



## Da Sanremo a Trieste sul BAT

### Il giro d'Italia di una barca di 130 anni con un timoniere settantenne

*BAT, piccola barca a vela d'epoca lunga 5,20 metri costruita in Inghilterra nel 1889, ha compiuto quest'anno 130 anni, ciò che ne fa la seconda più antica barca da diporto navigante in Italia e certamente fra le più anziane al mondo. Per solennizzare questo compleanno il 28 maggio è partita dal porto di Sanremo con destinazione Trieste, dove è arrivata dopo due mesi di navigazione, 1.700 miglia di mare e 53 porti toccati lungo la penisola.*

*Armatore e capitano è Paolo Lodigiani, progettista nautico di Milano, appassionato velista, socio storico e consigliere dell'Associazione Scafi d'Epoca e Classici e autore di vari libri di argomento nautico.*

*Il nome 'BAT 200', che è stato dato al progetto di questo viaggio, nasce dalla somma dell'età della barca, 130 anni, e quella del suo proprietario, 70 anni.*

*Il viaggio, nato da un'occasione celebrativa, si proponeva come scopo primario quello di fare una bella e impegnativa crociera in compagnia di amici, conoscenti e ospiti occasionali. Questo obiettivo è stato pienamente realizzato, grazie soprattutto alla partecipazione dei vari equipaggi che si sono alternati a bordo nel corso del periplo. Moltissimi altri amici, simpatizzanti, appassionati di barche d'epoca, associazioni e circoli hanno idealmente partecipato al viaggio contribuendo al suo successo e a renderlo più bello e interessante. Impossibile ricordarli tutti ma doveroso menzionare qui almeno i due club di appartenenza tradizionali dell'armatore, la Lega Navale Italiana di Milano e lo Yacht Club Adriaco di Trieste, il cui sostegno è stato sempre pieno e caloroso.*

*Del primo Lodigiani è socio da moltissimi anni. Il BAT è iscritto al naviglio della Lega Navale Italiana e nel corso del periplo dell'Italia ha visitato e ormeggiato in molte basi della Lega Navale Italiana, godendo della loro accoglienza e ospitalità. Lo Yacht Club Adriaco di Trieste è il tradizionale porto d'armamento del BAT fin da quando apparteneva a Sciarrelli. Allo Yacht Club Adriaco si è significativamente concluso il viaggio che intendeva anche ricordare e onorare la figura di Carlo Sciarrelli, geniale progettista nonché caro amico dell'armatore.*

#### **LA BARCA**

BAT è un piccolo cutter aurico con uno scafo di soli **5,20 metri**, che diventano 10 se li si misurano dall'estremità del bompresso alla varea del boma. Ha un dislocamento di 2,7 tonnellate e un armo velico con randa aurica e fiocco. La generosa superficie velica totale di 40 m<sup>2</sup> ne fa una barca sorprendentemente veloce in relazione alle sue dimensioni e al suo peso. Lo scafo, costruito in legno di teak, è ancora sostanzialmente quello originale e tuttora in buono stato, mentre nel corso degli anni sono state apportate modifiche alla coperta. Quella attuale è frutto di un recente restauro, compiuto per preparare la barca al viaggio.

## BAT 1889 – LA SCHEDA TECNICA



**Nome:** BAT

**Tipologia:** cutter aurico

**Anno varo:** 1889

**Cantiere:** J.T. Howard – Maldon (Essex – UK)

**Progetto:** C.P. Clayton (UK)

**Materiale di costruzione:** fasciame in legno di teak su ossatura in rovere

**Lunghezza scafo:** 5,20 mt

**Lunghezza 'fuori armo':** 10 mt (*dall'estremità del bompresso alla varea del boma*)

**Larghezza:** 2,17 mt

**Pescaggio:** 1,40 mt

**Dislocamento:** 2,6 tonn.

**Superficie velica:** 40 mq

**Motorizzazione:** Fuoribordo 6 hp

**Club di appartenenza:** Lega Navale Italiana (MI) - Yacht Club Adriaco (TS)

**Associazione:** ASDEC – Associazione Scafi d'Epoca e Classici

## LA STORIA DEL BAT

BAT viene varata nel 1889 presso il cantiere inglese **J.T. Howard** di Maldon, all'epoca specializzato nella costruzione di chiatte a barche da trasporto, mentre il suo progettista, **C.P. Clayton**, era noto soprattutto per i disegni di yacht da regata protagonisti di competizioni che si svolgevano nel Solent, intorno all'**isola di Wight**. Il cutter è stato costruito con fasciame calafatato di **teak dello spessore di 15 millimetri** su ossatura in **rovere**, con la chiglia anch'essa in teak e la **zavorra in piombo**. BAT regatava nella classe dei 17', diffusa soprattutto nelle acque dell'Essex. Nei primi anni del Novecento la barca si trasferisce dall'Inghilterra al **Lago di Como** dove all'epoca inizia a diffondersi lo yachting. Per molti anni se ne perdono le tracce fino a quando nel 1959 **Sergio Spagnul** la ritrova abbandonata a **Latisana**, in Friuli-Venezia-Giulia, e dopo averla restaurata la fa partecipare a numerose regate.



