

LA MEMORIA STORICA DELL'ARSENALE DI VILLAFRANCA



Una cartolina degli anni Trenta che illustra il porto storico di Villafranca durante i preparativi per la «sfilata fiorita».

GIOVANNI PANELLA (*)

Gli automobilisti che percorrono la Riviera francese provenendo dall'Italia, subito prima di immettersi nel traffico caotico di Nizza incontrano un cartello che

segnala Villefranche-sur-Mer. È una località che si supera quasi senza accorgersene perché in quel tratto la strada si snoda a mezza costa e per raggiungere il centro

(*) *Genovese, ha sempre amato il mare e la sua storia, negli ultimi anni si è impegnato nel restauro di imbarcazioni tradizionali e nella costruzione di Creuza de Mä, riproduzione di una lancia da ammiraglio del 1797. È consulente della Soprintendenza della Liguria e vicepresidente dell'ISTIAEN (Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale) e della FPMM (Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen). Giornalista pubblicitario, è specializzato nella storia marittima e nel 2010 ha vinto un premio Marincovich. Collabora con riviste italiane e straniere e ha pubblicato testi, tra cui una collana sulle barche tradizionali.*

di Villefranche occorre prendere una deviazione che scende, con qualche tornante, fino al mare. Qui ci si trova davanti a quello che sembra un porto turistico come tanti altri, affollato di motoscafi e di barche a vela. Solo se ci si guarda attorno con attenzione si scoprono dei particolari inconsueti: un antico edificio che presenta un'imponente facciata ad arcate; un molo in pietra su cui sono incise delle croci di Savoia; un bacino di carenaggio lungo e stretto. Se poi si percorre il molo fino all'imboccatura del porto, si vede emergere dalla collina la mole grandiosa del forte Sant Elmo, le cui dimensioni sembrano del tutto sproporzionate a difendere il nucleo del modesto borgo ligure che sorge lì accanto. Solo allora ci si rende conto che quello non è una «marina» qualsiasi ma un luogo segnato dalla

storia: *Villefranche-sur-Mer* non è altro che Villafranca il porto che fino al 1860, data della cessione di Nizza alla Francia, ha costituito una delle basi navali più importanti d'Italia. La sua storia è sintetizzata dalla bandiera che sventola davanti alla sede del Comune: da una parte vi è rappresentato lo stemma dei Savoia, che qui sono stati di casa a partire dal 1388 e dall'altra i gigli di Francia, mentre al centro campeggia un tipico simbolo mediterraneo: l'albero di ulivo.

La vita di questo paese è sempre dipesa dal mare perché, mentre la vicina Nizza mancava di un vero porto naturale e solo nel 1750 iniziarono i lavori per ricavarne uno artificiale, la rada di Villafranca costituisce uno dei migliori ancoraggi del Mediterraneo occidentale. Circondato da colline, questo specchio d'acqua è



Forte sant'Elmo, oggi sede del Comune di Villafranca.

orientato da Nord a Sud e presenta una larghezza di circa un miglio, per un miglio e mezzo di profondità. La rada è protetta a Ovest dal Mont Boron e dal Monte Albano, mentre da Est si trova a ridosso della penisola di Cap Ferrat. Questo spiega perché sia considerata un ancoraggio sicuro con tutti i venti a esclusione di quelli da Mezzogiorno, che possono far frangere con violenza l'onda contro le scogliere più interne.

Come recita il Portolano: «La rada di Villafranca offre un riparo a navi di tutte le dimensioni. È frequentata dai piroscafi che non possono entrare a Nizza. Con i venti del settore sud l'onda lunga penetra nella rada e rende pericoloso l'ancoraggio (...). Vi sono sistemate due grandi boe d'ormeggio della *Marine Nationale*».

