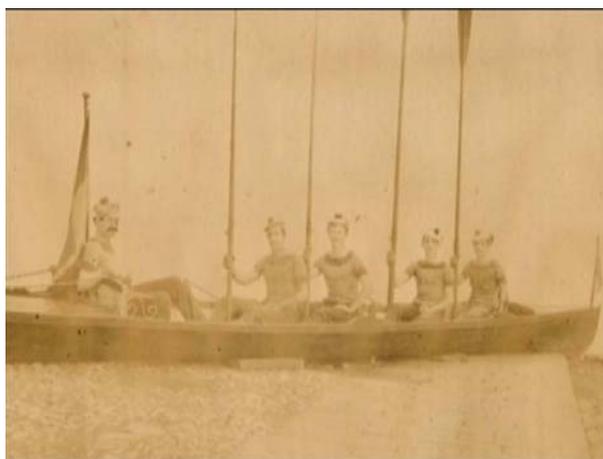


PROGETTO
di
RAID REMIERO
GENOVA - ROMA



L'equipaggio della S.G.L. "C.Colombo" protagonista del raid Genova-Roma del 1880

PREMESSA

La Società Ginnastica Ligure "Cristoforo Colombo", nata negli anni '70 del XIX secolo dalla fusione tra i circoli Ginnastica Ligure (1864) e Cristoforo Colombo (1869, ma già Società Ginnastica Operaia nel 1865), è non solo la più antica associazione sportiva genovese, ma con ogni probabilità anche la prima ad avere introdotto la pratica dilettantistica del remo nel capoluogo ligure.

Nel 1877 il numero dei suoi soci ammontava a 1.400, 120 dei quali appartenevano alla "Sezione Canottieri", dotata di 3 canotti, una canoa, 2 sandolini e un cutter.¹ I suoi equipaggi assunsero a protagonisti delle prime grandi competizioni remiere (Regate Nazionali del 1875 e 1876); e nel 1880 si plaudì alla "... *formidabile impresa degli intrepidi canottieri Vassallo, Solari, Castello, Rosasco e Bagnasco, i quali raggiunsero Roma per mare sulla canoa 'Venezia' impiegandovi soltanto nove giorni. Giunti nella capitale, parteciparono alle regate sul Tevere tagliando vittoriosi il traguardo*".²

L'impresa, che si iscrive a pieno titolo tra i grandi raids remieri che caratterizzarono il canottaggio di fine Ottocento, è però pressochè sconosciuta anche ai cultori di storia remiera (la "C.Colombo", infatti, cessò presto le attività di voga e le gesta dei suoi canottieri caddero rapidamente nell'oblio); la celebrazione, nel 2008, del 120° anniversario della fondazione della

¹ Da "Storia Illustrata di Genova", Elio Sellino Editore, Milano, 1995, volume 6, pagg. 1425 e 1426.

² Dal documento filmato della S.G.L. "C.Colombo" intitolato "Solo per una medaglietta. La 'Colombo' nell'anno della Cultura", a cura di Danilo Guidarelli, anno 2004.

Federazione Italiana Canottaggio può dunque costituire l'occasione non solo per il recupero – attraverso una accurata ricerca documentale – di questo frammento, straordinario, della storia del nostro glorioso sport, ma anche per la “ripetizione” – in chiave moderna - dell'impresa stessa, da utilizzare da parte della F.I.C. come strumento di promozione.



I canottieri della “C.Colombo” vincitori sul Tevere nel 1880

IL PROGETTO

Il “progetto” che il sottoscritto sottopone con la presente all'esame del Consiglio Federale si articola, in linea di massima, come segue:

