

Un mito della motonautica: la storia della Pavia-Venezia

[Alberto Mondinelli](#)

Avventura, navigazione, velocità in piena Pianura Padana. Pavia-Venezia, una gara con oltre un secolo di storia, purtroppo quasi caduta nell'oblio.

Quanto volte si è cercato di riproporre in chiave motonautica il fascino della Dakar? Decine. Alcune classiche offshore come il Giro d'Inghilterra o la Venezia-Montecarlo ci sono andate vicino ma, purtroppo, sono solo un ricordo, come del resto la Viareggio-Bastia, resta la sola Cowes-Torquay a tenere alto il vessillo della grande sfida in altura per le barche a motore.

C'era invece una gara che tutti gli anni rinverdiva il fascino dell'avventura su acque interne, quelle padane del Po e del Ticino, con partenza da Piacenza e arrivo a Venezia. Una passeggiata domenicale da battello si potrebbe pensare, se la media del vincitore non sfiorasse i 200 km/h. Infatti Fabio Buzzi, pluricampione motonautico e detentore di una cinquantina di record di velocità, vanta anche il Trofeo Rossi di Montelera, cioè della media più alta sul tratto cronometrato dal Ponte della Becca a Isola Serafini a oltre 212 km/h.



L'avventura ha inizio

Abbiamo parlato di oltre un secolo di storia perché la prima edizione è addirittura datata **1908**, quando si organizzò una gara fra “natanti veloci” sul percorso Piacenza-Venezia. Gli annali non riportano il nome del vincitore ma, ricordando quell'impresa, nel 1929 Vincenzo Balsamo, ingegnere napoletano e appassionato marinaio che presiedeva il Gruppo Motonautico della Lega Navale di Milano, propose alla società Canottieri Ticino di Pavia di organizzare una prova di turismo nautico sul Po, un raid da Pavia a Venezia lungo un percorso di 414 km che toccasse il Ticino, il Po e poi, attraverso il canale di Brontolo, che a quel tempo era chiamato Canale Vittorio Emanuele III, sboccasse in Laguna a Chioggia, raggiungendo infine Venezia.

[Pubblicità](#)



Fu così che la prima edizione si svolse domenica **6 giugno 1929** con partenza alle quattro del mattino. La gara fu vinta da Ettore Negri, assistito dal meccanico Luigi Calvi (il secondo pilota non sempre era un meccanico, ma spesso un conoscitore della navigazione fluviale sul Po e sul Ticino) in 11 ore e 36 minuti, con uno scafo spinto da un piccolo fuoribordo Elto da 350 cc. Al secondo posto si piazzò il conte Franco Mazzotti su un magnifico motoscafo Pitta, andato in secca ben quattro volte, ma mai come la signorina Franci Balboni, in ritardo per una infinità di incidenti, che arrivò dopo oltre 40 ore, cioè quasi due giorni dopo... Per la cronaca era in gara con uno scafo dei cantieri Taroni di Stresa motorizzato con un fuoribordo Elto.



Pubblicità



L'entusiasmo suscitato fu notevole tanto che a partire da quella edizione la Pavia-Venezia venne effettuata regolarmente per 10 anni, fino alla vigilia della Guerra, cioè fino al **1939**. Nel corso di queste edizioni le medie orarie vennero stravolte, passando da 35,67 km/h a 86,73 km/h, cioè dalle oltre

11 ore di Ettore Negri alle cinque ore e un minuto di Theo Rossi di Montelera, grazie ai suoi bellissimi idroscivolanti che imposero la loro supremazia sugli scafi ad elica immersa e che restano il simbolo di questi primi, pionieristici, anni.

Il raid riprese nel **1952** senza gli idroscivolanti ma con il dominio dei tre punti "racer", che migliorarono i tempi per molti anni. Si trattava di motoscafi di provenienza americana, nati per le gare in circuito, equipaggiati con potenti motori entro bordo: le loro sagome divennero l'icona della Pavia Venezia. Profili bassi e aerodinamici, simili a quelli delle Formula 1 automobilistiche: motore anteriore, singolo posto guida dotato di cupolino e tubi di scarico lungo i fianchi. I motoscafi meno potenti partivano ancora prima dell'alba, poi era la volta delle altre categoria e, a mezzogiorno, rombavano i motori degli scafi più potenti.

