

**Q**uando, nel 1995, nacque l'idea di dedicare una mostra itinerante all'opera di Pietro Corzetto Vignot, si pensò di radunare le testimonianze e le immagini disponibili seguendo un percorso biografico che presentasse i risvolti letterari, scientifici ed umani del personaggio. Ben presto però il gruppo di studio, costituitosi per l'occasione, si trovò ad affrontare una inattesa difficoltà: la biografia corzettiana, così com'era riportata da vari autori, non era quasi mai suffragata da documenti originali. Divenne perciò necessario un lungo lavoro di verifica delle fonti e di indagine documentale, in special modo verso l'attività del Vignot inventore.

Questo sforzo imprevisto è stato infine premiato da alcune scoperte interessanti, di cui si dà conto in mostra.

Di certo comunque, restano ancora molti aspetti da chiarire; per questo motivo la presente esposizione non può che essere un necessario *punto di transito* verso nuovi approfondimenti.

 **REGIONE PIEMONTE**  
*Spirito Europeo* 

**Comune di Rueglio**

# Un Poeta in fondo al mare

**L'avventura subacquea  
di Pietro Corzetto Vignot  
nel Golfo della Spezia.**

Progetto di Fulvio Bortolozzo,  
basato sulle ricerche svolte con Domenico Camosso  
e la collaborazione di Dilma Formento.



**A**lla mezzanotte del 1° novembre 1850, Giovanni Battista Corzetto fu Pietro, contadino, e Maria Peno Mazzarino fu Martino, contadina, coniugi Corzetto Vignot, divennero genitori per la prima volta. Il neonato venne chiamato Pietro, come lo scomparso nonno paterno. La Rueglio di quel tempo era un piccolo comune montano del Regno di Sardegna. Ventun'anni dopo, nel 1871, il Bertolotti visitò quell'angolo del giovane stato italiano e dal suo resoconto emerge il quadro di una tipica comunità alpigiana. Il territorio comunale si estendeva su 1.209 ettari e dava castagne, patate, poca meliga (*granoturco*) e moltissimo fieno. L'attività principale era la pastorizia integrata da un'agricoltura di montagna. Esistevano mulini e due o tre telai. L'emigrazione riguardava quasi solo la tradizionale attività delle donne ruegliesi, che stagionalmente percorrevano la pianura e le valli limitrofe vendendo passamanerie e nastri prodotti dalle vicine trausellesi. Dai 1.370 abitanti della metà del Settecento, Rueglio era passata ai 1.816 del 1871 e raggiungerà i 2.500 circa nel 1889. Questo notevole incremento demografico sarà alla base del successivo massiccio fenomeno migratorio maschile, legato agli appalti nei vari cantieri dei grandi lavori internazionali, dal San Gottardo alla Transiberiana.

Ancora nel 1871, Rueglio risultava mal collegata con l'esterno. Le due principali vie di accesso, da Àlice e Trausella, erano molto maltenute e non carrozzabili. Mancava anche un ponte sul Chiusella, realizzato solo nel 1873. L'ufficio postale più vicino si trovava a Vistrorio, distante sette chilometri. I ruegliesi erano perciò assuefatti a percorrere, per ogni loro minima necessità, grandi distanze a piedi. Attitudine questa che il Vignot coltivò in sommo grado per tutta la vita.



**Rueglio, dalla piana di Cogna.**



**Veduta dei primi del '900.**



**D**a una ricerca svolta dal prof. Dario Pasero nell'archivio del Liceo *Carlo Botta* di Ivrea, apprendiamo che nel 1865 Pietro Corzetto venne iscritto alla prima classe (l'odierna prima media) dell'allora *Regio Ginnasio Botta*. Al termine dell'anno scolastico 1865-66, Corzetto conseguì la promozione con 69 punti su 70, ottenendo un premio di primo grado. Eccellente risultato, temperato tuttavia dal fatto che Vignot era un quindicenne e quindi di 4 anni maggiore d'età rispetto ai compagni di classe. Conscio di ciò, Corzetto riuscì ad essere ammesso in terza classe, saltando il secondo anno. In seguito frequentò regolarmente la quarta e fu ammesso all'ultimo anno.

Inspiegabilmente però, risulta che "non si è presentato agli esami" nella sessione estiva degli esami di Licenza 1868-69.