Cenni storici

Nel corso dei secoli qui hanno calato l'ancora le navi di tutte le potenze marittime che si sono succedute in Mediterraneo: Fenici, Greci, Romani, Arabi, Genovesi, Veneziani, Turchi. Se le colline che lo circondano proteggono lo specchio d'acqua, le stesse rappresentano un ostacolo per un consistente insediamento urbano: la rada manca di retroterra e di un costante rifornimento di acqua dolce. Ecco perché per la fondazione di Villafranca bisognerà aspettare fino al 1295, quando Carlo II d'Anjou si sobbarcò le spese di fortificazione e di costruzione dell'acquedotto per il nuovo borgo, offrendo per soprammercato agli abitanti la garanzia dell'esenzione fiscale. Da questa era però esclusa un'imposta del tutto particolare, che consisteva nella tassazione del 2% del valore delle merci trasportate dalle navi che costeggiavano quel tratto di lito-

rale. Il balzello non era facile da evitare, perché il «modo di navigare» di quei tempi prevedeva di rimanere spesso in vista della costa. Naturalmente, tale sistema richiedeva di mantenere attiva una pur minima presenza navale, con compiti di esazione. Nonostante si prestasse a continui scontri e a contestazioni, il «diritto di Villafranca» fu mantenuto fino al 1782.

Nel 1388 la contea di Nizza passò sotto il controllo dei Savoia che, ottenuto finalmente uno sbocco sul mare per i loro domini a cavallo delle Alpi, fecero costruire in fondo alla rada di Villafranca una semplice diga di massi, protetta da una torre. Nell'esercizio del potere navale, i Savoia non mancavano di una qualche esperienza: un secolo prima il conte Amedeo V di Savoia, con il concorso di maestranze genovesi, aveva fatto allestire una flotta di galere sul lago di Ginevra, per il cui controllo si era scontrato con il vescovo di quella città.

Utile in tempo di pace, la rada di Villafranca diventava essenziale in tempo di guerra, collocata com'era sull'importante rotta costiera che collegava Francia e Italia. Nel Cinquecento, nello scontro che contrappose la Francia di Francesco I e l'Impero di Carlo V, i Savoia si schierarono con il secondo, il che costò loro l'occupazione francese del Piemonte. Nel 1543 l'«empia alleanza» tra Francesco I e il sultano ottomano Solimano I ebbe delle importanti ripercussioni anche in campo navale, quando un'enorme flotta franco-turca gettò l'ancora in rada e mise a ferro e fuoco molti centri rivieraschi. Tuttavia, nonostante la preponderanza delle forze degli assalitori, l'assedio posto a Nizza portò solo alla presa della città, mentre le difese del suo castello riuscirono a resistere fino all'arrivo delle forze di Carlo V.

Fu proprio questa occasione, nella qua-



703 — VILLEFRANCHE-SUR-MER (Alpes-Maritimes): La Rade. ND. Phot.

Una cartolina che illustra la rada di Villafranca come si presentava nel 1890.

le i Savoia giunsero così vicini al disastro, che emerse la necessità, espressa da Andrea Doria in una lettera indirizzata a Carlo V: «Di edificare un forte al porto di Villafranca, per tenere non solo quest'ultimo, ma anche la città di Nizza. I lavori della costruzione della cittadella e del forte di Monte Albano, la sua indispensabile protezione dal lato di terra, cominciarono intorno al 1557, a partire da qualche opera difensiva preesistente» (1) sulla collina rocciosa che dava sul mare, dove era situata una cappella dedicata a Sant'Elmo, patrono dei calafati. In quegli anni, a ogni primavera si temeva che i Franco-turchi avrebbero reiterato il loro tentativo di prendere Nizza, una piazzaforte che per la Francia costituiva una vera e propria spina nel fianco.

Nel 1557 la vittoria nella battaglia di

San Quintino fruttò a Emanuele Filiberto di Savoia alcune bocche da fuoco, che furono subito utilizzate per la fortezza di Sant'Elmo e ingenti somme di denaro, ricavate dal riscatto dei prigionieri e dal bottino di guerra, che furono impiegate per portare avanti a ritmo serrato i lavori dell'opera. Già nell'estate del 1558 le prime strutture difensive, insieme a una guarnigione di ottocento fanti e di quattro compagnie di soldati spagnoli, servirono a scongiurare un attacco di 110 galere turche, comandate da Piali Pascià.