[Pubblicità](#)





Nel decennio **1954-1963** brillò la stella di Augusto Cometti, che con il "Pelaochi" vinse ben sei edizioni. Anche se inizialmente il suo scafo era equipaggiato con un motore meno potente dei suoi diretti avversari, il pilota sfrecciava sicuro sul fiume perché lo percorreva decine di volte durante tutto l'anno annotando i punti più insidiosi. In particolare nell'edizione del 1963 sfiorò i 160 km/h di media, arrivando al traguardo in 2h26'45". Da ricordare anche l'impresa di Gianni Goitre che, nel **1956**, con uno scafo fuoribordo classe DU di soli 650 cc sconfisse anche gli entro bordo tagliando il traguardo primo classificato.

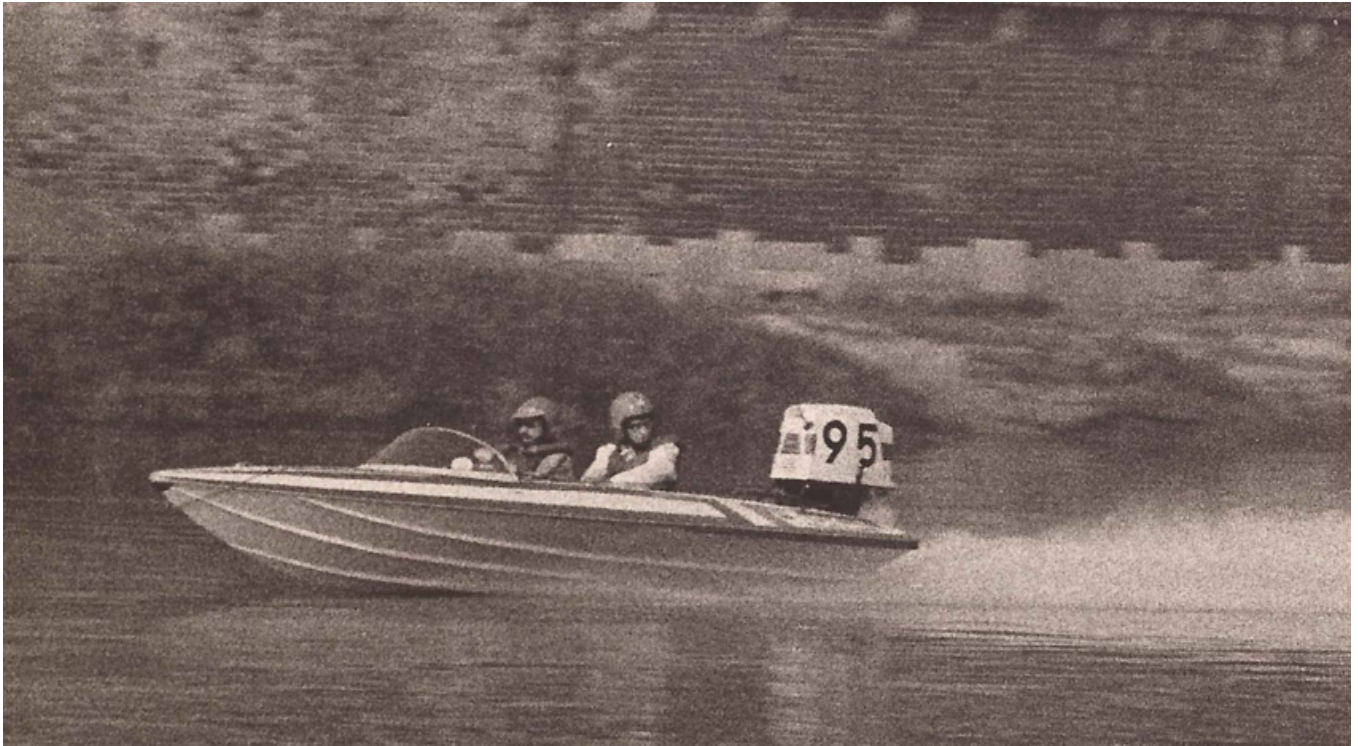
Nel **1963** venne anche stabilito il record assoluto di partenti con ben 152 iscritti, mentre le edizioni del **1964** e del **1965** furono vinte dal parmense Leopoldo Casanova; Ermanno Marchisio prevalse nel **1966** e l'anno successivo fu la volta di Enzo Faloppa.

Nel **1968** la vittoria andò a un altro alfiere dell'entro bordismo, Guido Caimi, ma nel **1969** i fuoribordisti si presero la loro rivincita con la vittoria di Carlo Rasini, che superò in volata, nell'ultimo minuto di gara, Franco Caimi. Rasini guidava un catamarano costruito dai cantieri Molinari con motore Mercury.