## IL PICCOLO-GRANDE YACHT DI CARLO SCIARRELLI

Dal 1965 BAT appartiene al triestino **Carlo Sciarrelli**, destinato a diventare il più importante progettista italiano di scafi classici e tradizionali. La barca, dotata di un nuovo ponte in teak con una bassa tuga disegnati da Sciarrelli, partecipa a numerose edizioni della **Barcolana**. Sciarrelli, nel suo famoso libro "Lo Yacht", così la descrive: *"Il BAT è la mia barca. Ci vado a spasso per il golfo di Trieste (...). Se yacht è la barca da piacere, che più è yacht meno se ne riesce a dimostrare un valore pratico, allora per me il BAT è il più yacht di tutti"*. Nel 1994 la compra **Paolo Lodigiani**, che dopo averla tenuta per un certo periodo a **Cernobbio**, sul Lago di Como, la riporta al suo tradizionale ormeggio presso lo **Yacht Club Adriaco di Trieste**, di cui è socio. Nel 1999 il **Cantiere Alto Adriatico** di Monfalcone, sotto la supervisione di Carlo Sciarrelli, riporta BAT al disegno originale del 1889, con lo scafo aperto non pontato. Venti anni più tardi Lodigiani, in preparazione del periplo d'Italia, affida

BAT al **Cantiere Massimo Garella** di Borgone di Susa, in provincia di Torino, che con la consulenza dell'**architetto Marco Casavecchia** riporta la barca al disegno di Sciarrelli applicando una nuova coperta e la tuga, ciò che fa nuovamente del BAT un piccolo yacht adatto ad effettuare crociere costiere.



#### **L'ARMATORE**

Paolo Lodigiani, nato a Milano nel 1948, da sempre appassionato velista, ha fatto nel 1990 della sua passione un'attività professionale costituendo la società BCA-Demco, specializzata nel campo delle piccole barche in legno e punto di riferimento in Italia per gli appassionati di autocostruzione. Ha disegnato numerose imbarcazioni destinate soprattutto alla costruzione amatoriale, ha scritto per Hoepli vari manuali sulla costruzione di barche in legno e sulla progettazione nautica, portolani per la Zanichelli e libri sulla cultura del mare, fra cui uno dedicato alle barche nella mitologia.



## LE TAPPE DELLA CIRCUMNAVIGAZIONE

La navigazione di BAT si è svolta di porto in porto, sempre **entro le 6 miglia dalla costa**. Ha navigato quasi sempre di giorno, con tappe variabili fra le 12 e le 67 miglia. Nel corso della navigazione si sono alternati a bordo equipaggi composti da non più di **5 persone**, compreso lo skipper Paolo Lodigiani che ha effettuato tutta la circumnavigazione. A bordo non esistevano meccanismi servoassistiti e le manovre alla vela si svolgevano interamente a mano. La strumentazione era costituita da una bussola e un GPS portatile. Lo spazio a bordo, stante la presenza dei bagagli, era decisamente scarso, e offriva come sole *facilities* un paio di cuccette spartane, un gabinetto chimico e un fornello da campeggio.

La notte generalmente si dormiva in albergo ma spesso sia l'armatore che gli equipaggi hanno dormito a bordo, in cuccetta o in coperta. Di seguito le date e l'elenco dei porti dove ha sostato il BAT, rispettando sostanzialmente l'itinerario e i tempi previsti nel programma iniziale e arrivando a Trieste con soli due giorni di ritardo, dovuti più al gusto di prolungare la navigazione che all'impossibilità di recuperarli.



Data	Tappa	Miglia giornaliera/ progressive	Dal diario di bordo
27 maggio 2019	Sanremo		Arrivo del BAT, portato via terra dal cantiere della val di Susa in cui è stato restaurato, e messa in acqua allo Yacht Club Sanremo. Festeggiamo la partenza con amici arrivati da Trieste e con il Presidente dello YCS.
28 maggio	Sanremo Loano	32 32	Partenza da Sanremo sulla coda di una perturbazione, scortati nel primo tratto dal gommone dello YCS con a bordo il Presidente. Tempo grigio e vento molto variabile tutto il giorno. Arrivo in serata con pioggia al Marina di Loano

29 maggio	Loano Genova	37 69	Vento scarso e prevalentemente contrario per una tappa che ci porta allo YCI, dove siamo ospitati nella foresteria della scuola di vela Beppe Croce
30 maggio	Genova Chiavari	21 92	Finalmente tempo soleggiato ma vento scarso per una tappa relax in allegra compagnia che ci porta a Chiavari. Problemi alla pompa di sentina brillantemente risolti da un membro dell'equipaggio, soprannominato McQuiver.
31 maggio	Chiavari La Spezia	32 122	Piacevole navigazione costiera lungo la riviera di Levante con una bella impoppata finale da Levanto alla Spezia e suggestivo ingresso nella rada.
1 giugno	La Spezia Viareggio	23 145	Tranquilla e veloce navigazione a vela con le Apuane sullo sfondo e arrivo alla darsena La Madonnina, simpaticamente accolti e invitati a cena dall'amico Marco.
2 giugno	Viareggio Cala de' Medici	31 176	Altra bella giornata di vela con vento favorevole che gradualmente aumenta permettendoci di prolungare la tappa fino a Cala de' Medici
3 giugno	Cala de' Medici Salivoli	30 206	Risolto un piccolo problema all'impianto elettrico partiamo in ritardo ma grazie a un'altra giornata di buon vento arriviamo come previsto a Piombino.
4 giugno	Salivoli Talamone	36 242	Permangono condizioni ideali e teniamo a vela una media di 5 nodi che ci permette di arrivare nel tardo pomeriggio al tranquillo approdo di Talamone
5 giugno	Talamone Porto Ercole	23 275	Il favore dei venti non poteva durare per sempre e arriva l'annunciato scirocco. Non è forte ma crea un'onda fastidiosa che ci rallenta. Per fortuna la tappa è breve e la bellezza della costa dell'Argentario compensa la navigazione faticosa.
6 giugno	Porto Ercole Riva di Traiano	33 308	Tappa lunga, dura e fredda con vento costante contrario che ci costringe a lunghi bordi a vela e motore. Arriviamo che è sera al marina di Riva di Traiano, poco dopo Civitavecchia, dove ci aspetta un nuovo equipaggio.
7 giugno	Riva di Traiano Fiumara Grande	31 339	Persiste lo scirocco ma meno violento di ieri e con randa terzarolata e motore procediamo discretamente. Piacevolissima serata ospitati da Tecnomar sul Tevere a bordo del Pietro Micca, rimorchiatore del 1895.
8 giugno Sabato	Fiumara Grande Anzio	26 365	Dopo un incontro troppo ravvicinato fra il nostro bompreso e lo scafo di un megayacht ormeggiato sul Tevere che movimentata la mattinata, giornata tranquilla con vento variabile e alternanza fra vela e motore
9 giugno	Anzio San Felice Circeo	28 393	Vento irregolare ma sufficiente per bordeggiare piacevolmente lungo la bella costa del Circeo, al cui porto siamo simpaticamente accolti e ospitati
10 giugno	San Felice Circeo Gaeta	24 417	Giornata di vento variabile memorabile più per la buona cucina che per la navigazione, degnamente conclusa con una sublime pasta alla bottarga cucinata dall'eccellente cuoco di bordo sul molo del porto di Gaeta
11 giugno	Gaeta Procida	33 450	Giornata di poco vento prevalentemente a motore, salvo un improvviso e breve colpo di vento a 25 nodi che ci costringe a una rapida presa di terzaroli.