È interessante notare che il Corzetto Vignot del 1865, risultava provenire dalla 3<sup>a</sup> elementare di Ivrea ed era domiciliato presso Camilla Aimini, forse madre di quel Leonardo Aimini, nato nel '53 a Fiorano, suo compagno di classe in quell'anno.

Il domicilio si sposterà presso il sig. Ricca, capomastro, dall'anno successivo al 1867-68 per poi passare presso il sig. De Bernardi, capomastro anch'esso, in quell'ultimo anno scolastico 1868-69.

Queste purtroppo sono le sue ultime tracce scolastiche documentate. Il nome

di Corzetto non compare più nei registri del Ginnasio-Liceo eporediese.

Ulteriori indagini d'archivio svolte presso le Facoltà universitarie di Torino e Bonn, luoghi nei quali alcuni autori lo vorrebbero studente, non hanno dato alcun esito.

Si può perciò presumere che la formazione di Vignot sia proseguita come autodidatta, accompagnata forse dalla saltuaria frequenza alle lezioni di qualche docente di suo interesse, cosa tutt'altro che infrequente a quei tempi.



Costumi tradizionali rueglesi.



Saluti da Rueglio - Entrata al paese.

Primi del '900.



L'aver mandato il figlio primogenito, anche se in ritardo di qualche anno, a proseguire gli studi nel Ginnasio Botta di Ivrea, con la relativa necessità di lasciarlo ospite presso famiglie eporediesi e di spendere del denaro per il suo mantenimento, è indice della fiducia riposta in lui dai genitori e della loro buona situazione economica.

Perché, allora, il Vignot risultò assente agli esami di licenza, nell'estate del 1869? La spiegazione più probabile è che sia stata una grave malattia, occorsa al padre, ad interrompere gli studi. Malattia che richiese cure tali da minare ben presto le condizioni economiche della famiglia. A sostegno di questa tesi vi sono alcuni fatti documentati.

Innanzitutto la morte paterna avvenuta due anni dopo, il 31 ottobre 1871, a 64 anni, poco dopo l'esenzione dal servizio di leva di Pietro, ottenuta il 17 giugno precedente, in quanto "unico figlio di padre vivente". Ma, ben più importante, la scoperta nell'Archivio cantonale di Sion, in Svizzera, di una lunga serie di permessi di soggiorno rilasciati alla madre, e più tardi anche ai figli. Il primo di questi permessi risale al 7 settembre 1867 ed è rilasciato a: "Peno Mazzarino Maria et sa fille", domiciliate a Martigny. All'epoca Maria aveva 47 anni e la sua famiglia, oltre al marito, era composta dal figlio diciassettenne, dalla secondogenita

Elisabetta, appena tredicenne, e da Barbara, della quale non abbiamo nessun documento anagrafico.

Il fatto che Maria, in quel 1867, si fosse spinta con la figlia sino in Svizzera, parrebbe motivabile solo da un grave dissesto economico, cui il marito non fosse stato in condizione di far fronte. Inoltre è logico pensare che sia stato fatto ogni tentativo per consentire a Pietro di proseguire gli studi. È per questi motivi, forse, che Maria si avviò verso la vicina regione del Vallese, collegata alla Valle d'Aosta dal passo del Gran San Bernardo, già meta di molti emigranti stagionali. Scaduto il primo permesso ne iniziò un secondo l'11 dicembre 1868. In questo caso la professione indicata dalla madre è quella di "marchande" (mercantessa) e il domicilio si sposta ad Orsiere, sempre nel Vallese. Professione e domicilio cambieranno spesso. Per esempio nel permesso del 10 dicembre 1870, la madre risulta ambulante e "fripière" (rigattiera). Significativo che il 28 ottobre 1871, tre giorni prima della morte del marito, Maria ottenga un permesso di soggiorno con il cognome "Coretto" (chiara storpiatura di Corzetto). Il peso del sostentamento familiare era ormai già passato sulle sue spalle e i figli, incluso il ventunenne Pietro, dovevano fare la loro parte.



Costumi rueglesi.



Sion (Svizzera).