Nasceva così la sfida tra entro e fuoribordo e tra catamarani e tre punti. Nel **1970** si mise in luce l'astro nascente di Renato Molinari, ma la vittoria finale andò a Roberto Brunelli che pilotava un'imbarcazione costruita dai cantieri Rimossi con motore BPM Vulcano da 8000 cc, 8 cilindri a V, quattro carburatori a doppio corpo e una potenza di 500 cv. Brunelli conquistò anche l'edizione **1971** nella quale stabilì anche il nuovo record assoluto a oltre 161 km/h di media e si ripeté l'anno successivo. Il **1973** fu l'anno della riscossa per i catamarani con la vittoria di Renato Molinari e nel **1974** a prevalere fu Carlo Rasini. Nel **1975** la vittoria fu decisa a notte fonda dopo reclami e controreclami con la vittoria di Giuseppe Colnaghi che sancì il suo primato vincendo anche l'anno successivo. Il **1977** regalò alla corsa un nuovo primato di velocità, 168 km/h per l'entro bordo di Beltrami chi si vide subito detronizzato l'anno dopo da Renato Molinari che volò da Pavia a Venezia in poco più di due ore a 187 km/h di media e innalzò anche il record della Coppa Montelera a 192,40 km/h; ripetendosi poi l'anno successivo per l'edizione del Cinquantesimo.

Il **1980**, con il Po in magra e pochi iscritti, Antonio Petrobelli portò a casa la Coppa del vincitore e la Coppa Montelera, mentre l'anno successivo fu Eugenio Molinari a trionfare. Nel 1982 vince Giovanni Cima e il **1983** è ricordato per il ritorno agli oltre 100 iscritti e per la vittoria di Alberto Fioretta. L'edizione del **1984** segna l'inizio del dominio di Antonio Petrobelli che vincerà tutte le edizioni fino al 1990 lasciando a Mauro Danini solo quella del **1989**, proprio l'ultima vittoria fu quella del record, poco più di un'ora e 17 minuti alla media di 198,96 km/h, anche se la partenza venne data da Cremona per il basso livello del Po. Lo scafo era un entrobordo Celli motorizzato BPM.



Gli anni Novanta segnano però anche l'inizio del declino con il numero dei partenti che scende irrimediabilmente. Non così però le prestazioni dei protagonisti e, se nel **1991** vince la coppia Gervasoni-Bianchini a una media oraria di "soli" 147.28 km/h per le avverse condizioni climatiche, l'anno dopo Giuseppe Landini trionfa alla media oraria di 192.50 km/h, ancora una volta però la partenza è da Cremona. Maurizio Caramelli nel 1993, l'equipaggio formato da Nordio e Comparato nel **1994**, lo svizzero Remo Ranieri nel **1995** (con la Coppa Montelera conquistata dall'astro nascente Dino Zantelli) sono i protagonisti che si avvicinano sul gradino più alto del podio. Nel **1996** vince Spacio e nel **1997** altro nome nuovo, quello del medico di Chignolo Po con la motonautica nel sangue Giuseppe Sterza. Ma la vera star di questa edizione fu Aldo Aielli, 73 anni, detto il "Caimano del Po", con il primato di 37 partecipazioni, che per la prima volta fu costretto al ritiro per un guasto al motore a pochi metri dal traguardo. L'edizione **1998** fu vinta da Dino Zantelli, che giunse secondo nel **1999** (vincitore Dino Parmeggiani) ma tornò sul gradino più alto del podio nel **2000** e nel **2001**.



L'inizio del nuovo millennio porta al duopolio costituito da Dino Zantelli e Fabio Buzzi, rispettivamente vincitori di sei e due edizioni. Ma si devono registrare anche tre annullamenti per la secca del Po e per problemi organizzativi e, nel **2008**, c'è anche il record storico negativo di soli 30 partenti che fa temere il peggio. Da segnalare la vittoria di Zantelli del 2005 perché per la prima volta la media supera il muro dei 200 km/h, per la precisione il suo fuoribordo Clerici, motorizzato Mercury, ha volato a 203,34 km/h coprendo il percorso in poco più di un'ora e 44 minuti. Nel **2009** l'ultima edizione con l'ennesima vittoria di Dino Zantelli sperava di ridare fiato alla corsa motonautica più bella del mondo con al via però solo 32 concorrenti.

Un'annotazione tecnica per chiudere una storia ricca di aneddoti e di fascino, sperando il prossimo anno si possa riscrivere un nuovo capitolo.