L'evento che fece assumere a Villafranca un ruolo di vera base navale fu il trattato di Utrecht del 1713, che pose fine alla Guerra di Successione spagnola: in tale occasione l'acquisizione della Sicilia (scambiata poi nel 1720 con la Sardegna) fece raggiungere al duca di Savoia il ran-



Una cartolina, risalente al 1910, che illustra la rada di Villafranca e Cap Ferrat sullo sfondo, con la flotta francese alla fonda.

go di monarca. L'acquisizione dell'isola poneva però la necessità di modificare la politica navale: non si trattava più di presidiare la linea costiera di un lembo di terra stretto tra la Francia e i territori di Genova, ma vi era la necessità di mantenere i contatti tra la terraferma e i nuovi domini d'oltremare. Insomma, a Villafranca il nuovo Regno di Sardegna doveva disporre di un vero arsenale militare. Entro il 1737 furono quindi completati, con un notevole impegno economico, la «forma per le galere», l'arsenale, i depositi, il «bagno» per i forzati, la diga foranea.

Per quanto riguarda la formazione del personale, «nel 1762 venne costituita la Scuola di Marina, il cui primo Comandante fu il cavalier De Foncenex. Questi era particolarmente adatto allo scopo poiché, oltre che valente ufficiale, era anche

un bravo matematico, allievo del celebre Lagrange e futuro membro dell'Accademia delle Scienze di Torino» (2).

Nel 1808 A. L. Millin, nel suo *Voyage en Savoie, en Piémont, à Nice et à Gênes* descriveva così questa località: «Non vi è nulla di più elegante del porto di Villafranca e degli edifici che lo circondano. Si crederebbe di osservare un modello in scala dell'arsenale di Tolone: vi si ritrovano le stesse strutture, ma in piccolo e dunque con forme più piacevoli. C'è un bacino di carenaggio molto bello, una darsena dove le galere del re di Sardegna sono al riparo sotto un tetto, una corderia, dei laboratori di scultura, delle velerie, dei magazzini e una prigione per i galeotti. Il re di Sardegna vi basa due fregate, che proteggono il commercio del porto di Nizza».

Nel 1815 la pace di Vienna, che cedeva tutta la Liguria ai Savoia, fece scemare notevolmente l'utilità di questa base navale, largamente superata dal porto di Genova e del suo arsenale. È per questo che il governo di Torino fu disponibile a offrirne l'uso a una potenza straniera. Dopo la guerra di Crimea, quando il transito attraverso il Bosforo venne negato alla flotta russa, questa era alla ricerca di un buon ancoraggio nel Mediterraneo occidentale. Nel 1856 il re di Sardegna decise quindi di rendere disponibile per i Russi il lazzeretto di Villafranca, una struttura che poteva essere utilizzata come magazzino per i viveri e il carbone.

Dopo il 1860, che vide la cessione di Nizza alla Francia, il trattato con la Russia rimase in vigore e le vecchie cartoline riportano l'immagine della flotta russa ancorata in rada. Nel 1887 i militari russi furono sostituiti dagli scienziati: il professore Alexis de Korotneff dell'università di Kiev vi stabilì una stazione di zoologia marina, che fu una delle più importanti del Mediterraneo. Il sito è infatti ideale per la ricerca oceanografica. A due ore da Cap Ferrat ci si trova già in «mare aperto» su dei fondali quasi oceanici di più di mille metri. La rada stessa, dove le sonde raggiungono i cento metri, costituisce una vera e propria trappola per il plancton (3).

Nel 1917, con lo scoppio della Rivoluzione di Ottobre, la stazione russa fu posta sotto sequestro ma nel 1932 l'università di Parigi ebbe l'incarico di continuarne l'opera e vi stabilì un centro di studi oceanografici che raggiunse fama internazionale.

L'eccellente ancoraggio rappresentato dalla rada, oltre alla vicinanza a Nizza e a molte delle mete turistiche più prestigiose della Costa Azzurra non poteva non attrar-

re il traffico delle navi da crociera. È dal 1905 che questo specchio d'acqua iniziò a ospitare i primi vapori di lusso, che allora si presentavano soprattutto sotto la forma di *yachts* principeschi. Negli anni seguenti si susseguirono una serie di progetti, uno più grandioso dell'altro, per trasformare tutta la rada in un unico bacino portuale. Non se ne fece nulla, anche perché l'elevata profondità dei fondali avrebbe richiesto investimenti ingenti. Solo a partire dal 1935, passata la gestione del porto di Villafranca alla Camera di Commercio di Nizza, si diede il via ai lavori per una vera stazione marittima. Nel 1938 si ebbe finalmente l'inaugurazione di questo elegante edificio, le cui dimensioni ridotte si giustificano con il fatto che è utilizzato solo per l'attracco delle lance di bordo, che fanno la spola con le navi ancorate al largo. Oggi Villafranca rappresenta il primo porto francese per il traffico delle navi da crociera.