In questo periodo travagliato, Pietro Corzetto Vignot inizia a coltivare quegli interessi artistici e scientifici che lo accompagneranno per tutta la vita. Una figura di fondamentale importanza per la sua formazione è certamente quella del pittore inglese **Ferdinando Junch**. L'artista giunse a Rueglio nel 1872 per lenire il tormento della sifilide da cui era affetto. L'incontro con il giovane Corzetto Vignot non fu senza conseguenze. Difatti proprio Junch ne intuì il potenziale creativo e lo incoraggiò a dedicarsi alla poesia. Ne dà un'affettuosa testimonianza lo stesso Vignot nel componimento che gli dedicò, in occasione della scomparsa dell'artista, avvenuta a Pisa nel 1878:

*Dietro la nostra giovane banda  
A braccetto andiamo entrambi;  
E sei tu che mi incoraggi  
A festeggiarne la bella creazione  
In dialetto, col mio primo canto.*

(Da *Stil Alpin*, trad. Dilma Formento)

Quel primo canto, scritto in ruegliese, divenne **La-Kansûn d-la-Músika**, e risale al 1873. Già questa scelta linguistica è rivelatrice dell'indole dell'allora ventitreenne Corzetto Vignot. Di fronte alla necessità di esprimersi con la poesia, non esitò a farlo con una lingua materna che mai prima d'allora era stata scritta e che veniva compresa e parlata da poco meno di duemila persone.

Messe avanti le ragioni del sentimento e dell'arte, si diede d'attorno ad inventare le regole di trascrizione più indicate all'impresa e praticamente per il resto dei suoi anni scrisse decine di componimenti poetici in ruegliese. Caso, crediamo, unico nel panorama letterario italiano.

**"La poesia",  
dal monumento a Vignot  
dello scultore Giacomasso  
di Torino (1948).**



**Rueglio - La Ka 'd-Mesanîs, in un acquerello del d'Andrade (fine '800).**



**S**empre nella poesia dedicata a Junch, che è probabilmente composta nello stesso 1878 o in una data di poco posteriore, si trovano altri riferimenti biografici importanti:

*Se ti incontri col mio povero Padre  
Al banchetto dell'Onnipotente,  
Digli subito che io, per quanto  
**Abbia in mano carriola e piccone,**  
Sono fiero più di un ricco.  
Digli che se il destino m'ha mozzato le ali  
Per impedire in me l'istinto di elevarmi,  
**Ho saputo adoperare le spalle  
Per sottometerlo e liberarmi;**  
Che la **Metidrica** mi rende  
L'intelletto fiero e contento.*

(Da Stil Alpin, trad. Dilma Formento)

Il lavoro manuale cui il poeta allude è probabilmente quello del muratore. Attività svolta da molti valligiani, radunati da capimastri in squadre che lavoravano stagionalmente in vari cantieri edili in Italia ed all'estero. Evidentemente Vignot, alla data in cui scrive, vive un miglioramento della sua situazione economica che gli sembra sufficiente alla ripresa degli studi prediletti. Compare, anche, per la prima volta il termine **METIDRICA**, riferito all'invenzione cui dedicherà tutte le sue energie negli anni a venire. La parola risulta essere un neologismo, coniato dal Vignot unendo due vocaboli greci: il prefisso **METÁ**

(assieme a) e **HYDOR** (acqua). Quindi **METHYDOR**, cioè "assieme all'acqua". Il significato del termine va ricercato nel fatto che Corzetto Vignot considerava lo **scambio tra aria ed acqua**, principio basilare del mezzo con il quale sperava di raggiungere le profondità marine, come una "respirazione"; cioè il suo congegno non si limitava a spostarsi nell'acqua ma la "respirava". Da dove fosse arrivato poi questo desiderio, in un giovane nato e cresciuto in montagna, non è dato di sapere. Si può tuttavia osservare che il clima dell'epoca, imbevuto di positivismo, spingeva le menti creative a sfidare le leggi della fisica con invenzioni sempre più mirabolanti in ogni campo, tra cui quello subacqueo. Come se non bastasse un autore del calibro di Jules Verne aveva dato alle stampe nel 1870 uno dei suoi libri più celebrati: **Ventimila leghe sotto i mari**. C'era più di quanto bastasse per infiammare spiriti anche meno inquieti di quello del Corzetto Vignot.



Illustrazioni,  
da "Ventimila leghe  
sotto i mari".



"L'invenzione",  
dal monumento a Vignot.