I protagonisti

Theo Rossi di Montelera

Il Conte di Montelera era un grande conoscitore di motori, meticoloso organizzatore, affabile con tutti. Amava le sue "macchine", i mitici idroscivolanti che incantavano le folle in partenza da Pavia e all'arrivo a Venezia. Con le sue vittorie e il suo comportamento sollevava ovunque ammirazione ed entusiasmo. In uno dei suoi viaggi in Usa fu ricevuto dal Presidente Franklin Delano Roosevelt. Resta nella storia della Pavia-Venezia per le sue eroiche vittorie, ottenute in coppia con l'ingegner Guido Cattaneo, negli anni 1933-1936.

Augusto Cometti

I vecchi che scrutano le rive del Po ricordano ancor oggi le gesta del "Pelaochi", il motoscafo rosso di Augusto Cometti, detentore del primato mondiale per la categoria entro bordo nel 1952. Cometti ha studiato il campo di gara per due anni, prima di raggiungere la sospirata vittoria nel 1954. Vinse ancora nel 1955 (anche la Coppa Montelera) e nel 1957. Dopo due anni di pausa si ripresentò nel 1959 da solo, con un Timossi

battezzato ancora una volta "Pelaochi", vincendo. Cometti colse la sesta vittoria nel 1963, a suo dire la più bella.



Antonio Petrobelli

La prima barca di Antonio Petrobelli, fu il frutto di un baratto: motoscafo in cambio di un toro. Poi si procurò un Celli usato con un assetto perfetto, poi un vecchio scafo Timossi che venne sistemato un po' alla buona con colla, vinavil, legno e legnetti e ridipinto di grigio, poi di rosso. Da lì il nome Biso I a cui seguirono altri cinque scafi. La sera prima di ogni raid il Conte e il meccanico se ne andavano in qualche bettola lungo la riva del Ticino a mangiare le rane fritte, poi finivano con fragole e zucchero e se ne andavano a dormire presto. La prima vittoria assoluta di Antonio Petrobelli fu nel 1980, poi seguirono le altre consecutive dal 1984 al 1988.

