è tratto da una relazione che, con il titolo di *Villa romana di Capo Castello di Cavo: notizie generali circa i risultati della seconda campagna di rilievi*, inviò il 15 febbraio 1972 alla Sovrintendenza alle Antichità d'Etruria di Firenze.

La relazione, salvo alcune parti utilizzate con il mio consenso da Michelangelo Zecchini nel suo *Relitti romani dell'isola d'Elba*, Lucca, Pacini Fazzi, 1982, è inedita. Essa, a 19 anni dalla sua stesura, può considerarsi ancora utile, atteso che il monumento di cui tratta non è stato più fatto oggetto di indagini sistematiche.

"Le osservazioni effettuate tra i mesi di novembre-dicembre 1970 e marzo-aprile 1971 permisero di individuare nella loro quasi totalità quei resti del complesso di costruzioni ancora affioranti da terra.

Furono notati sul Capo di Mattea [...] due superstiti tronconi di muro ad *opus reticulatum*; fu altresì esplorata (anche se in modo del tutto epidermico) la zona posta a sud-ovest del detto promontorio, dove furono rilevate tracce di scavi, da collegarsi, tuttavia [...] agli eventi bellici che interessarono Cavo negli anni 1943-'44.

Sul Capo Castello vennero condotte esplorazioni lunghe e minuziose, ampiamente giustificate dalla gran copia delle opere murarie. Le osservazioni portarono a rilevare la presenza di un vasto sistema di terrazzamenti degradante dall'apice del promontorio nelle quattro direzioni nord, sud, est, ovest. Lavori di pulizia, tesi a porre in evidenza alcune strutture di particolare interesse, portarono alla scoperta di cisterne, mosaici, scale, resti di intonaci. Col procedere delle esplorazioni, fu impostata la realizzazione di una pianta, che tuttora attende di essere completata.

Le ricerche effettuate nei mesi di settembre, ottobre e novembre 1971 hanno avuto come fine principale la localizzazione dei vari ambienti della villa e l'eventuale ricostruzione degli stessi. Mediante studi più attenti si è cercato, inoltre, di dare una risposta ad alcuni interrogativi palesatisi nel primo periodo di esplorazione.

[.....]

Dal culmine del rilievo si dipartono (compresa la terrazza più alta):

in direzione E-W, n° 6 terrazze;
in direzione W-E, n° 3 terrazze;
in direzione N-S, n° 4 terrazze;
in direzione S-N, n° 5 terrazze.

Quelle poste lungo l'asse E-W costituiscono lo sviluppo planimetrico principale di tutto il complesso.

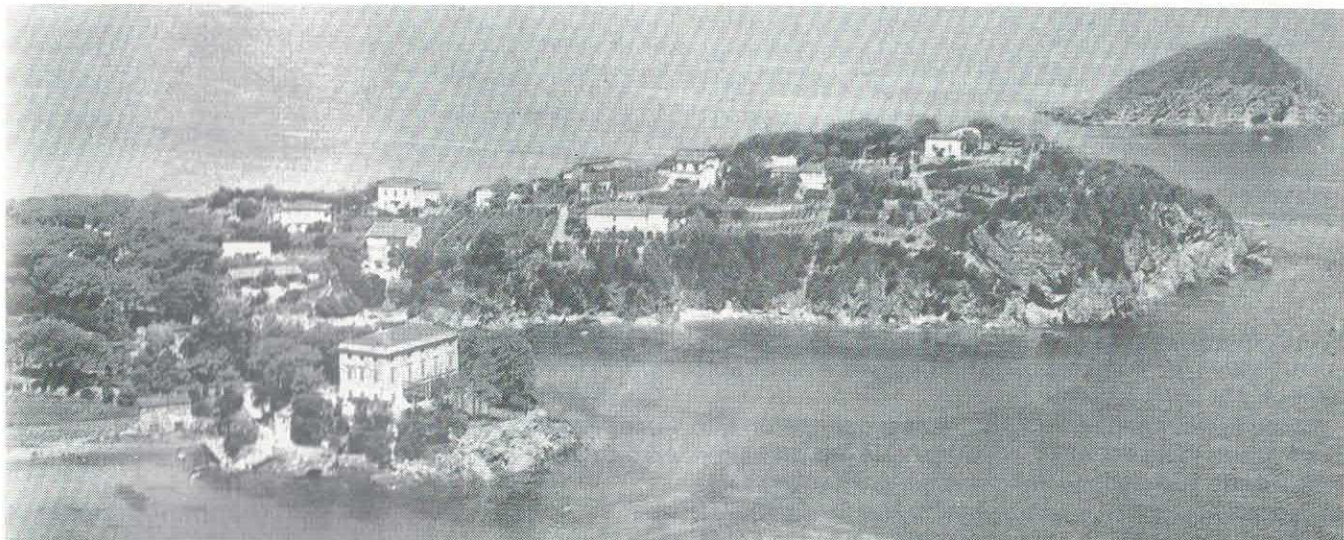
La n° 1 presenta oggi rare tracce di fondamenta [...] La penuria di resti è giustificata dalle sistematiche distruzioni operate nel sito sul finire del secolo scorso in occasione della costruzione della villa Mazza-Hammeler. La terrazza stessa ha subito modifiche tali da rendere praticamente impossibili pur anche delle semplici misurazioni. Il suo lato sud, l'unico dove ancora è possibile notare l'edificio originale (*opus reticulatum*), è caratterizzato dalle vestigia di una grossa cisterna in *opus signinum* [...].