**N**onostante le speranze di Pietro Corzetto Vignot, la situazione della sua famiglia rimaneva precaria. Dal 10 gennaio 1873 all'8 gennaio 1876 Barbara risulta registrata come domestica a Martigny Bourg. Pietro, ribattezzato *Pierre* nei documenti elvetici, ottiene un permesso di soggiorno il 15 maggio 1875 con la qualifica di "étudiant" (studente) e domicilio a St-Leonard. Evidentemente considera questa la sua reale attività ed il lavoro manuale una pura contingenza. Il 15 luglio successivo, a Sion, compone **Liti d-Rôsa** (*Le liti di Rosa*). Intanto Elisabetta, che aveva sempre accompagnato la madre nei permessi precedenti, il 20 gennaio 1876, a Rueglio, mette al mondo un bambino di padre ignoto. Verrà chiamato Ismaele. Padrino e madrina sono Pietro e Barbara, rappresentati dalla levatrice Maria Ghitalla. A Chippis, frazione di Sierre, il 15 giugno 1879, Pietro compone **Utel Lukâl** (*Utile locale*). La professione dichiarata dalla madre e da Elisabetta, si stabilizza intanto in quella di "chiffonieres" (venditrici di scampoli) e tale rimarrà sino alla scadenza dell'ultimo permesso di soggiorno di cui si abbia documentazione: 26 dicembre 1882, con domicilio a Viège.

A partire da questo momento si perdono le tracce della famiglia Corzetto Vignot sino al 1889. In quell'anno Vignot compone a Livorno **La Kansùn dij vakêr** (*La canzone*

dei vaccari), come riportato da Cesare Peraglie nel suo libro "Pietro Corzetto Vignot nei miei ricordi".

**Livorno:** sede di cantieri navali e, dal 1° ottobre 1881, della Regia Accademia Navale; voluta dal ministro Benedetto Brin, con decreto legge del marzo 1878. In essa veniva concentrata la formazione dei quadri dei giovani ufficiali, soprattutto di vascello, prima dispersa in altri istituti. Il significato della presenza di Pietro Corzetto Vignot in quel luogo è uno solo: sta cercando qualcuno che lo aiuti a realizzare il suo sogno.