I giornali del giorno dell'inaugurazione, l'8 gennaio 1938, riportano la fotografia della struttura della stazione marittima, dietro la quale si staglia la sagoma di una nave militare alla fonda: i suoi quattro fumaioli e le artiglierie in casamatta rivelano l'immagine inconfondibile di un incrociatore americano della classe «Omaha». Quella presenza, a testimoniare della continuità dell'utilizzo della rada da parte delle Marine militari, sembra prefigurare quel che avvenne nel dopoguerra, quando Villafranca divenne l'ancoraggio principale in Mediterraneo della VI flotta dell'*US Navy*, che ottenne allora il privilegio di disporre di alcuni magazzini a terra, tra i quali i locali dell'antica corderia.

Le lunghe soste in rada di diverse navi ammiraglie della VI flotta sono ancor oggi ricordate in *rue de l'Eglise*, un vicolo del centro storico che scende fino al

mare. Qui al muro sono affisse delle targhe che riportano la scritta: *En reconnaissance de l'hospitalité chaleureuse témoignée par les Villefrançois durant nôtre séjour en rade*, e ricordano la permanenza degli incrociatori che si sono succeduti nel ruolo di nave ammiraglia: *USS Salem* (1950-58); *USS Des Moines* (1958-60) e *USS Springfield* (1960-67).

Nel 1967, l'uscita della Francia dalla NATO fece venir meno questa presenza.

Vecchie pietre dell'arsenale

Rimasta a lungo in stato di abbandono, oggi la darsena di Villafranca non può nascondere i segni del passaggio del tempo: dell'antico lazzaretto è rimasta la sola torre, la moschea dei forzati musulmani è scomparsa, mentre la caserma eretta sui voltoni dei magazzini per le galere è stata distrutta nel 1942.

L'inerzia e (forse) la mancanza di interesse nella conservazione di memorie storiche che sono estranee alla storia della Francia aveva portato qualche anno fa a progettare un grande parcheggio al posto del bacino di carenaggio. Contro questa iniziativa si è mobilitata con successo l'*Association pour la sauvegarde du patrimoine maritime de Villefranche* (ASPMV), di cui fanno parte anche alcuni scienziati, impegnati nelle strutture universitarie di ricerca oceanografica che hanno sede proprio qui. Nell'impegno per la salvaguardia della memoria storica del luogo si sono segnalati anche diversi Italiani, tra cui va citata la professoressa Mara de Candido della Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino. Questa studiosa negli ultimi anni ha consultato metodicamente gli archivi della sua città e vi ha raccolto una cospicua documenta-



Il bacino di carenaggio dell'Arsenale di Villafranca oggi utilizzato per la riparazione e manutenzione di yachts.

zione inedita sulla storia di Villafranca.

Tuttavia, nonostante l'incuria, alcune strutture dell'antico arsenale sono arrivate sino a oggi in buone condizioni di conservazione: tra queste il bacino di carenaggio, le cui dimensioni di 62 metri per 12 rivelano che fu costruito in origine per ospitare navi lunghe e strette, come le galere. Completato nel 1737, era infatti conosciuto come la: «forma delle galere». Presentava la particolarità di essere coperto da un tetto, mentre un imponente

arco monumentale sovrastava la barca-porta e due arcate laterali consentivano il transito dei materiali. Nel 1851, per permettere l'ingresso dei battelli a ruote, queste arcate furono demolite, insieme a tutta la copertura.

Il bacino, che viene ancor oggi utilizzato per l'allestimento e la riparazione di grandi *yachts*, costituisce una realizzazione di notevole rilievo storico e tecnologico, perché si tratta della prima struttura di questo tipo realizzata in Mediterraneo che anticipa ampiamente quella di Tolone, completata nel 1774.