La n° 2 e la n° 3 non presentano la benché minima traccia che possa suggerire la passata esistenza di un qualche edificio.

Esse sono separate da un muro (*opus reticulatum*) e individuate, a sud e a nord, da due muraglioni, anch'essi in *opus reticulatum*, ma molto rimaneggiati. A differenza delle altre terrazze, la n° 3 forma un piano inclinato.

La n° 4, guastata nei suoi contorni da moderne realizzazioni (quali strade, muri di cinta ecc.), per la quantità dei resti che racchiude è degna di particolare attenzione. Di essa, perciò, sarà trattato a parte.

La n° 5 e la n° 6 sono divise da un muro (*opus reticulatum*) parzialmente interrato, da cui si dipartono i resti di una piccola cisterna (*opus signinum*). Secondo informazioni ottenute dall'attuale proprietario dell'area, ambedue le terrazze presentavano strutture murarie notevoli, poi occultate in seguito a lavori di livellamento.



Veduta aerea (1968) della zona archeologica di Capo Castello.



Capo Castello e adiacenze: rilievi planimetrici effettuati da Vincenzo Mellini Ponce de Leon (seconda metà sec. XIX).

TERRAZZA N° 4

Delimitata ad ovest da un alto muraglione (*opus reticulatum* ed *opus spicatum*), essa non pare essere altrettanto ben definita negli altri lati.

Attualmente, infatti, il lato nord è occupato da un fitto bosco ceduo (che, del resto, interessa i 3/4 dell'intera terrazza); il lato sud è sconvolto da un fondo stradale; il lato est ospita il posteggio privato della villa Mazza-Hammeler.

Tuttavia, osservando prima nei particolari e poi nel loro insieme gli edificati residui, si possono trarre delle in-

teressanti conclusioni.

Percorrendo la rotabile che conduce all'ingresso della villa Mazza-Hammeler, appaiono sul lato sinistro sei grossi tronconi di muro (*opus reticulatum*) sporgenti dal fianco della terrazza; altri due restano, invece, più ad est: uno appena affiorante dal piano stradale; l'altro, alto da terra circa 50 cm., facilmente visibile".

Gianfranco Vanagolli

(continua)

RISTORANTE "La Strega"



DEGUSTAZIONE SPECIALITA'
VINI SCELTI MARINARE

CENTRO STORICO
Via V. Emanuele, 6/8

Rio Marina



INFISSI IN ALLUMINIO

di BIANCHI & TONIETTI

Loc. LA PERGOLA - CAVO
Tel. (0565) 94 99 19

(Isola d' Elba)

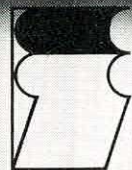
Loc. Gli Spiazzi - Rio Marina

BAR JOLLY

dal Nostromo

Agenzia Immobiliare "ELBA,,
di BARGHINI F. MARCELLO
COMPRA-VENDITE AFFITTI ESTIVI

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



NUOVA

"PERSEVERANZA"

TIPOGRAFIA DAL 1895

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

PIOMBINO (LI) - loc. S. ROCCO, 13 - Tel. 0565/ 49459



Agenzia
Immobiliare

DOMUS

del Geom. Nino Spada

Viale Elba, 3 - Tel. ☎ 0565/917.033

Fax 0565/915.856

Portoferraio