**Veliero**  
(fine '800).



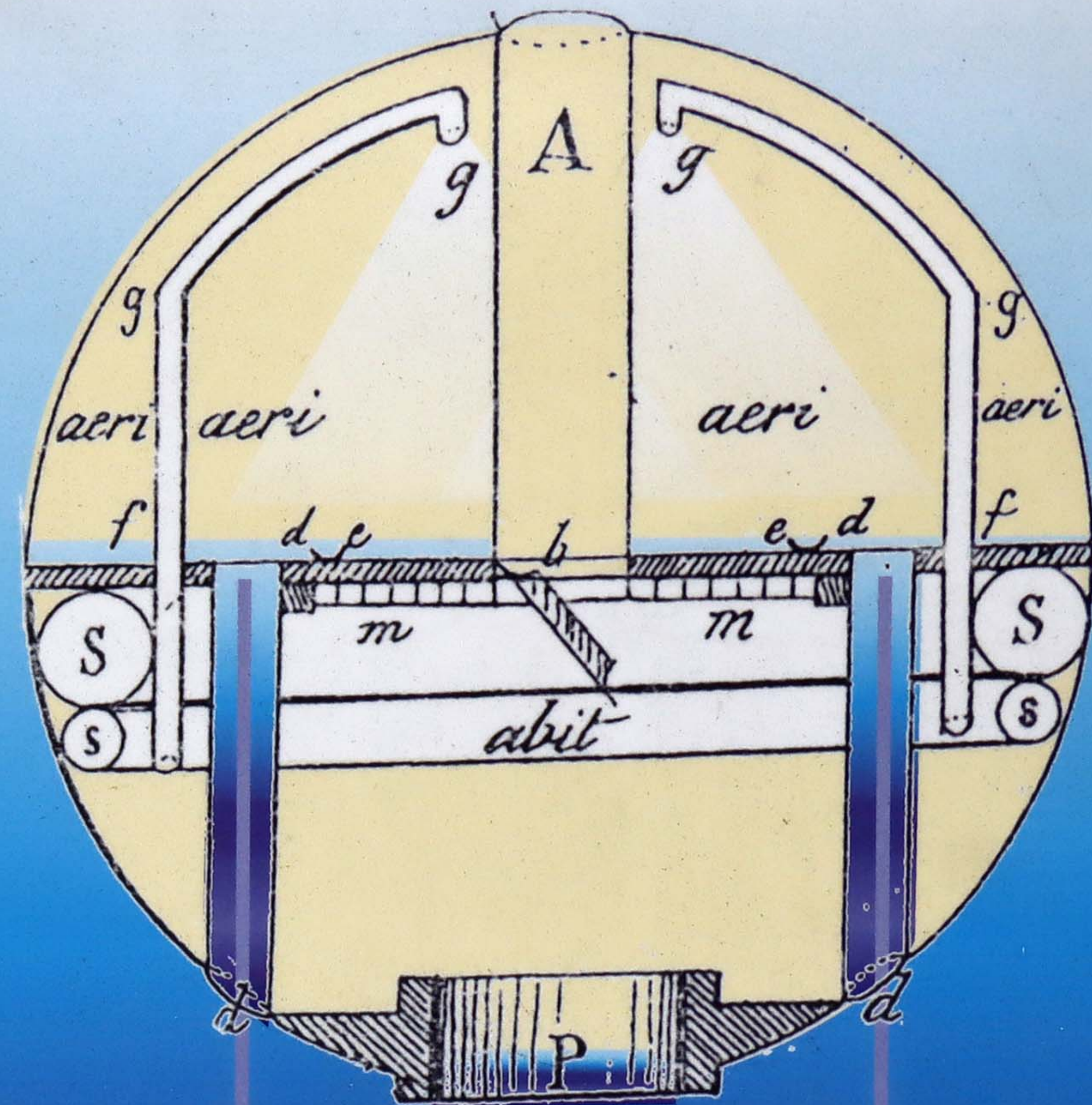
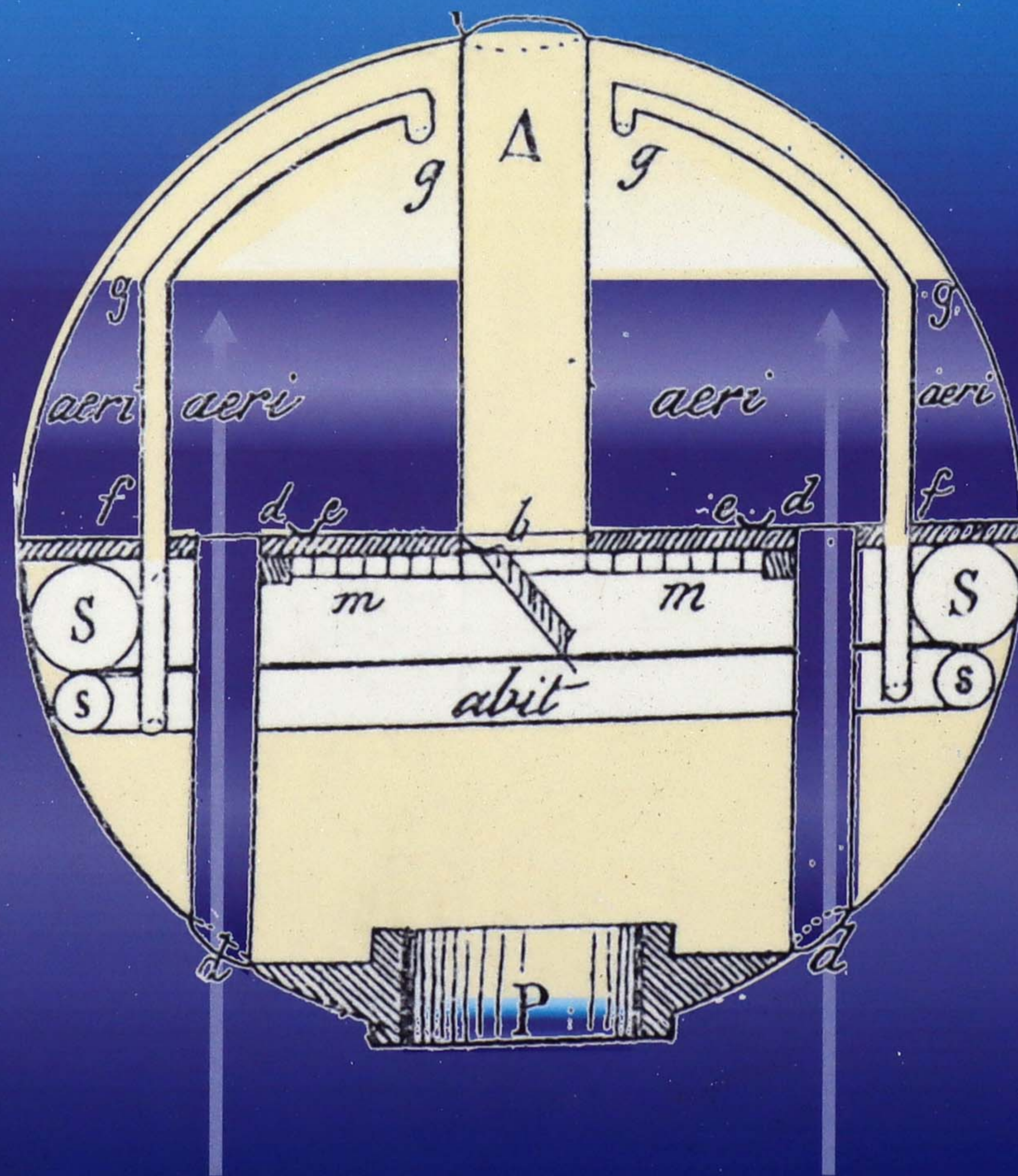
**Monumento al Vignot (1948).**



