

Il Raid Pavia-Venezia

La Grande Avventura" ... "La Gara Motonautica più lunga del Mondo" ... "Il Raid per antonomasia" ... "La Gara di Durata in assoluto" ... Questi ed altri sono alcuni degli appellativi con cui è stata connotata sin dal 1929 la tradizionale gara motonautica che si snoda per 440 chilometri da Pavia a Venezia.

Nata proprio agli albori dell'invenzione dei "canot automobil" sull'onda del successo della "Crociera sul Po", organizzata ancora nel 1911 dal Touring Club Italiano, questa manifestazione è stata allora fortemente voluta dal presidente del Gruppo Motonautico Milanese della Lega Navale Italiana l'ingegnere napoletano Vincenzo Balsamo.

Già in quegli anni si erano svolte le prime gare motonautiche di velocità a Venezia, a Trieste, a Genova, a Como e a Montecarlo, mancava solo una vera e propria prova di fondo.

In quel lontano 2 giugno 1929, alle ore 4 del mattino, gli intrepidi partenti furono **24: 3 Cruisers** con motore entro bordo, **9 categoria B** con motori fuoribordo sino a 350 c.c., **7 categoria C** con motori fuoribordo sino a 500 c.c. e **5** nella massima categoria, la **D**, quella con fuoribordo oltre i 500 c.c.

A titolo di cronaca vogliamo ricordare come all'epoca, mediamente, il costo di un complesso scafo-motore si aggirasse attorno alle 6.000 lire, circa il prezzo di una motocicletta di pari cilindrata.

Il vincitore di questa prima competizione, il pilota Ettore Negri, figlio del noto barcaiolo del Ticino Paride Negri anch'egli concorrente, in coppia col motorista Luigi Calvi, su scafo Picchiotti e motore Elto Quad da 644 c.c., con quasi 12 ore di navigazione terminò la gara alla media di 35,67 Km/h. L'ultimo, la signorina Balboni Franci, attardata da vari incidenti, arriverà a Venezia dopo 40 ore dalla partenza. Lungo il percorso controlli venivano effettuati a Piacenza, Cremona, Casalmaggiore, Borgoforte, Ostiglia e Pontelagoscuro dove i concorrenti potevano fermarsi per fare rifornimento, rifocillarsi e infine firmare il foglio di controllo.

Numerosi anche i ponti di barche che dovevano essere aperti e richiusi dopo il passaggio di ogni partecipante.

Interessante poi la polemica innescata sui giornali del tempo, in quanto nella massima categoria dei "Cruisers" i concorrenti, tranne i fratelli Celli dell'omonimo cantiere veneziano, corsero tutti con motori e scafi stranieri, prevalentemente americani, snobbando la pur numerosa produzione nazionale... e si era già in epoca di autarchia. Comunque già nella seconda edizione, quella del 1930, fecero la loro apparizione gli idroscivolanti cosicché, a causa della loro maggiore velocità e del minore pescaggio, per giustizia, si rese necessario stilare due classifiche assolute distinte: una per scafi con elica semisommersa od immersa ed una per scafi con elica aerea. In questo Raid e nel successivo il vincitore assoluto fu il conte Franco Mazzotti in coppia col motorista Guido Cattaneo, su idroscivolante S.I.A.I. e motore Isotta Fraschini rispettivamente a 50 e 61 Km/h di media.

Nel 1933, nel 1935 e nel 1936 il vincitore fu il conte Theo Rossi di Montelera in coppia con l'ormai esperto meccanico Guido Cattaneo con medie rispettivamente di 55, 86 e 91 Km/h, sempre su idroscivolante S.I.A.I. e motore Isotta Fraschini.

Come curiosità nel 1936, al secondo posto assoluto, si classificò il dott. Vito Mussolini in coppia col principe Ruspoli, su idroscivolante S.I.A.I. e motore Farina.

Nel 1990 il record di velocità della gara andrà al mitico pilota veneto Petrobelli che, su un "tre punti" Celli e motore B.P.M., raggiungerà i 198,96 Km/h. Lo stesso Conte Petrobelli detiene tuttora un altro record con ben 8 vittorie assolute conquistate nel 1974, nel 1980, nel 1984-1985-1986-1987-1988 ed infine nel 1990. L'arrivo a Venezia inizialmente era previsto proprio in prossimità della Piazza di S. Marco, con pontoni attrezzati di tribune lungo la riva, proprio di fronte ai giardinetti reali, poi, con l'aumentare del traffico acqueo, dapprima venne spostato a S. Elena, dove fu persino organizzata una mostra della cantieristica veneziana.

Erano gli anni in cui fiorivano numerosi gli artigiani ed i costruttori di barche. Come dimenticare Celli, Dalla Pietà, Telaroli, Giuponi, Scarpa, Pericle, Amadi, Simionato, Bote, Moschettiere per parlare solo di alcuni, i più noti.

Poi a Venezia, o almeno ai suoi amministratori, sembrò non interessare più di tanto la manifestazione che dapprima fu fermata a Malamocco per poi farla terminare a Chioggia.

Fortunatamente in questi ultimi anni, grazie all'insistenza ed alla passione dei pavesi e di qualche veneziano, sembra che il Raid possa tornare nelle acque della Serenissima godendo dell'ospitalità dell'Autorità Portuale e del Terminal Passeggeri che ha messo a disposizione la grande darsena, gli spazi a terra e le attrezzature necessarie. Il traguardo è stato posto quindi ultimamente all'imbocco del Bacino di S. Marco, tra l'isola di S. Giorgio e la Giudecca, nel mentre le infrastrutture logistiche sono state poste in Marittima nel terminal crocieristico e al Lido di Venezia al Cantiere Ven Mar.

Oggi le prime partenze da Pavia iniziano alle 7 del mattino, per categorie, dalle più lente alle più veloci, in maniera che gli arrivi a Venezia avvengano il più compatti possibile, dalle ore 14 alle ore 18 circa. La percentuale di bravi e fortunati "sopravvissuti" fino alla fine si è sempre attestata attorno al 50%.

Inoltre, a differenza del passato, il percorso è stato diviso in 3 tronconi: il primo va dal ponte della Becca (alla confluenza del Ticino con il Po) all'Isola Serafini dove è posta una conca di navigazione per saltare la briglia della centrale idroelettrica locale, il secondo dall'isola Serafini a Boretto Po (circa a metà del percorso) dove gli equipaggi possono fare rifornimento e piccole riparazioni in tempo neutralizzato, ed infine il tratto da Boretto Po a Voltagrmana dove sono poste le omonime chiuse che immettono nel canale di Valle, ex canale Vittorio Emanuele III. Qui termina la gara vera e propria, quella cronometrata, da qui resta solo da fare un ultimo sforzo passando per Brondolo, Chioggia, sino ad entrare in Laguna e, percorrendo il canale Allacciante, quello di Malamocco e l'Orfano arrivare finalmente a Venezia, dove comunque bisogna giungere per essere classificati.

In chiusura non si può compiutamente descrivere la sensazione che si prova, dopo una cavalcata di più di 400 chilometri, di arrivare in Laguna con la, dapprima lontana visione, quasi un miraggio, del "paron de casa", il capanile di S. Marco, e poi lo splendore dorato delle cupole, dei campanili, dei palazzi che vi viene via via incontro man mano che ci si avvicina... una cosa da provare e che non si può più dimenticare.

GIANNI DARAI

Commissario Generale della
Federazione Italiana Motonautica