



La storia della regata, nata nel 1969
BARCOLANA, L'ANIMA MARINARA DI TRIESTE



Nell'immaginario collettivo la Barcolana rappresenta e interpreta l'anima marinara di Trieste, quella che, nei suoi sedimenti più profondi, vibra sospesa tra nostalgia e speranza quando si dice mare, quando si dice barca, quando si dice porto. In quest'angolo della vecchia Europa dove l'Adriatico penetra nel continente e il Nord dell'altipiano si affaccia e si protende sul mare, gli orizzonti si allargano, e si comprende che quando una persona mette un dito in mare si avvia a comunicare con il mondo intero. Cos'è, la Barcolana? Competizione agonistica, festa, raduno, celebrazione? Un sogno portato dal vento? Tutto questo assieme, e molto di più. Lo si capisce guardando dentro la regata, e scoprendo la sua ricchezza interiore, la sua anima è stata modellata da tante storie di uomini di mare, autentiche, incredibilmente vere”.

Per tutti gli appassionati di mare e di vela, per chi non vuol perdersi uno spettacolo unico al mondo, l'appuntamento si svolge a Trieste, ogni anno, la seconda domenica di ottobre. È la Barcolana, la regata velica internazionale con il maggior numero di barche iscritte nel Mediterraneo, un evento che comprende oltre una settimana di festa a terra e in mare, e trasforma Trieste nella capitale europea della vela. Alla partenza si trovano sotto il Faro della Vittoria poco meno di duemila barche, portate dai timonieri che animano i circuiti mondiali della vela, da regatanti per passione e da croceristi, tutti stregati da un evento al quale ogni uomo di mare, almeno una volta, sente l'impulso di partecipare.



La storia della Barcolana è una di quelle che non ti aspetti, perché in realtà nessuno conosce il vero ingrediente del successo di questo evento unico. La Barcolana è nata per caso, come una regata semplice e di fine estate, 44 anni fa.

La prima edizione, nel **1969**, vede al via **51 barche**, già tantissime per il numero di scafi a vela presenti nel Golfo di Trieste. La vittoria della prima Coppa d'Autunno va al comandante Piero Napp, della Società Triestina della Vela: il suo Betelgeuse ancora non sa di essere diventato un vero e proprio simbolo, una pietra miliare nella storia della Barcolana.

Per dieci anni, e fino al 1979, la regata è un affare tra circoli del Golfo di Trieste: la vittoria viene spesso contesa tra la Società Triestina della Vela, lo Yacht Club Adriaco e l'organizzatrice Società Velica di Barcola e Grignano, ma già si sente che lo spirito di questa regata è diverso, unico, perché è una festa di fine estate, l'ultimo evento prima di tirare a secco la barca, in attesa della prossima stagione. Il boom economico degli anni Ottanta riguarda anche la vela, e in questo decennio la Barcolana diventa davvero internazionale: nel **1980** arriva infatti la prima vittoria non italiana: arriva da Monaco di Baviera il Rupe, pronto a entrare nella storia della regata. La dimensione internazionale porta l'evento a una prima, grande crescita: arrivano gli sponsor; e arriva il leggendario il Moro di Venezia.

Sono gli anni della partecipazione italiana alla Coppa America, dell'orgoglio italiano nel mondo della vela, e proprio la passione indotta dalla Coppa America trasforma la presenza del Moro in un evento nell'evento: lo scafo vince con Tiziano Nava nel **1987** e nel **1989**; l'edizione di mezzo, invece, è vinta da Uragan, che porta a Trieste, con al timone Checco Battiston, la tecnologia degli scafi ultraleggeri.

Battiston (che aveva già vinto nel 1982, con Condor) si inventa, a seguire, la partecipazione a bordo di un Luffe 55 Fanatic - ancora oggi tra i protagonisti della Barcolana, dopo severi aggiornamenti tecnologici - e vince ancora, nel **1990**, **1993**, **1994**. In quegli anni gli organizzatori pongono modifiche al percorso (la prima boa sconfinava in acque slovene) e al regolamento (non sono più ammessi, per questioni di sicurezza, i trapezi), e si prepara la grande rivincita slovena. Capodistria tiene a battesimo Gaia Legend, il primo di una lunga serie di scariche vede protagonista Mitja Kosmina: lo scafo vincerà tre edizioni di seguito, quella del **1995**, del **1996** e del **1997**, e Mitja Kosmina si porterà definitivamente a casa il Trofeo della Barcolana triennale challenge, dello scultore triestino Nino Perizi.