Le difficoltà tecniche e l'impegno economico che comportavano i bacini di carenaggio in muratura spiegano perché questi tardarono tanto a essere diffusi. Nel nostro Paese bisognerà attendere per più di un secolo per veder realizzati, contemporaneamente, quelli di Napoli e di Genova, che furono però concepiti per un utilizzo misto, sia civile, sia militare.

«Il Bacino di Raddobbo di Napoli venne solennemente inaugurato il 15 agosto del 1852 con una fastosa cerimonia. Esso costò oltre 300.000 ducati e alla sua realizzazione parteciparono circa 1.600 uomini, tra cui 559 forzati. Quest'opera, che era stata concepita per essere usata sia da navi militari che mercantili, fu nel suo genere la prima in Italia. Tutt'ora funzionante, il bacino è gestito dalla Marina Militare Italiana e dal 1981 è monumento nazionale; inoltre è stato recentemente restaurato e riportato alle originali forme. Come quasi centoquaranta anni fa, il "Bacino di Raddobbo" di Napoli viene attualmente usato per lavori di manutenzione o riparazione di naviglio militare e mercantile sebbene, a causa delle evoluzioni tecnologiche, oggi sono poche le unità che hanno dimensioni compatibili con quelle della struttura partenopea (4)».

Anche il bacino della darsena del porto di Genova è sempre operativo, ma a partire dal 1870 è stato utilizzato esclusivamente dal naviglio mercantile, in seguito al trasferimento dell'arsenale della Regia Marina da Genova a La Spezia (5).

L'edificio monumentale più caratteristico del porto di Villafranca è quello che si presenta con una facciata di 60 metri in pietra calcarea, scandita da otto voltoni. La costruzione, di notevole qualità architettonica, risale al 1719 ed era utilizzata come magazzino per i materiali più ingombranti della flotta sabauda, come le alberature delle navi e i remi delle galere. Vista la mancanza di spazio, questi magazzini si addentrano fin sotto la collina per una lunghezza di 50 metri. Ancor oggi all'interno sono visibili i resti di un sistema di distribuzione dell'acqua dolce. L'uso di questi voltoni rispetta la loro destinazione originaria: sono occupati da alcuni cantieri navali, specializzati nella costruzione tradizionale.

Il molo della darsena, realizzato con blocchi di calcare de La Turbie e protetto da un muro esterno munito di camminamenti, ha mantenuto lo stesso aspetto che aveva nel Settecento. Per chi lo percorre, un particolare curioso è costituito dalla presenza di sei nicchie di modeste dimensioni, collocate a distanza regolare lungo la sua facciata interna. La loro funzione era quella di ospitare il focone delle cucine della galee quando queste stazionavano in porto. Infatti, come precauzione contro il pericolo sempre incombente degli incendi, non era permesso l'utilizzo delle cucine di bordo quando le navi erano all'attracco. Sul l'arco delle nicchie si trova l'incisione, alternata, della croce dei Savoia e delle date che testimoniano dei progressi della costruzione del molo, realizzato tra il 1725 e il 1728. Saliti sul camminamento del molo,

si ha una buona visuale su un massiccio edificio che costeggia il mare e non è altro che il «bagno», dove venivano ospitati i forzati una volta che erano a terra.

Anche l'antica corderia è sopravvissuta fino a oggi e gli spazi di questo lungo edificio sono stati suddivisi tra l'Università di Parigi, che vi ha creato due laboratori di oceanografia, e uffici di servizio.

La struttura massiccia del forte Sant Elmo, che proteggeva con i suoi bastioni e le potenti artiglierie l'entrata del porto, ha dimensioni imponenti che si rivelano pienamente allo sguardo dalla parte del mare, mentre risulta difficile valutarla da quella di terra, dove nasconde la presenza di enormi fossati. Gli edifici della sua cittadella sono stati tutti restaurati e ospitano tra l'altro la sede del Comune.

Come abbiamo visto, questa fortezza non era isolata ma faceva parte di un poderoso sistema difensivo: sulla collina che la sovrasta, e che dà accesso a Nizza, si trova sotto la gittata dei cannoni del forte Montalbano, mentre forte Sant Ospizio controlla il prospiciente Cap Ferrat.