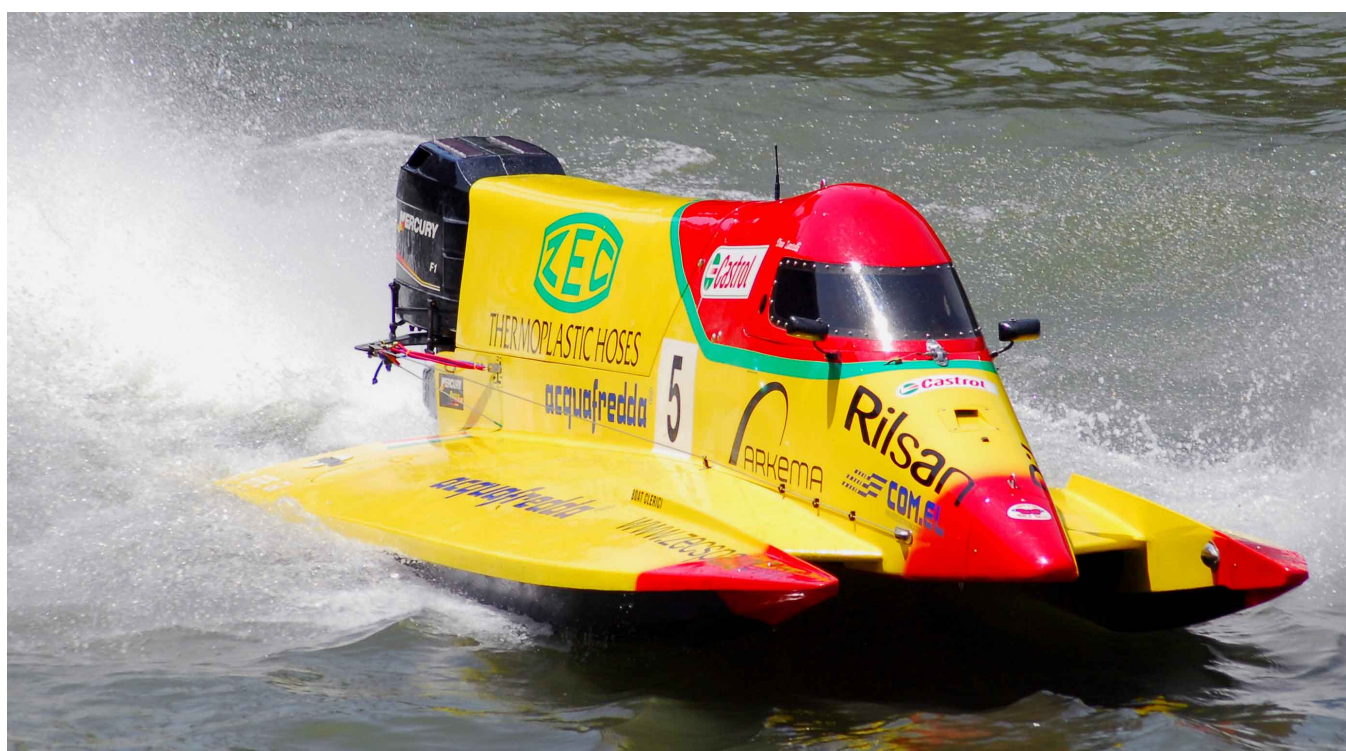


Fabio Buzzi

Le gesta di Fabio Buzzi, sono legate ai suoi rivoluzionari scafi, alle sue vittorie ma anche ai suoi rocamboleschi incidenti. Nel 1969 si presentò con un tre punti fuoribordo con motore Mercury preso a prestito, si rovesciò in Laguna sull'onda di una nave, affondando lo scafo e riuscendo a ripescarlo con l'aiuto di una chiatta, dopo tre ore ripartì ma si dovette fermare per un'ondata nei carburatori scoperti, a non più di 100 metri dall'arrivo, la pagaia di dotazione l'aveva persa prima quindi annaspò con le mani quasi fino al traguardo, poi usò il remo di un gondoliere mosso da pietà e si piazzò gloriosamente penultimo. Nell'edizione 1986 sfasciò lo scafo contro un'isola semisommersa; nel 1987 dovette cambiare tre batterie una dopo l'altra prendendole in prestito dagli spettatori lungo il percorso; nel 1990, imboccò il canale sbagliato, quando se ne accorse, tornò indietro recuperando giusto in tempo per arrivare secondo, dietro a Petrobelli, con un minuto di distacco. Nel 1992, si ritrovò su una riva a Stradella con lo scafo spezzato, i soccorritori lo trovarono a tavola con i proprietari della casa galleggiante che aveva evitato per miracolo. Nel 2005 si è arenato sulla sabbia, "arando" un lungo tratto di Isola Serafini.

Dino Zantelli

Per il pluricampione del Raid e della Coppa Montelera, la Pavia-Venezia è una gara dal fascino incredibile. La corre da vent'anni ormai e con essa ha saputo dimostrare non solo la sua crescita professionale al volante, ma anche la grande manovrabilità e capacità di ripresa dei catamarani, qualità che permettono a questi scafi di prevalere anche sulla tradizionale velocità di punta dei racer. Zantelli, passato dal rosso-verde del racer Lucini Alfa Romeo al giallo fiammeggiante del catamarano Clerici-Mercury classe 0.3000, è noto per la sua meticolosa preparazione della gara, della barca e del motore nonché del suo team.



Le donne del Raid

La prima, nel 1929, fu Franci Balboni, seguita da Pina Capè nelle tre edizioni che si corsero fra il 1933 e il 1935 e da Irma Lucchini in quelle del 1937 e 1938. Poi passarono vari anni prima di vedere, nel 1954, di fianco a Augusto Cometti, in qualità di copilota del rosso "Pelaochi" la sua spericolata sorella Camilla. Ma si deve arrivare al 1972 per festeggiare un podio femminile: Gabriella Corti vinse nella classe 700 cc carena tradizionale.

L'edizione del 1987, quindici anni più tardi, sarà ricordata come quella delle "Tre Marie", per la presenza di un equipaggio tutto al femminile formato da Silvana e Nicoletta Mora con Paola Petrobelli ma vennero squalificate per la mancata esibizione della patente nautica. Nella stessa edizione però, Stefania Bartoli giunse terza nella classe 1.

Nel 1990, 19a assoluta e prima di classe si piazzò Milena Clerici, che concluse la gara alla media oraria di 124 km/h. Nell'edizione 2002 si fecero notare Cinzia Treossi quinta assoluta e Mara Mazzucotelli ottava, giusto davanti a Caterina Croze, mentre Graziella Fontana su un'aquabike si piazzava al 26° posto.

Alberto Mondinelli, 40 anni di nautica dalle regate di 420 alle gare offshore di Classe 1, e poi addetto stampa dei più importanti team negli anni Novanta e della Spes di Mauro Ravenna nel momento di massimo fulgore della motonautica d'altura. Come giornalista, direttore responsabile di Offshore International e, più recentemente, tester di Barche a Motore.