Ma le innovazioni tecniche di Gaia Legend non sono più un mistero: nel **1998**, a Rimini, viene varata l'evoluzione dello scafo sloveno, realizzata dallo stesso progettista, Andrea Vallicelli. Arriva così in Barcolana Riviera di Rimini, armata dall'imprenditore romagnolo Giorgio Benvenuti, che si porta al timone il napoletano Paolo Cian. Vince subito, Riviera, nel 1998, mentre l'anno successivo, il **1999**, pur tagliando per prima il traguardo, viene squalificata, e la vittoria passa a tavolino a Shining@driacom, del padovano Mimmo Cilenti, che torna a vincere nel **2000**, tagliando per primo il traguardo dell'edizione più ventosa della storia della regata, caratterizzata da vento di bora che raggiunge i 60 nodi creando scompiglio in regata, e causando parecchi danni ma mostrando anche come la macchina organizzativa e di sicurezza funzioni a dovere.



Nello stesso anno arriva al via, ma non parte, per rottura del timone, uno scafo affidato ad un gruppo di lignanesi più un triestino, Lorenzo Bressani: si chiama Cometa, ed è armata dalla multinazionale farmaceutica Pfizer. E' costruita per vincere la Barcolana, ma varata pochissimi giorni prima del via, si arrende a un danno strutturale al timone poco prima della partenza. Obbligata a tornare in porto, Cometa vincerà, con Flavio Favini al timone, l'edizione **2001**, una delle più belle per quanto riguarda le condizioni climatiche.

Il bel sole e il vento dell'edizione 2001, quasi una rivincita rispetto alle condizioni meteo dell'anno precedente, favoriscono la partecipazione nel **2002**, quando si iscrivono 1969 imbarcazioni: è, fino ad ora, il record imbattuto di presenze su un'unica linea di partenza per una regata di barche a vela. A vincere l'edizione più affollata è Idea, uno scafo di 80 piedi charterizzato per l'occasione da Mimmo Cilenti, vincitore nel 1999, che porta al timone Lorenzo Bressani; il secondo posto va a Mitja Kosmina: è tornato, il timoniere sloveno, con una nuova barca. Si chiama Maxi Jena, e questa volta è tutta slovena. Se l'edizione del **2001** rimane nota per il record di iscritti, quella successiva passa agli annali anche per il record di arrivi: sono 1456 gli scafi che concludono la regata, gli ultimi dei quali arrivano alle 17, quando il sole di ottobre inizia a diventare rosso e si avvia verso l'orizzonte di Trieste.

Le edizioni del **2003** e del **2004** della regata consolidano l'affermazione dell'evento: a vincere la regata, per due volte consecutive, infatti, arriva un miliardario neozelandese, Neville Crichton. Il suo scafo, Alfa Romeo, sfiora i trenta metri di lunghezza, e nel 2003 vince praticamente tutto in Mediterraneo, dopo aver ottenuto la line honour in Australia, alla Sydney - Hobart. Nel "grande slam" della vela europea che Alfa Romeo fa suo con grande orgoglio, c'è anche la Barcolana: regata che l'armatore inserisce in calendario all'ultimo minuto, ma dalla quale otterrà grandi soddisfazioni. Crichton timona sempre personalmente la propria barca, e nel 2003 vuole a fianco, nella veste di tattico, un grande protagonista della Coppa America, Brad Buttherworth, all'epoca uno degli uomini chiave della vittoria svizzera di Alinghi. A bordo salirà anche il triestino Lorenzo Bressani, arruolato come esperto locale nel 2003, e tattico nel 2004. Due vittorie nette, che vedono ancora una volta al secondo posto Mitja Kosmina e la sua Maxi Jena, ancorata al secondo gradino del podio.

Nel **2005** un altro scafo proveniente dall'emisfero Sud raccoglie l'eredità di Alfa Romeo: si tratta del maxi Yacht Skandia, che arriva in Barcolana charterizzato da un gruppo di atleti triestini della Barcola e Grignano: Furio Benussi, Lorenzo Bressani e Stefano Spangaro, con la sponsorizzazione della Provincia di Trieste, portano lo scafo alla vittoria e al record di percorrenza. L'anno successivo, il **2006**, vede però Alfa Romeo nuovamente in corsa: Crichton con il suo nuovo scafo ottiene una nuova vittoria ed è evidente che nessuno può competere con il maxi yacht più veloce del Mediterraneo.

Visto il crescente successo, a terra e in mare, dell'evento, nel **2007** la Società velica di Barcola e Grignano potenzia l'organizzazione della manifestazione, e il pubblico arriva, secondo le forze dell'ordine, a 300mila unità: la regata resta quel mix di festa popolare e grande appuntamento velico, al quale fanno capolino anche i velisti della Coppa America.



Russell Coutts, parte Ocs (ovvero prima dello Start) con il suo RC44, ma non si preoccupa: dichiarerà felice di non aver mai visto una regata così appassionata, ma il più entusiasta è il napoletano Vincenzo Onorato, che porta il suo Rc44 Mascalzone Latino tra duemila barche a vela e scopre così il potere di un evento organizzato per passione. In quell'anno, nel quale della Barcolana si parla in tutta Europa, la vittoria è ancora di Alfa Romeo, con Neville Crichton, ma la festa è davvero un'occasione per rendere tutti protagonisti.