**R**aggiungere il fondo del mare con un veicolo autonomo, che consentisse a chiunque, senza dover essere palombari o esperti di immersione, di studiare, osservare e lavorare nell'ambiente subacqueo. Si può sintetizzare così la ragion d'essere del mezzo subacqueo inventato da Pietro Corzetto Vignot e da lui stesso definito **Sfera Metidrica**.

Si trattava, infatti, di un globo capace di contenere un equipaggio nella sua emisfera inferiore e di scendere sott'acqua, e risalirne, sfruttando l'armonioso flusso e deflusso dell'acqua marina dall'emisfera superiore, ottenuto con la forza dell'aria compressa, contenuta nei capaci serbatoi di bordo. Un'idea in sé valida, e non priva di una grande eleganza concettuale, che lo stesso Vignot dichiarò essere l'applicazione pratica del **Diavoletto di Cartesio**: un apparecchio che serve a sperimentare le diverse condizioni in cui può venire a trovarsi un corpo immerso in un liquido. Per comprendere meglio l'esperienza fisica, che sta alla base dell'invenzione di Pietro Corzetto Vignot, va ricordato che il **Diavoletto di Cartesio**, è tipicamente costituito da un recipiente di vetro quasi completamente pieno d'acqua e chiuso da una membrana elastica. Nell'acqua è posta una figurina di vetro (*il diavoletto*), internamente cava, nella quale è praticato

un forellino. Quando si preme la membrana, l'acqua penetra nel diavoletto, comprimendo l'aria che vi è contenuta: il peso del diavoletto perciò aumenta e scende verso il fondo, risalendo alla superficie solo quando cessa la pressione esercitata sulla membrana.





**L**a Regia marina del 1889, alla quale probabilmente si avvicinava un Pietro Corzetto Vignot fiducioso di trovarvi ascolto per le sue idee, stava completando la riorganizzazione del proprio armamento, su basi moderne. Era ormai solo un lontano, e amaro, ricordo quello della sconfitta subita a **Lissa**, il 20 luglio 1866, durante le operazioni in Adriatico contro la Marina austroungarica.

Un risultato forse inevitabile da parte di una forza navale la quale, in realtà, altro non era che un confuso assommarsi di unità, comandanti e procedure operative direttamente provenienti dalle marine degli Stati preunitari.

L'impatto psicologico di Lissa fu tale che rischiò di distruggere sul nascere ogni ulteriore sviluppo della Regia marina. Negli anni immediatamente successivi si arrivò addirittura a discuterne l'abolizione, per evitare i forti investimenti necessari al suo ammodernamento.

Tuttavia nei primi anni '70 iniziò un vasto programma di riarmo, con la radiazione delle unità superate e l'impostazione di nuove costruzioni, progettate per stare al passo con i tempi, ed in alcuni casi anche all'avanguardia.