12 giugno	Procida Napoli	14 464	Tappa brevissima con arrivo nel primo pomeriggio ospitati dal prestigioso Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli e piacevole pomeriggio turistico in città.
13 giugno	Napoli Amalfi	35 499	Costeggiamo la penisola sorrentina con vento forte sul versante settentrionale e debole su quello meridionale. Ormeaggio precario ma suggestivo nell'affollato porticciolo di Amalfi.
14 giugno	Amalfi Agropoli	25 524	Tappa breve con lenta veleggiata fino ad Agropoli dove ci dedichiamo alla riparazione della randa che dà segni di affaticamento e della pompa di sentina
15 giugno	Agropoli Marina di Camerota	37 561	Giornata a metà fra vela e motore. Al porto di Marina di Camerota fraternizziamo con l'armatore di Finola, 8 m S.I. d'epoca che ha fatto il periplo d'Italia nel verso contrario al nostro.
16 giugno	Marina di Camerota Maratea	15 576	Tappa breve e piacevole, intervallata da soste per il bagno, con un discreto venticello lungo la splendida costa del Cilento
17 giugno	Maratea Cetraro	32 608	Partiamo con l'intenzione di arrivare con navigazione notturna fino a Tropea ma giunti a Cetraro con vento che rinforza cediamo alle tentazioni della banchina e lì ci fermiamo, trovando un fan del BAT che ci ospita per un aperitivo sulla sua barca.
18 giugno	Cetraro Tropea	<b>55</b> <b>663</b>	Tappa lunga ma in cui teniamo una buona media, metà a vela e metà a motore. Tropea bella come sempre anche se molto turisticizzata.
19 giugno	Tropea		Sosta e riposo a Tropea in attesa del nuovo equipaggio, con gita in bicicletta fino a Capo Vaticano
20 giugno	Tropea Reggio Calabria	43 706	Partenza in solitario all'alba. Intorno a mezzogiorno imbarco a Bagnara Calabria il mio compagno di equipaggio con cui, spinti da un forte vento in poppa e aiutati dalla corrente, passiamo velocemente con sola randa terzarolata fra Scilla e Cariddi, arrivando nel pomeriggio al porto di Reggio
21 giugno	Reggio Calabria	706	Sosta a Reggio in attesa dell'equipaggio. Ne approfitto per vedere i bronzi di Riace
22 giugno Sabato	Reggio Calabria Roccella Ionica	67 774	Tappa più lunga di tutto il viaggio, con partenza notturna e uscita all'alba dallo stretto di Messina. Mare piatto e vento scarso per tutto il viaggio che solo sul finale ci consente di fare una decina di miglia a vela. Dopo tanta rotta verso sud finalmente cominciamo a risalire verso nord. Arrivo al tramonto a Roccella dove siamo ben accolti da rappresentanti della LNI, uno dei quali mi accompagnerà nelle prossime tappe.
23 giugno	Roccella Ionica	774	Falsa partenza da Roccella. Dopo 7 miglia con bel vento da sud favorevole il vento gira bruscamente da nord e rinforza notevolmente rendendo lentissimo l'avanzamento. Il golfo di Squillace ci saluta a modo suo e ci respinge. Saggiamente rientriamo a Roccella
24 giugno	Roccella Ionica Catanzaro Marina	35 809	Il vento è sempre contrario ma meno forte e il golfo di Squillace è più clemente di ieri, consentendoci di arrivare a Catanzaro Marina.