Nel **2008** è sempre Neville Crichton e il suo Alfa Romeo a primeggiare lungo la linea di arrivo, e la Barcolana diventa sempre più un evento mediatico e una occasione di visibilità per grandi team e grandi sponsor: E' il caso di Shosholoza, il team di Coppa America del comandante Sarno, con Tommaso Chieffi e Paolo Cian: la barca solcherà molti mari per arrivare alla Barcolana e ormeggiarsi, osannata dal pubblico della vela, lungo il molo Audace. Non è la prima volta che una barca arriva in Barcolana dalla Coppa America, ma Shosholoza ha incantato il mondo portando la vela in Sud Africa, e in Barcolana il tributo si trasforma in una continua ovazione, a terra e in mare. Certo, a vincere sarà Alfa Romeo, ma Paolo Cian farà un piccolo miracolo e condurrà lo scafo IACC fino a un incredibile e inatteso terzo posto assoluto. La regata farà, mediaticamente, il giro del mondo.

Anni ormai recenti, la vela cambia, la crisi economica stravolge anche questo sport, ma la Barcolana non si lascia intimorire. Il **2009** porta con se' la Barcolana 41, con un manifesto controverso - una ammalatrice sirena - che diventa testimone della grande rivincita di Mitja Kosmina: il velista sloveno, infatti, dopo sette secondi posti con il suo Maxi Jena, è protagonista di una strepitosa, commovente quanto meritata vittoria. Regata avara di vento, Barcolana 41 vedrà il secondo posto di Idea Estel con Alberto Leghissa e il terzo di TuttaTrieste Vitrani, scafo di soli 55 piedi affidato a Gabriele Benussi. L'innovazione della web tv, con 122 servizi video a raccontare i dieci giorni di evento, e la diretta via streaming della regata con 30mila contatti in diretta porterà ulteriore innovazione, tanto che alla fine del 2009 il sito web della Barcolana sarà consacrato il più visitato di vela in Italia dall'indagine annuale Audiweb Mediadata. Il lunedì post evento, una grande soddisfazione per la regata di Trieste: il prestigioso Financial Times dedica una foto a tre colonne all'evento.

Il **2010** si apre con ottime premesse: condizioni meteo splendide portano a Trieste, nel fine settimana della regata, circa 400mila persone. In mare la vittoria va a un protagonista storico, l'armatore Igor Simcic, che nel corso dell'estate ha acquistato e aggiornato tecnologicamente Alfa Romeo 2. Con una nuova livrea, lo scafo vince la Barcolana con il nuovo record di percorrenza sul percorso aggiornato. Il secondo posto va a Mitja Kosmina su Maxi Jena. E' soprattutto grande festa a terra, con un grande tributo alla città, che pochi giorni prima della regata associa ai tabelloni stradali il motto "Trieste città della Barcolana".

Barcolana internazionale, Barcolana con tanti imprenditori, Barcolana con Bora, fino a 20 nodi.



La 43^a edizione della regata di Trieste, quella disputata lo scorso anno, il **2011**, ha regalato una giornata splendida, con vento teso, che ha impegnato tutti: coloro che correvano per vincere e quanti, ovvero la stragrande maggioranza del 1761 iscritti, volevano essere parte della festa. Esimit Europa 2 di Igor Simcic, con Alberto Bolzan al timone e Jochen Schuemann nel ruolo di skipper ha vinto con un lato di vantaggio sul secondo, Maxi Jena di Mitja Kosmina, che ha dovuto tenere a bada il croato Shining, grande scafo Open tipicamente Adriatico, terzo. Esimit Europa 2 non ha effettuato il record di percorrenza (58'05 contro il tempo del 2010 di 56''13), ma ha stupito e affascinato per la grande precisione di una regata perfetta in ogni sua fase. La Line honour, davanti a piazza dell'Unità d'Italia, è stata una ovazione con migliaia di persone ad acclamare il vincitore sulle Rive. Dietro, e fino a metà pomeriggio, la grande festa in mare, ricca di agonismo, mani di terzarolo, acqua in boa e pura passione per la vela. A terra, oltre 350mila persone hanno seguito l'evento e preso parte alla grande festa sulle Rive, mentre in mare gli ultimi tagliavano il traguardo con somma soddisfazione. E' stata anche una regata di imprenditori, con il presidente delle Assicurazioni Generali, Galateri di Genola, che ha chiuso in 32.a posizione, preceduto in 13.a posizione dall'imprenditore dell'acciaio Luigi Cimolai, al timone del suo Southern Star. Francesco Illy, invece, ha chiuso 42.o assoluto.