- rievocazione del raid Genova-Roma del 1880, attraverso articoli di stampa e, qualora la documentazione recuperata (atti delle società “C.Colombo” e “Tevere Remo”, servizi giornalistici dell'epoca, disegni, immagini) risultasse quantitativamente adeguata, una piccola mostra da allocare presso le sedi dei predetti sodalizi, sale genovesi e romane del C.O.N.I. od ovunque si reputasse utile e possibile;³ tale rielaborazione fungerebbe, altresì, da presentazione del punto successivo;
- ripetizione del raid stesso – frazionato in tappe da effettuare sotto costa - e della successiva regata competitiva sul Tevere, a mezzo di imbarcazioni del tipo “coastal-rowing” a 4 vogatori con timoniere (assistite da idoneo/i natante/i d'appoggio);
- efficace sfruttamento delle potenzialità mediatiche insite nei due punti precedenti, ai fini della promozione dello sport remiero in ogni sua forma (tipi olimpico, regolamentare, coastal-rowing).

I PARTECIPANTI

Relativamente agli attori “primi” dell'iniziativa (i vogatori), si mira al coinvolgimento di equipaggi appartenenti ai seguenti sodalizi:

- Società Ginnastica Ligure “Cristoforo Colombo”, in nome e con la divisa della quale ripeterebbero lo storico percorso vogatori affiliati alle attuali società remiere genovesi (tale particolare è già stato concordato con il Presidente della “C.Colombo”); la messa a punto dell'iniziativa, peraltro, offrirebbe l'occasione per un verifica delle possibilità di riavvio della sezione remiera del celebre circolo ginnico genovese;

³ La società tiberina potrebbe cogliere l'occasione per rievocare altresì i raids remieri compiuti dai propri soci, tra cui il Roma-Parigi del 1882.

- Reale Circolo Canottieri “Tevere Remo”, organizzatore delle regate del 1880 e meta finale del viaggio qui riproposto;
- Reale Società Canottieri “Cerea”, club promotore della costituzione, nel 1888, del “Rowing Club Italiano”;
- Società Canottieri “Armida”, “Caprera” ed “Esperia”, circoli firmatari, unitamente alle società “Cerea” (e “Tevere”?), dell’atto costitutivo del “Rowing Club Italiano”;
- Società Canottieri “Limite”, sodalizio – dal punto di vista formale – più antico d’Italia;
- Società Ginnastica Triestina, partecipante alla Prima Regata Nazionale di canottaggio svoltasi a Genova nel 1875, ove si confrontò, nella gara riservata alle società ginniche, proprio con la “C.Colombo” (le altre società remiere tuttora attive che presero parte a quell’importante evento furono “Tevere Remo” e “Cerea”).⁴

Inoltre, compatibilmente con il numero delle imbarcazioni e delle risorse finanziarie di cui sarà possibile disporre:

- eventuali, ulteriori società remiere nazionali od estere (con diritto di precedenza delle prime) che avanzassero richiesta di partecipazione all’intero itinerario o a parte di esso (con possibilità, nel secondo caso, di condivisione dell’imbarcazione tra più clubs). Sarebbe auspicabile l’adesione di almeno un armo campano, in rappresentanza di quella gloriosa scuola remiera; la presenza, infine, di più società giuliane ben testimonierebbe che il nostro sport, forse più di altri, rappresentò per i triestini sotto dominio asburgico uno straordinario strumento di unità spirituale con la madrepatria italiana.

L’ORGANIZZAZIONE

Per l’organizzazione della manifestazione si rende opportuna la costituzione di un apposito comitato, operante in nome e per conto della Federazione Italiana Canottaggio, e del quale, a parere dello scrivente, dovrebbero far parte:

- un elemento deputato alla predisposizione e al coordinamento generale dell’evento (in ciò coadiuvato possibilmente dal Comitato Regionale Liguria della F.I.C., in specie per quanto attiene alla preparazione tecnica della fase della “partenza” degli equipaggi e alla gestione contabile delle risorse finanziarie). Per tale ruolo il sottoscritto si permette di sottoporre la propria candidatura alla approvazione del Consiglio Federale;
- un membro del Consiglio Federale della F.I.C., con funzione di raccordo con tale Organo;
- un rappresentante della “Tevere Remo”, sulla quale andrebbero a gravare in particolare le incombenze relative alla fase finale dell’iniziativa;
- un rappresentante - ed, insieme, coordinatore - delle società torinesi.