25 giugno	Catanzaro Marina Le Castella	26 835	Il golfo ci ha dato solo una breve tregua e in partenza ci inganna offrendo condizioni buone per navigare velocemente fin quasi a capo Rizzuto. Qui rinforza bruscamente togliendoci, dopo una breve lotta, ogni velleità di proseguire. Ci rifugiamo piuttosto stravolti alle Castella, che fortunatamente è un bel posto.
26 giugno	Le Castella	835	Riposo a Le Castella, con il vento che prosegue forte e implacabile da nord. Bel giro in bicicletta fino a capo Rizzuto.
27 giugno	Le Castella	835	Il vento, sempre da nord sarebbe meno forte ma il nuovo equipaggio arriva solo nel tardo pomeriggio e decido di rimanere un altro giorno a Le Castella, dove mi trovo bene.
28 giugno	Le Castella Crotone	20 855	Finalmente riesco a schiodarmi da Le Castella con condizioni di vento meno ostili. Debole la mattina rinforza da nord nel pomeriggio ma ormai abbiamo superato capo Rizzuto e in serata arriviamo a Crotone
29 giugno	Crotone	855	Riprende il forte vento da nord che ci blocca in porto. Ci consola la calorosa ospitalità della LNI che ci mette a disposizione la sua bella e confortevole foresteria. Altra giornata di escursioni in bicicletta.
30 giugno	Crotone	10 865	Partiamo con vento ancora forte da nord e procediamo faticosamente nella speranza di arrivare a Cirò ma la dopo poche miglia rottura della briglia del bompresso ci costringe a ritornare in porto.
1 luglio	Crotone Cariati Marina	32 897	Con vento meno forte ma pur sempre da nord recuperiamo parte del ritardo accumulato allungando la tappa fino al porto di Cariati.
2 luglio	Cariati Porto degli Argonauti	55 952	Squillace è alle spalle e il vento cala, fin troppo. Tappa lunga e quasi tutta a motore che ci consente di arrivare al Porto degli Argonauti a Policoro, dove siamo attesi e accolti molto gentilmente dai proprietari del marina, grandi appassionati e cultori delle barche d'epoca.
3 luglio	Porto degli Argonauti Porto Cesareo	58 1010	Partiamo presto e, finalmente con un bel vento al traverso, decidiamo di saltare Taranto guardando solo da lontano le ciminiere dell'ILVA e di puntare su Porto Cesareo. I bassi fondali complicano l'arrivo e ci impediscono di ormeggiare in banchina. Fortunatamente gli addetti della LNI ci portano a terra consentendo un gradito riposo in albergo.
4 luglio	Porto Cesareo Santa Maria di Leuca	41 1051	In condizioni ideali una delle più lunghe e gratificanti veleggiate del viaggio. Unica emozione un banco di bassifondi in cui incappiamo per aver troppo distrattamente consultato la carta nautica ma da cui ci districiamo senza danni.
5 luglio	Santa Maria di Leuca	20 1071	Partenza con il solito vento da nord che cominciamo a detestare. La faticosa navigazione verso Otranto a vela e a motore contro onde e vento si interrompe dopo una decina di miglia quando si ferma improvvisamente il motore. Rientrati in porto scopriamo che non era nulla di grave ma la giornata è persa. Ci consoliamo con una divertente serata nella bella Santa Maria di Leuca.

6 luglio Sabato	Santa Maria di Leuca Otranto	25 1096	Vento e onda contraria, tanto per cambiare, ma a vela e a motore avanziamo bene. A Otranto troviamo un curioso dispiegamento di mezzi navali ufficiali e ci affianca la Guardia Costiera invitandoci a raggiungere rapidamente il porto perché stanno per chiuderlo. Sono in corso le prove di un'esibizione delle Frecce Tricolore. Ci godiamo lo spettacolo dal bar del porto.
7 luglio	Otranto Brindisi	43 1139	Ottima giornata di navigazione quasi tutta a vela. Al tramonto troviamo ad aspettarci il nuovo equipaggio tutto brindisino che ci accoglie con la proverbiale ospitalità del sud Italia.
8 luglio	Brindisi Villanova d'Ostuni	24 1163	Falsa partenza la mattina presto con un vento che, appena usciamo dal riparo del porto, si rivela molto più forte del previsto e del tutto contrario. Piacevole mattinata turistica e poi nel pomeriggio, con vento calante, tappa abbastanza breve fino a Villanova d'Ostuni.
9 luglio	Villanova d'Ostuni Bari	40 1203	Nuova partenza di buon'ora e giornata tranquilla fino a quando a poche miglia da Bari un temporale che transita nelle vicinanze non solleva un vento che arriva a una trentina di nodi complicando l'avvicinamento al porto Vecchio di Bari, dove ormeggiamo al circolo Bairon. Serata divertente con surreale ricerca di un posto dove dormire, faticosamente trovato a chilometri di distanza dal porto.
10 luglio	Bari Trani	23 1226	Gentilmente assistiti da un tifoso barese del BAT ripartiamo di buon'ora anche perché il pomeriggio è annunciato un temporale. Avanziamo superando un porto dopo l'altro e alle 14 entriamo a Trani, giusto in tempo per evitare il temporale, che si rivelerà violentissimo, con danni in tutto l'Adriatico meridionale.
11 luglio	Bari Marina di Gargano Manfredonia	33 1259	Passato il temporale il vento ancora molto forte da nord e la bellezza di Trani ci inducono a ritardare la partenza dal porto. Lo lasciamo in tarda mattina e con vento ancora forte ma di bolina larga procediamo rapidamente. I porti lungo il percorso non hanno possibilità di ormeggio e dobbiamo arrivare in serata fino al nuovo Marina del Gargano a Manfredonia, che si rivela una piacevole sosta.
12 luglio	Marina di Gargano Manfredonia - Vieste	22 1281	Tappa breve e con pochissimo vento per raggiungere Vieste dove ci aspetta un nuovo membro dell'equipaggio. Navigazione lungo il Gargano a distanza ravvicinata dalla costa. Presso Vieste prendiamo le prime leggere gocce di pioggia dopo quaranta giorni di tempo quasi sempre soleggiato.
13 luglio	Vieste Rodi Garganico	15 1296	Partiamo presto con condizioni meteo ideali, cielo sereno e vento in poppa che ci spinge a più di 5 nodi di media lungo la costa settentrionale del Gargano. Proseguiremmo volentieri così fino a Termoli se le previsioni non dessero un temporale in arrivo per il pomeriggio. Saggiamente le ascoltiamo e ci fermiamo abbastanza presto a Rodi Garganico, dove puntualmente arriva un forte temporale che ci avrebbe messo in difficoltà qualora avessimo proseguito.