La Lomellina

Le tracce della storia marittima di Villafranca si conservano anche sotto il livello del mare.

Il 6 aprile 1979 Alan Visquis, durante un'immersione subacquea al centro della rada, si imbatté in un ammasso di legno corroso che giaceva su un fondale di 18 metri: si trattava dei resti di uno scafo che aveva dovuto essere lungo una quarantina di metri e largo dieci.

Dal 1982 al 1988 si susseguirono nove campagne di ricerca subacquea, che permisero di appurare che si trattava del relitto di una grande «nave rotonda» o *ca-*

racca, che doveva risalire alla prima metà del XVI secolo. La scoperta rivestiva una notevole importanza, perché sono pochissimi i relitti di navi di quel periodo che sono giunti fino a noi. La datazione fu facilitata dal rinvenimento di un gran numero di oggetti, tra cui diverse monete, mentre la presenza nella stiva di ruote per affusti di cannoni fece ritenere che la nave fosse stata noleggiata per qualche spedizione militare. La portata doveva essere sull'ordine di grandezza delle ottocento tonnellate; per i suoi tempi, si trattava davvero di un gigante, un tipo di nave che era allora presente nella flotta genovese in non più di una dozzina di unità.

Dopo alcuni anni, Hélène Parducci scoprì un manoscritto all'Archivio di Stato di Genova che consentì di stabilire l'identità del relitto: si trattava della *Lomellina*, un'unità che prendeva il nome dall'omonima famiglia genovese e che era affondata il 15 settembre 1516.

Scrive Honorat de Valbelle, cronachista provenzale: *L'an que desus et del mes de septembre, fes ung tempus si terrible de plujas, trons et foudres que depuis Fregus fins a Vintemillo sirco lo ribage de la mar, non laysset a penos albre drech et ben 24 navillis de gabia que eron en aquellas mar, tos foron peris: et en special a Villofranco avia una grossa neu del Genovés armado, laquello profundet et neguet en ladicto nau ben cent homes et fes en ladicto Villofranco de malx infinis (...) (6).*

Nel 1990 lo scavo si concluse con il rilievo pressoché totale di tutte le parti dello scafo. Purtroppo le autorità locali e quelle nazionali non espressero per questo relitto lo stesso interesse suscitato nell'opinione pubblica inglese dalla scoperta di un'unità coeva: la *Mary Rose*. Questa è stata recuperata con uno sforzo finanzia-

rio imponente ed è stata infine ricoverata in un apposito museo, collocato all'interno della base navale di Portsmouth.

Oggi la *Lomellina* giace ancora dove è affondata e solo alcune strutture lignee e parti del carico sono esposte nel corpo di guardia della cittadella del forte di Sant Elmo, mentre la storia di questa nave, corredata da un bel modello, viene esaurientemente illustrata al Galata, Museo del Mare di Genova.

Il Reggimento la Marina

La salvaguardia della memoria storica di Villafranca non riguarda solo le testimonianze monumentali: può avere per oggetto anche gli uomini che erano stanziati in questo arsenale. È quanto è avvenuto nel 2003 quando tra i bastioni del forte di Sant Elmo si sono svolte le *Journées du Patrimoine Maritime Méditerranéen* un importante evento culturale patrocinato dall'UNESCO. Il convegno ha trattato i temi propri al *Reseau des arsenaux de la Méditerranée* che oltre all'arsenale di Villafranca vede partecipare quelli di Venezia, Pisa, Palermo, Malta, Barcellona, Istanbul, Tunisi e Algeri, che sviluppano insieme attività di ricerca e di studio sulle vicende marittime del Mediterraneo. Il convegno ha visto la presenza del «Gruppo Storico Pietro Micca» della città di Torino, un'associazione nata nel 1974 come espressione del museo che porta lo stesso nome, con la finalità di ricostruire in modo dinamico e storicamente ineccepibile la realtà dei Corpi del Ducato di Savoia, distintisi nel 1706 nell'assedio della città da parte dell'Esercito francese.

Per le strade e lungo il porto di Villafranca sono sfilati più di cento figuranti in uniformi del Settecento in rappresentanza di cinque reggimenti, che si sono

quindi esibiti in marce, dimostrazioni di tiro e manovre.