Sarà inoltre indispensabile la collaborazione delle società remiere che insistono sulle località che verranno individuate dal Comitato Organizzatore come punti di approdo alla conclusione di ogni giornata di voga; tali circoli dovrebbero infatti assicurare, in primo luogo:

- l’espletamento delle incombenze di carattere amministrativo necessarie per il rilascio di ogni eventuale autorizzazione da parte di Autorità Pubbliche locali, quali le Capitanerie di Porto;
- il rimessaggio notturno delle imbarcazioni ed eventuali piccole riparazioni di cui le stesse eventualmente necessitassero;
- l’ormeggio del/dei natante/i di appoggio;
- la messa in disponibilità dei propri impianti (servizi igienici, spogliatoi, docce) e la presenza di un medico – qualora preventivamente richiesta a mezzo telefoni cellulari – dopo l’approdo degli

⁴ Cfr., in proposito, l’articolo a cura dello scrivente dal titolo “La Prima Regata Nazionale”, Annuario F.I.C. 2007, pagg. 90 e 91.

- equipaggi (sono invece da studiare – d’intesa con la Guardia Costiera - le modalità con cui potere garantire un eventuale soccorso medico durante le ore di voga);
- l’organizzazione della fase “promozionale” della tappa. Lo sbarco degli equipaggi dovrà costituire occasione di incontro con giornali, radio, televisioni, autorità pubbliche e sportive locali, e, soprattutto, con il pubblico, al quale illustrare il tipo di imbarcazioni utilizzate e le tecniche di voga, nonché distribuire (o rendere fruibile nella forma di piccola mostra, anche itinerante di tappa in tappa) materiale che rievochi l’impresa del 1880, i 120 anni di vita della F.I.C. e la storia e i risultati sportivi del circolo ospitante; preziosa risulterebbe, altresì, la presenza di qualche campione del nostro sport. Il messaggio promozionale dovrà poi essere particolarmente curato in occasione dell’arrivo degli armi a Roma e della regata competitiva nella giornata successiva; si propone, in proposito, una gara sprint sulla distanza di 500 metri, aperta a tutte le società e da disputarsi in pieno centro cittadino;
 - il trasporto dei vogatori a/da i luoghi di ristoro e pernottamento, individuati d’intesa con il Comitato Organizzatore in base alle disponibilità finanziarie di quest’ultimo;
 - il rifornimento, alla ripartenza il mattino successivo, di bevande e di idonei generi alimentari necessari ai canottieri nel corso della giornata di voga (qualora essi non venissero forniti da uno sponsor).

Le spese rivenienti dagli adempimenti di cui sopra graverebbero sul bilancio del Comitato Organizzatore.

Il trasporto del bagaglio dei partecipanti e l’assistenza tecnica nonché i rifornimenti alimentari ai medesimi durante le ore di voga dovranno essere effettuati da idoneo/i natante/i di appoggio per l’intera durata della manifestazione (sarà peraltro studiata la possibilità di un frazionamento del servizio in tratte, ciascuna da assegnare ad una diversa imbarcazione). Tale mezzo/i, battente/i anche la bandiera federale, fungerebbe/ro da “centrale operativa” viaggiante.

IL VIAGGIO E LA PREPARAZIONE DEGLI EQUIPAGGI

La presente proposta non ha come priorità il compimento di una “impresa” sportiva. Se tale fosse l’intendimento, sarebbe più opportuno organizzare un unico equipaggio, ben determinato a coprire ogni giorno quante più miglia marine possibili e dunque a sostare in serata nell’ultimo approdo utile (ad esempio, una spiaggia), con i necessari adattamenti (pernottando nei sacchi a pelo), all’unico scopo di compiere il percorso nel minore tempo possibile.