14 luglio	Rodi Garganico – Termoli	40 1336	Vento forte e onda da nord che ci fa avanzare velocemente di bolina larga senza problemi, tranne qualche doccia rinfrescante. Avvicinamento complicato a Termoli per il sole in faccia che rende difficile individuare il porto, dove siamo ben accolti e gentilmente ospitati al Marinucci Yacht Club.
15 luglio	Termoli – Ortona	35 1371	Ancora una volta le previsioni ci inducono ad affrettarci verso Ortona dove ormeggiamo nel primo pomeriggio, appena in tempo per vedere le proboscidi minacciose di due trombe marine che passano a poca distanza dalla costa.
16 luglio	Ortona	1371	Partenza la mattina presto con nuovo equipaggio ma la navigazione dura giusto il tempo per uscire dal riparo della diga di Ortona e renderci conto che con questo vento e mare non riusciremmo ad andare lontano. Giornata turistica a Ortona, con accurata visita del museo dedicato al musicista Tosti, la gloria locale.
17 luglio	Ortona – Giulianova	32 1403	Nuova partenza mattutina con vento ancora forte ma di direzione più favorevole. Navigazione rapida a vela e motore che ci porta fino a Giulianova, dove riceviamo un'ottima accoglienza dalla LNI e dove mi contatta l'armatore di Al Nair III con cui ceniamo piacevolmente. Arrivo in serata del nuovo equipaggio.
18 luglio	Giulianova – Ancona	61 1464	Partenza all'alba e tappone di 60 miglia che mi fa recuperare buona parte del ritardo accumulato. Dopo due ore di bonaccia si stabilisce un bel vento che ci fa macinare miglia e decidiamo di arrivare ad Ancona, dove in serata ormeggiamo alla Marina Dorica, trovando ad aspettarci un nuovo membro dell'equipaggio.
19 luglio	Ancona – Pesaro	30 1494	Giornata piacevole e rilassante con vento non forte ma che consente al BAT di navigare con buona velocità. In arrivo a Pesaro con vento in aumento siamo scortati da un gruppo di Optimist guidati da un simpatico istruttore del Circolo Velico con cui ingaggiamo un'amichevole regata.
20 luglio	Pesaro – Rimini	18 1512	Con un equipaggio di tre giovani (rispetto a me) a bordo ci godiamo una tranquilla giornata di vela con un bel vento che nel pomeriggio si stabilizza. A Rimini incontro molti amici di vecchia data con cui è un piacere ritrovarsi. L'ottima cena a casa di uno dei batnauti che ha partecipato alla prima parte del viaggio chiude in bellezza la serata.
21 luglio	Rimini – Cesenatico	11 1523	Sbarcano due dei giovani ma si imbarcano una giovane e un giornalista che seguirà questa breve tappa imperdibile perché ci porta al Museo della Marineria di Cesenatico. Con una bella brezza il barchèt del Museo ci viene incontro all'uscita del porto e ci fotografiamo reciprocamente. BAT ormeggia nel suggestivo porto canale davanti al Museo fra le barche tradizionali mentre noi ci godiamo la visita al Museo con l'ottima guida del Direttore.
22 luglio	Cesenatico – Porto Garibaldi	30 1553	Tappa tranquilla e piacevole con condizioni favorevoli che ci consentono di arrivare a Porto Garibaldi in tempo per fare una bella bicicletta nel suggestivo paesaggio delle Valli di Comacchio

23 luglio	Porto Garibaldi-Chioggia	47 1600	Tappa lunga per passare al largo del delta del Po. Mattina di bonaccia in un paesaggio suggestivo destreggiandoci fra campi di mitili, accompagnati da uccelli marini e moscerini. Poi bella brezza pomeridiana fino a Chioggia, dove siamo invitati dal rappresentante della benemerita associazione dei Venturieri, fondati dall'indimenticabile amico e marinaio Gian Marco Borea d'Olmo.
24 luglio	Chioggia – Venezia	14 1614	Bella navigazione all'interno della laguna veneta, con qualche preoccupazione nell'ultimo tratto per il traffico intenso fra il Lido e il Diporto Velico dove attracciamo. Ottima cena da un'amica inglese che vive da quarant'anni a Venezia e si imbarcherà il giorno seguente sul BAT.
25 luglio	Venezia - Lignano	38 1652	Condizioni ideali per questa tappa lungo una costa non particolarmente suggestiva. Nel grande e un po' anonimo Marina di Lignano incontro un simpatico fan del BAT che accetta volentieri il mio invito a imbarcarsi il giorno seguente per la penultima tappa.
26 luglio	Lignano Monfalcone	27 1679	L'Alto Adriatico ci regala ancora un giorno di buon vento favorevole che ci consente di aggirare rapidamente i bassifondi di punta Sdobba e di entrare nel porto di Monfalcone dove visitiamo il cantiere Alto Adriatico, che in passato ha eseguito vari lavori sul BAT
27 luglio	Monfalcone Trieste	12 1691	Ultima breve tappa insieme a uno dei miei figli e alla sua fidanzata su un percorso molto familiare al BAT e a me. Il tempo è grigio e turbolento, pioggia leggera e temporali che gentilmente ci risparmiano consentendoci di arrivare nel primo pomeriggio allo Yacht Club Adriaco dove veniamo festeggiati da vari equipaggi e amici triestini che hanno seguito il giro. Bello ed emozionante!