La qualità della ricostruzione storica offerta dai figuranti del «Pietro Micca» è unica. Ogni dettaglio dell'armamento e dell'equipaggiamento viene ricreato con estremo rigore documentario. Le manovre e i movimenti delle truppe rispettano puntualmente le descrizioni ritrovate nei manuali d'istruzione. Persino gli ordini degli ufficiali, dati in un francese dell'epoca, sono ripresi dai regolamenti militari dell'Esercito del regno di Sardegna.

A Villafranca il «Pietro Micca» ha fatto sfilare un nuovo plotone in rappresentanza del Reggimento di fanteria d'ordinanza «La Marina», un'unità che nel XVIII secolo aveva sede proprio presso questo arsenale. La sua storia è piuttosto complessa perché prima del 1798 fu sciolto e ricostituito diverse volte. Creato nel 1683, nel 1690 fu sciolto dopo la battaglia delle Fiandre, mentre nel 1701 fu ricostruito come reggimento della contea di Nizza. In seguito al trattato di Utrecht fu battezzato «La Marina» e utilizzato sia a terra, sia sulle galere in qualità di fanteria imbarcata. Le divise e le armi con cui sfila la rappresentanza de «La Marina» sono la fedele ricostruzione di quelle adottate dal Reggimento nell'anno 1713. Le sue tradizioni vivono ancor oggi nell'Esercito Italiano, con il 7 Reggimento Cuneo, che ne è diretto erede.

Una lancia da ammiraglio del settecento

Un'altra iniziativa che vuole far rivivere elementi del passato è stata la costruzione, da parte dell'ASPMV di Villafranca, di una «yole di Bantry» della lunghezza di dodici metri: si tratta della copia di

una lancia da ammiraglio del 1796, il cui originale è conservato presso il *National Museum* di Dublino (7). La «yole» è stata battezzata con il curioso nome di *Laisa anà* che nel dialetto di origine ligure che si parla a Villafranca sta a significare: «lascia perdere, prenditela comoda».

L'obiettivo di questa iniziativa non è solo la ricostruzione di un'unità storica, ma anche quello di fare rivivere le abilità marinaresche di un tempo. Propulsa da dieci remi e da tre vele, la «yole» richiede un equipaggio che abbia buona dimestichezza sia con il remo, sia con la vela.

Se per i marinai del passato ciò non costituiva un problema, oggi è molto difficile trovare equipaggi che dispongano, insieme, di queste abilità. Nella pratica sportiva le due discipline rimangono infatti nettamente separate: di solito chi ha maturato esperienze veliche non sa nulla di tecniche remiere e viceversa. I programmi di addestramento delle «yole di Bantry» prevedono quindi delle scelte inconsuete, perché si devono mettere insieme ragazzi che non hanno mai preso in mano un remo e altri che non hanno la più pallida idea di cosa siano i terzaroli... ■

NOTE

(1) Michel Bottin, «La politique navale de la Maison de Savoie en Méditerranée 1560-1637», *Nice Historique* n° 1-2, 1999, *cit.* pag. 14.

(2) Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La Marina sabauda dal Medioevo all'unità d'Italia*, L'Arciere, Cuneo, 1997, *cit.* pag. 84.

(3) Bernard Vigne, «La darse de Villefranche-sur-mer», *Chasse-Marée* n° 115 aprile 1998 *cit.* pag. 9.

(4) Antonio Formicola e Claudio Romano, «Il periodo borbonico», *La fabbrica delle Navi*, Electa, 1990, Napoli, *cit.* pag. 119.

(5) Fu terminato nel 1851, l'anno prima di quello di Napoli. Vedi: Damiano Sauli, *Dei bacini di carenaggio e in particolare di quello costruito nel porto di Genova (1847-1851)* Fratelli Farrando, 1852, Genova.

(6) Max Guériot, Pierangelo Campodonico, Alessandro Salvatore Giannino, *Le Grandi Navi del Rinascimento* Tormena, 2000, Genova, *cit.* pag. 50.

(7) Giovanni Panella, «Il tentativo francese di sbarco a Bantry Bay del 1796», in *Rivista Marittima*, giugno 2004.