Ciò, tuttavia, mal si coniuga con le finalità promozionali che vogliono caratterizzare il presente progetto: esse impongono approdi aperti al flusso del pubblico, ove, nei termini prima indicati, sviluppare l’azione di incontro e coinvolgimento; se, per ogni tappa, l’orario di partenza della nostra piccola “flotta” potrà essere “elastico”, quello d’arrivo non dovrà dunque superare il medio pomeriggio (ciò non toglie che il raid richiederà comunque ai partecipanti un impegno al limite delle loro capacità).

Pertanto, il numero delle tappe e la consistenza in miglia marine di ciascuna di esse dovranno essere accuratamente pianificati dal Comitato Organizzatore. In linea di massima, compatibilmente con le finalità sopra esposte e salvo condizioni ambientali particolarmente avverse, si dovrebbe mirare ad un numero complessivo di giornate di voga non superiore a nove, quante cioè ne furono necessarie agli ardimentosi della “C.Colombo” nel 1880: le migliori caratteristiche tecniche delle imbarcazioni odierne dovrebbero teoricamente compensare il probabile minor numero complessivo di ore di voga (è infatti plausibile che gli atleti dell’epoca abbiano remato intensamente da mattina a pomeriggio avanzato).

E’ inoltre da appurare che la risalita del fiume Tevere non sia ostacolata da barriere naturali o artificiali (dislivelli, dighe, ecc.); in tale eventualità, sarà necessario studiare subito le più consone soluzioni.

Il periodo dell'anno più favorevole alla realizzazione del viaggio va probabilmente dalla metà del mese di giugno alla metà di quello di luglio.

Gli equipaggi (composti ciascuno da 5 vogatori, con alternanza variabile degli stessi al timone, così da potere disporre di turni di riposo e di un elemento di riserva immediatamente impiegabile in caso di emergenza) dovranno essere definiti entro una data prestabilita e seguire uno specifico allenamento redatto da un tecnico all'uopo incaricato. Si punterà a conseguire la maggiore uniformità possibile tra i vari equipaggi, onde evitare eccessivi "frazionamenti" della "flotta" nel corso delle tappe; sarà anche opportuno organizzare presso il Centro Remiero di Genova-Prà giornate di allenamento in mare, dando fra l'altro così contenuto alla "missione" di sviluppo del "coastal-rowing" che si è voluta assegnare a tale impianto.

E' altresì da prevedersi un ragionevole quantitativo di "riserve", in grado di subentrare prontamente in caso di improvvise defezioni nella fase di partenza, nonché in tempi contenuti qualora si rendesse necessario un loro impiego nel corso del viaggio (per tale ultima eventualità, una diversa soluzione potrebbe essere rappresentata dall'utilizzo di atleti resi all'uopo disponibili in anticipo dai circoli remieri coinvolti in ciascuna tappa, limitatamente allo svolgimento della stessa).

Qualora si verificasse una eccedenza di imbarcazioni disponibili, le singole società potranno partecipare all'iniziativa con più equipaggi; viceversa, un surplus di vogatori interessati al raid nell'ambito di uno stesso (o più) club potrebbe trovare soluzione nella sostituzione, parziale o totale, dell'equipaggio di partenza durante lo svolgimento del viaggio (applicando tale criterio, anche i vogatori individuati inizialmente come riserve potrebbero avere uno spazio e motivazione sufficiente per sottoporsi a carichi di lavoro preparatorio analoghi a quelli dei titolari).

LE RISORSE FINANZIARIE

Le principali voci di spesa saranno rappresentate da:

- trasporto delle imbarcazioni e dei partecipanti al punto di partenza (Impianto Remiero di Genova-Prà oppure un sodalizio remiero o nautico del centro città) e dal sito di arrivo (R.C.C. "Tevere Remo" in Roma);
- coperture assicurative che verranno individuate come indispensabili;
- pasti serali dei partecipanti (la colazione del mezzogiorno, a base di prodotti di facile assimilazione, in linea di massima sarà consumata a bordo delle imbarcazioni durante una breve pausa);
- pernottamenti nelle località di approdo serale presso alberghi/pensioni/residences che offrano un rapporto qualità/prezzo vantaggioso, in relazione anche al budget disponibile (in caso di limitatezza dei fondi, si potrebbe – come *extrema ratio* – interpellare i partecipanti in merito alla loro disponibilità a sistemazioni meno confortevoli, quali materassini di gomma collocati al suolo all'interno delle società ospitanti);
- eventuale noleggio di una quota delle imbarcazioni da "coastal-rowing" partecipanti alla manifestazione;
- eventuale acquisto di una quota dei remi che verranno utilizzati nel raid;
- noleggio di adeguato/i natante/i di appoggio, qualora non messo/i gratuitamente a disposizione da terzi, sostenitori dell'iniziativa, ai quali rimborsare esclusivamente i materiali di consumo e gli eventuali oneri di stazionamento presso gli approdi di tappa. In tal senso si dovrà cercare in prima battuta di ottenere la collaborazione della sezione vela del R.C.C. "Tevere Remo"; in seconda istanza (o contestualmente) quella della Federazione Italiana Vela e, in particolare, dello "Yacht Club Italiano". Tra i fondatori del celebre circolo velico genovese – il più antico del Mar Mediterraneo (1879) – vi furono infatti "Cerea" (poi dissociatosi)⁵, "Tevere Remo" e "Livornesi":

⁵ Il rifiuto nel 1881, da parte dello Yacht Club, di dare corso alla richiesta di istituire una sezione remiera dovette apparire alla Canottieri Cerea assolutamente incomprensibile, tanto da determinare il suo distacco dall'associazione

facendo appello a tale legame storico, si potrebbe tentare il coinvolgimento di quel sodalizio nei festeggiamenti della Federazione Italiana Canottaggio;

Il Comitato Organizzatore dovrà:

- procedere ad una dettagliata stima delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'iniziativa, assumendo come riferimento per ogni calcolo il numero complessivo delle imbarcazioni da "coastal-rowing" che saranno messe a disposizione dalla Federazione, da Enti e da singole società remiere;
- operare la ricerca di sponsors, sia tra gli enti istituzionalmente più sensibili alle iniziative che valorizzano storia, tradizioni e attività locali (Regione, Provincia, Comune, Fondazioni bancarie, ecc.), sia tra quegli operatori economici privati a cui è possibile presentare l'iniziativa come un veicolo utile per la loro propaganda: società produttrici di acque minerali e di the freddo dolcificato, di sostanze c.d. "integrative" (*Gatorade, Enervit*, ecc.), di cioccolata, di generi alimentari di pronto e pratico utilizzo (carni in scatola, crackers, biscotti, ecc., per i pasti di mezzo dì), di creme protettive contro l'esposizione ai raggi solari, di occhiali da sole, di saponi e detersivi, di abbigliamento e orologeria sportivi, di telefonia mobile (collegamenti equipaggi - barca appoggio - siti a terra), di derivati dal petrolio (carburante per i natanti di appoggio e per gli automezzi adibiti al trasferimento di imbarcazioni ed equipaggi), ecc.

I "marchi" dei finanziatori dovranno essere puntualmente segnalati agli organi di informazione nelle occasioni di incontro con gli stessi nonché riprodotti nel sito *internet* che verrà allestito in occasione della manifestazione, su ogni atto formale emanato dal Comitato Organizzatore, sul materiale illustrativo relativo al raid, sulle imbarcazioni, nei capi di abbigliamento specifici per l'evento (ad esempio t-shirts, polo, tute riportanti un "logo" del raid) di cui sarà eventualmente possibile dotarsi; sarà altresì opportuno offrire agli sponsors la possibilità di esibire striscioni o allestire piccoli stands pubblicitari in occasione delle regate sprint sul Tevere che chiuderanno e festeggeranno il raid.

Qualora le risorse raccolte lo consentissero, sarebbe altresì da valutare l'opportunità di produrre una cartolina celebrativa del viaggio e, insieme, dei 120 anni della F.I.C.; ancora, di richiedere all'Amministrazione Postale uno specifico "annullo" da utilizzarsi durante le regate tiberine.