## RICORDI E IMPRESSIONI DEL VIAGGIO

di Paolo Lodigiani



*Ora che è concluso posso dirlo: il viaggio è andato nel migliore dei modi, fin troppo, mi verrebbe da dire. È mancata un po' quella componente epica, avventurosa che mi aspettavo quando l'ho concepito e iniziato. Sono mancati gli imprevisti, gli ostacoli, gli inconvenienti che aggiungono sale a un viaggio e ne rendono più interessante la narrazione. Meglio così, forse, ma è con un certo imbarazzo che mi sento complimentare per la mia "impresa". Non lo è proprio stata: tutto è stato facile, piacevole e perfino rilassante.*

*Merito della fortuna, in buona parte. Dopo un maggio particolarmente freddo e turbolento la situazione meteo è nettamente migliorata proprio in concomitanza con la mia partenza a fine mese, tanto che dopo un'ora di pioggia presa in navigazione il primo giorno non ho più visto una goccia d'acqua fino a quaranta giorni dopo e l'unico temporale che ho incontrato in navigazione è stato proprio l'ultimo giorno, ormai in avvicinamento a Trieste. Ci sono stati altri temporali, nel frattempo, di cui uno molto violento che ha fatto danni su tutta la costa adriatica, ma grazie alla precisione delle previsioni meteo abbiamo potuto evitarli rientrando in porto al momento opportuno. I venti sono stati divisi equamente fra favorevoli e contrari. Hanno prevalso i primi in tutto il Tirreno e nell'alto Adriatico, i secondi nello Ionio e nel basso Adriatico, dove il persistente maestrale ci ha fatto soffrire. All'altezza della sua fama il golfo di Squillace, che al marinaio non dà pace e dove il vento mai tace. Indubbiamente è stato il tratto più ostico del viaggio. Più di una volta abbiamo provato a uscire dal porto ma forti venti contrari e onde ci ricacciavano indietro dopo poche miglia di sofferenza. Niente di grave, comunque. Ho pazientato piacevolmente in porto per due giorni a Le Castella, amena località, in attesa di riuscire a doppiare capo Rizzuto (lo Horn del mio viaggio) e, poco dopo, altri tre giorni a Crotona, approfittando volentieri della squisita ospitalità della locale Lega Navale Italiana.*

*Anche la barca si è comportata bene e non ci sono state avarie significative. Le poche avute, la rottura della briglia del bompreso, qualche strappo lungo la balumina della randa, problemi elettrici alla pompa di sentina e una piccola défaillance del motore fuoribordo, sono state prontamente riparate e non hanno avuto grandi conseguenze sul programma. Per una barca di 130 anni è un bilancio più che accettabile ed è interessante notare che le avarie hanno riguardato i componenti più recenti della barca mentre quelli antichi e originali hanno retto perfettamente.*

*Benché così tranquillo e privo di avventure (o forse proprio grazie a questo) il viaggio è stato molto bello e me ne rimarrà a lungo il ricordo.*



### **L'itinerario**

*Le coste italiane sono stupende e non avevo bisogno di questo viaggio per scoprirlo, anche perché le avevo già percorse in molte occasioni. Ma farle così piano piano, tutte in una volta, restando sempre a poca distanza dalla riva (mai a più di 6 miglia e di solito molto più vicino) dà un'impressione del tutto particolare. È banale dirlo ma ci si rende veramente conto dell'infinita varietà e bellezza paesaggistica della nostra penisola. Si vedono anche brutture, ecomostri, impianti industriali invadenti, si avvista in mare un po' troppa plastica, soprattutto in alcune zone, ma nel complesso il bello prevale ancora largamente. Le acque del Mediterraneo sono ancora di un colore e di una limpidezza emozionanti, nei paesaggi si alternano tratti belli ad altri stupendi. Non mi sono mai annoiato osservando il paesaggio scorrere davanti ai miei occhi. Cito, fra i paesaggi che mi hanno più affascinato, elencandoli in un mio ordine di preferenza del tutto soggettivo: il Cilento, con lo spettacolare capo Palinuro, il Circeo, altra località evocativa di antichi miti, la costa meridionale della Calabria su entrambi i versanti, lo stretto di Messina, sempre emozionante, la costa della Toscana a nord dell'Argentario, dove nelle giornate limpide lo sguardo abbraccia tutte le isole dell'arcipelago toscano. L'elenco potrebbe continuare a lungo, arrivando fino a paesaggi meno spettacolari di quelli menzionati ma che hanno comunque qualcosa di particolare. Affascinante e un po' surreale è per esempio navigare nelle limacciose acque che fronteggiano il delta del Po, osservando la costa bassa e lontana da cui nella foschia emergono edifici misteriosi, torri, ciminiere che sembrano sorgere dalle acque.*

*Il discorso diventerebbe ancora più lungo e stucchevole dovessi parlare dei porti in cui sono approdato, anche questi all'insegna di una varietà che è la cifra dominante del nostro amato paese. Il BAT ha democraticamente reso visita a ogni genere di porto, dai marina più moderni e attrezzati agli approdi sgarruppati con pontili pericolanti, dagli austeri e prestigiosi yacht club dalle secolari tradizioni agli approdi più improvvisati e informali dove l'ufficio del porto è costituito da una sedia sdraio sul molo dove dormicchia in calzoncini e canottiera l'unico addetto. Non mi azzardo a stilare una classifica dei miei porti preferiti perché non vorrei offendere nessuno e devo dire che praticamente ovunque, indipendentemente dal livello del porto, il BAT è stato accolto con simpatia e gentilezza. Più d'uno, vista la barca e informato del nostro viaggio, ha voluto ospitarci gratuitamente. "Non si può far pagare a una barca così bella: è un onore avervi" ci è stato detto in più di un'occasione. In molti si sono prodigati nel darci assistenza e renderci la sosta più piacevole.*



### **Gli equipaggi**

*L'aspetto più bello del viaggio è stato senz'altro quello umano, grazie soprattutto agli equipaggi che lo hanno condiviso nelle varie tappe. Consapevole del fatto che non molti hanno il privilegio di poter disporre di due mesi filati da passare in barca (io ne godo grazie a un'età ultrapensionabile) e convinto anche che molti di coloro che ce l'hanno non li trascorrerebbero comunque a bordo di una barca di 5,20 m priva dei comfort più elementari, avevo contattato con una lettera circolare parenti, amici, conoscenti e appassionati invitandoli ad unirsi al mio viaggio per brevi periodi (da uno a 7 giorni), raggiungendomi nei porti dove prevedevo di attraccare. Non nascondo che questo sistema mi creava qualche preoccupazione. Avrebbe funzionato il complesso meccanismo a incastro fra un equipaggio e l'altro? Avrebbero confermato tutti gli equipaggi al momento opportuno l'impegno preso magari mesi prima? E avrei rispettato io le tappe previste? A parte questo come sarebbe stata la vita a bordo in uno spazio ridottissimo con persone alcune delle quali conoscevo a stento e di cui ignoravo le capacità nautiche? Tutti i dubbi si sono sciolti come neve al sole cammin facendo.*

*Il rapporto con gli equipaggi, il loro alternarsi, l'entusiasmo con cui hanno partecipato sono stati, forse più dell'aspetto nautico, la peculiarità più interessante del viaggio, oltre che quella per me più gratificante e arricchente. Ho avuto a bordo in tutto 30 persone, per periodi variabili da 1 a 9 giorni. Siamo stati in due per molte tappe, in cinque in una sola, abitualmente in tre o quattro. Ho fatto in solitario solo mezza tappa, dopo essermi reso conto che il BAT non è barca adatta per un settantenne in solitario. Inizialmente avevo pensato di farne di più ma ci ha pensato il BAT a dissuadermi già in una delle prime tappe, sbalzandomi in mare con una brusca rollata mentre ero impegnato in una delicata manovra a prua. Fortunatamente non ero solo e l'equipaggio mi ha prontamente recuperato. Al di là dell'aspetto sicurezza tutti gli equipaggi sono stati di ottima compagnia.*

*Anche in questo caso la fortuna mi ha aiutato facendomi trovare trenta persone che sono risultate tutte simpatiche, interessanti, cooperative, entusiaste. Di alcune lo sapevo perché le conoscevo o le avevo già avute a bordo. Per altre è stata una bella sorpresa. Il BAT ha ospitato parenti (mia sorella e i miei due figli), amici di vecchia data ma anche conoscenti con cui avevo avuto una frequentazione saltuaria e che nel viaggio sono diventati amici, e perfino "sconosciuti" che si sono autocandidati o che ho cooptato nell'equipaggio nei vari porti. Anche questi si sono perfettamente integrati nel gruppo dei Batnauti (come li battezzati uno dei partecipanti). Il gruppo è estremamente vario. Ne hanno fatto parte uomini e donne in percentuali molto simili alle quote rosa, giovani e anziani (dai 22 ai 74 anni), persone di diversa provenienza geografica, con una sola straniera (inglese) ma con*

*rappresentanti di moltissime regioni italiane, ciò che mi ha permesso di sbarcare a Napoli con un napoletano verace, di attraversare lo stretto di Messina con un calabrese che conosceva ogni rivolo di corrente, di affrontare lo Ionio con un nativo del golfo di Squillace, di risalire l'Adriatico con pugliesi, romagnoli, veneti e friulani: il modo migliore per conoscere l'Italia e gli italiani! Ho avuto equipaggi esperti e altri alle prime armi, che hanno sopperito con l'allegria e la simpatia allo scarso apporto che davano alla navigazione, ho goduto della presenza di gourmet e raffinati cuochi che durante la loro permanenza hanno fatto miracoli con la modestissima cucina di bordo, un misero camping gas che nel resto del viaggio è servito quasi solo a scaldare l'acqua per il Nescafé. Ho avuto equipaggi di vasta cultura che mi hanno insegnato molte cose sui luoghi visitati, ne ho avuti di politicamente impegnati, con gamme di idee che spaziavano dalla sinistra rivoluzionaria (mai violenta, però, anzi piuttosto garbata) fino alle simpatie leghiste. Raramente la conversazione languiva a bordo e nelle piacevoli cene serali in porto. Fra tutte queste persone così diverse si è creato un forte spirito di gruppo grazie in parte a WhatsApp ma soprattutto alla consapevolezza di aver condiviso una bella esperienza. Un sentito grazie da parte mia a chi ha saputo viverla così bene.*



*L'equipaggio più gourmet del viaggio finalmente trova una pentola all'altezza delle proprie ambizioni culinarie.*

### **Amici e sostenitori**

*Un aspetto che ha reso questo viaggio per mare diverso da altri, magari più impegnativi dal punto di vista nautico, fatti in passato è che, per la prima volta, un mio viaggio è stato "mediatizzato". Nato come vero e proprio progetto legato a un'occasione celebrativa (i 130 anni della barca) ha avuto anche un addetto alla comunicazione, l'entusiasta e attivissimo Paolo Maccione, amico oltre che press agent, che ha seguito il viaggio praticamente in diretta, con telefonate quotidiane che sono diventate una sorta di rito.*

*Amici e sostenitori sono stati anche i circoli e le associazioni di cui da tempo faccio parte e i cui guidoni ho idealmente portato per i mari d'Italia:*

- *la Lega Navale Italiana, della cui sezione di Milano sono socio di vecchissima data. Nelle sue varie sezioni presenti in gran parte dei porti toccati la LNI mi ha dato un supporto molto concreto offrendomi l'ormeggio e accogliendomi spesso con un calore e un'ospitalità che vanno al di là dei suoi doveri istituzionali nei confronti dei soci.*