Allo scopo di inscrivere l'iniziativa nella più prestigiosa cornice possibile e indi di incentivare i potenziali finanziatori, dovranno essere richiesti:

- il patrocinio del Presidente della Repubblica Italiana (esso è stato concesso, ad esempio, in occasione della prima edizione del "Meeting delle Società Centenarie di canottaggio", manifestazione ideata dallo scrivente), delle Regioni Liguria e Lazio, della Provincia e del Comune di Genova e Roma, dell'U.N.A.S.C.I, di organismi culturali genovesi e romani;
- la partecipazione al raid (anche limitatamente ad una sola tappa, preferibilmente la prima o l'ultima) di importanti nomi del mondo remiero nazionale (a titolo di mero esempio, uno o più dei fratelli Abbagnale, Davide Tizzano, Antonio Baldacci, o anche il vogatore solitario Alex Bellini);
- la collaborazione di Autorità Portuale, Guardia Costiera, Nuclei Navali di Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza e Vigili del Fuoco, Compagnia dei Rimorchiatori nonché clubs nautici affinché, in un clima festoso (sirene, giochi d'acqua, ecc.), accompagnino fuori dal porto di Genova gli armi in partenza alla volta di Roma; analoga iniziativa dovrà essere avviata relativamente al loro arrivo nella Capitale. Tali fasi dovranno essere teletrasmesse al pubblico dalle televisioni locali e, soprattutto, nazionali (si richiederà altresì ad una canale sportivo di valutare la possibilità di realizzare un documentario sull'intero raid).

Nell'ipotesi che si determinasse un surplus di disponibilità finanziarie, esso dovrebbe essere impiegato nella distribuzione di un premio⁶ ai partecipanti al raid e, in seconda battuta, nell'acquisto di una barca da "coastal-rowing" a favore della eventuale, costituenda sezione remiera della S.G.L. "C.Colombo", ovvero, se questa non trovasse realizzazione, del parco imbarcazioni della specie di proprietà della F.I.C.



Il "progetto", così come sopra delineato, non è che una semplice elencazione delle principali direttrici lungo le quali, ad avviso del proponente, dovrebbe svilupparsi l'iniziativa; esso fra l'altro – sempre che prima giudicato nel suo complesso fattibile dalla F.I.C. - è suscettibile di variazioni, in relazione alle osservazioni che la Federcanottaggio medesima e gli altri soggetti coinvolti vorranno formulare.

Un successivo, assai più dettagliato "Piano Operativo" dovrà essere elaborato e costantemente aggiornato dal Comitato Organizzatore.

Chi scrive è assolutamente consapevole delle oggettive difficoltà che si frappongono alla concreta realizzazione della presente proposta. Tuttavia, fu proprio un "fanciullesco" ottimismo a permettere nel 1888 a Luigi Capuccio ed ai suoi amici di trasformare un sogno in quella splendida realtà che stiamo oggi vivendo. *Memento audere semper* fu, forse, il loro motto.

Il sottoscritto resta dunque in attesa di conoscere le determinazioni che l'Alta Direzione della Federazione Italiana Canottaggio vorrà assumere in merito alla presente e, con l'occasione, formula a tutti i suoi componenti i migliori auguri di un proficuo anno 2007.

Claudio Loreto

Genova, 26 dicembre 2006

CLAUDIO LORETO

Via Raffaele Pratolongo, 11/6 – 16131 GENOVA

Tel. (abitaz.): 010-3774646; (uff.): 019-8384512; cell.: 339-2425830

E-mail (abitaz.): claudio_loreto@fastwebnet.it; (uff.): cludiosalvatore.loreto@bancaditalia.it

⁶ Nella forma, ad esempio, di un contributo incentivante la partecipazione all'edizione 2009 della celebre regata londinese "Head of the River"; l'ipotesi, fra l'altro, rappresenterebbe per gli sponsors una "appendice" pubblicitaria.