- *Lo Yacht Club Adriaco di Trieste, il porto abituale del BAT, di cui sono socio affezionato da quando, quasi trent'anni fa, mi introdusse l'amico Carlo Sciarrelli, una persona che ha avuto molta importanza nella mia vita e che in questo viaggio è stata una presenza costante e nascosta.*
- *quello dell'ASDEC, associazione degli scafi d'epoca e classici, di cui sono stato a lungo vicepresidente, è il terzo guidone che ho issato, ricordando con stima e affetto il suo fondatore, Gianalberto Zanoletti, mancato proprio pochi giorni prima della mia partenza da Sanremo.*

*Molti altri, alcuni dei quali anonimi, sono stati gli amici che hanno accompagnato questo viaggio, facendomi sentire con messaggi il loro sostegno. Non ho mai amato i cosiddetti social e tuttora non li amo, ma ammetto che l'attenzione, sia pure effimera, che hanno dedicato al mio giro, mi ha fatto piacere.*

*Ancor più piacere mi ha fatto l'incontro fisico con persone che mi hanno manifestato la loro simpatia e l'ammirazione per il BAT. Simpatici tifosi, come quell'ammiratore che al largo della penisola sorrentina, in condizioni di mare e di vento decisamente difficili, ha insistito per avvicinarsi con la sua piccola lancia sorrentina sballottata dalle onde per passarmi una bottiglia di limoncello. Miracolosamente sono rimaste intatte sia la bottiglia sia le due barche impegnate nella delicata manovra. Moltissimi sono gli altri che mi hanno in qualche modo aiutato. Impossibile menzionarli tutti ma è giusto ringraziarli e ricordarli tutti. Mi hanno accolto amichevolmente nei loro circoli, ospitato insieme ai miei equipaggi nelle foresterie (una volta addirittura ospitandoci a bordo di un rimorchiatore del 1895, poco più giovane del BAT), mi sono venuti incontro via mare con le loro barche, mi hanno offerto cene luculliane in porto.*

*Memorabili due incontri in mare che non posso non citare: a Pesaro con un gruppo di ragazzini sui loro Optimist guidati da un simpatico istruttore che ci sono venuti incontro ingaggiandosi in un'amichevole regata con il BAT, a Cesenatico con il barchèt del Museo della Marineria che ci è venuto a salutare con le sue belle vele al terzo colorate al nostro arrivo all'imboccatura del porto canale.*





### **La barca**

*Il mio rapporto con il BAT non è stato sempre facile. Fin da quando Sciarrelli me l'aveva venduto il BAT aveva manifestato chiaramente di preferire il vecchio armatore a quello nuovo. Dal vecchio armatore aveva anche assorbito un carattere forte e all'apparenza scontroso. Inizialmente non aveva mancato di farmi qualche dispetto. Per averlo più vicino l'avevo portato sul lago di Como dove non si era trovato per nulla bene tanto che dopo un paio d'anni avevo dovuto riportarlo a Trieste. Lì lo usavo poco, sia per la distanza da Milano, sia perché quando andavo a Trieste preferivo usare un'altra barca molto amata (nonché più pratica del BAT) di cui sono il felice armatore, un'elegante passera di 6 m disegnata da Sciarrelli.*

*I rapporti non facili sono ulteriormente peggiorati quando nel 1999 ho sottoposto il BAT a un importante intervento di restauro che l'ha riportato al disegno originale del 1889, eliminando la coperta e la tuga che erano state messe da Sciarrelli. L'intervento era molto filologico ma l'avevo deciso più per un senso di soggezione verso Sciarrelli che lo caldeggiava che per intima convinzione. Il BAT senza coperta non mi è mai piaciuto molto. Mi sembrava un grosso dinghy, con l'inconveniente di pesare due tonnellate e mezzo. Per farla breve posso dire che nel quarto di secolo in cui ero stato proprietario del BAT non l'avevo mai sentito come veramente mio e i giorni felici che mi aveva dato si potevano contare sulle dita di una mano, una miserevole media di uno ogni 5 anni.*

*Si può capire che partire per un giro d'Italia con una barca così dispettosa mi suscitasse qualche preoccupazione. Invece è successo proprio il contrario. Già seguendo i lavori di restauro per ripristinare coperta e tuga secondo il disegno di Sciarrelli mi ha riavvicinato alla barca. I lavori sono stati eseguiti in val di Susa dal mio amico Marco dal suo collega Max che ci hanno messo anche molta cura e passione. Da quando ho iniziato il giro è scoppiato, dopo ben venticinque anni di fredda convivenza, il colpo di fulmine e mi sono reso conto di quanto è bello e particolare navigare con il BAT. Pur nelle sue ridotte dimensioni dà la sensazione di trovarsi su un vero veliero. Il modo in cui affronta le onde, infilando baldanzosamente nelle creste il lungo bompresso, i movimenti, gli stessi rumori, i cigolii dell'attrezzatura e del fasciame che sembrano un gemito, evocano una mariniera d'altri tempi, con sensazioni diverse da quelle delle barche moderne.*

Non che siano tutte rose e fiori. Il BAT è una barca esigente, faticosa, molto fisica. La sua grande stabilità, dovuta a una tonnellata di piombo in chiglia, ne fa una barca sicura e marina ma fa sì che i suoi movimenti trasversali siano molto bruschi. Manovrare a prua con onda corta è come farlo sulla groppa di un cavallo in un rodeo e, come detto, mi è capitato di esserne disarcionato. Può essere divertente ma dopo aver cambiato un fiocco o preso i terzaroli in queste condizioni si torna in pozzetto esausti, sempre che non si sia finiti in acqua nel frattempo. Ma tutto questo fa parte del fascino del BAT, un fascino da cui in questi due mesi sono stato conquistato, così come penso di aver da parte mia con questo viaggio conquistato la sua simpatia e la sua stima.