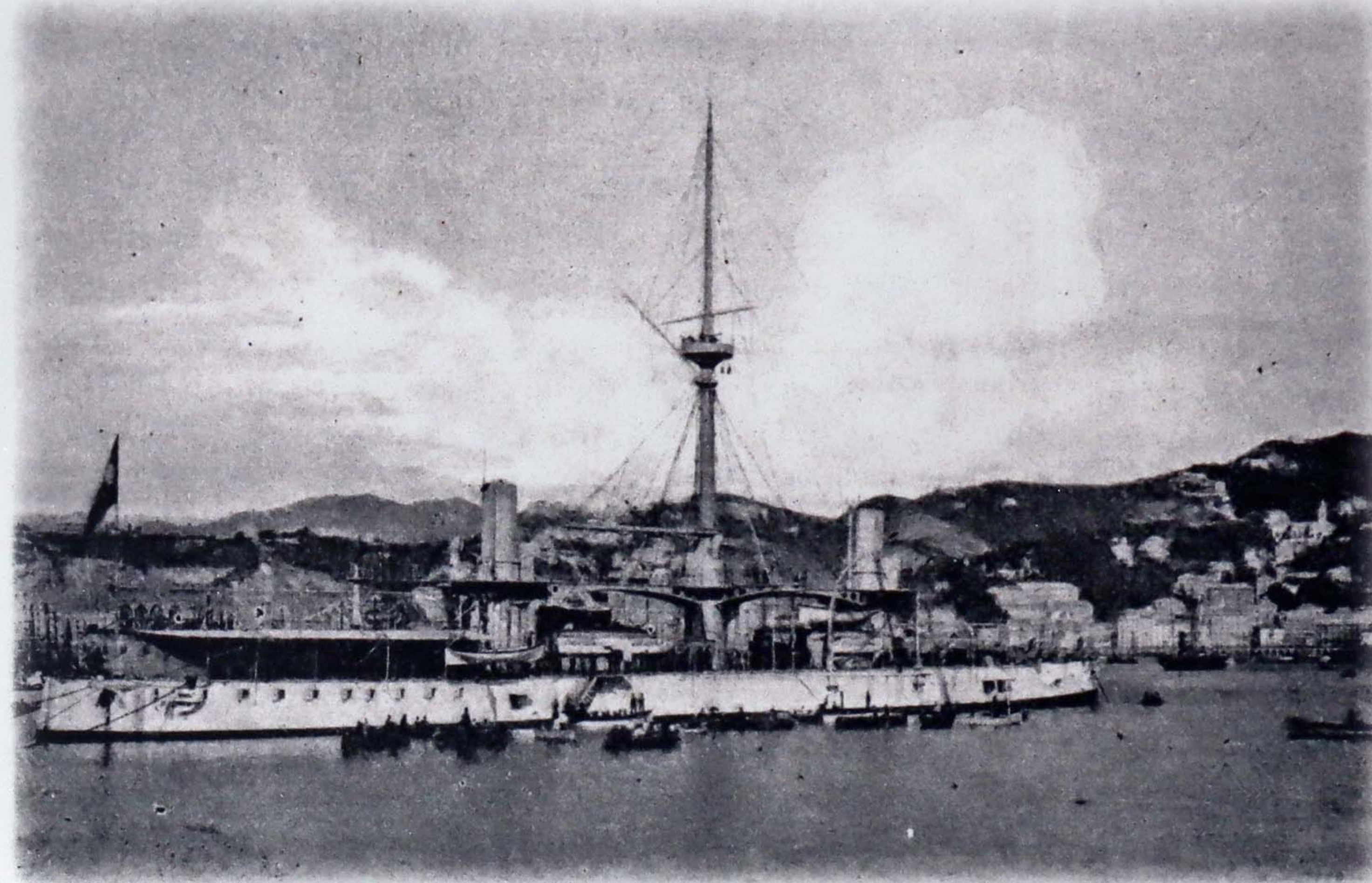
Con il 1882, i compiti dello strumento militare navale si fecero decisamente più ardui. In quell'anno, difatti, l'Italia firmò un trattato difensivo con Germania e

Austria-Ungheria, noto con il nome di **Triplice Alleanza**. Questo passo, così contrario a tutta la nostra storia risorgimentale, venne compiuto sull'onda emotiva provocata dall'occupazione francese della Tunisia (1881), vissuta come un aperto atto di ostilità, in quanto sottraeva alle nascenti mire coloniali italiane il primo naturale territorio d'espansione africano.

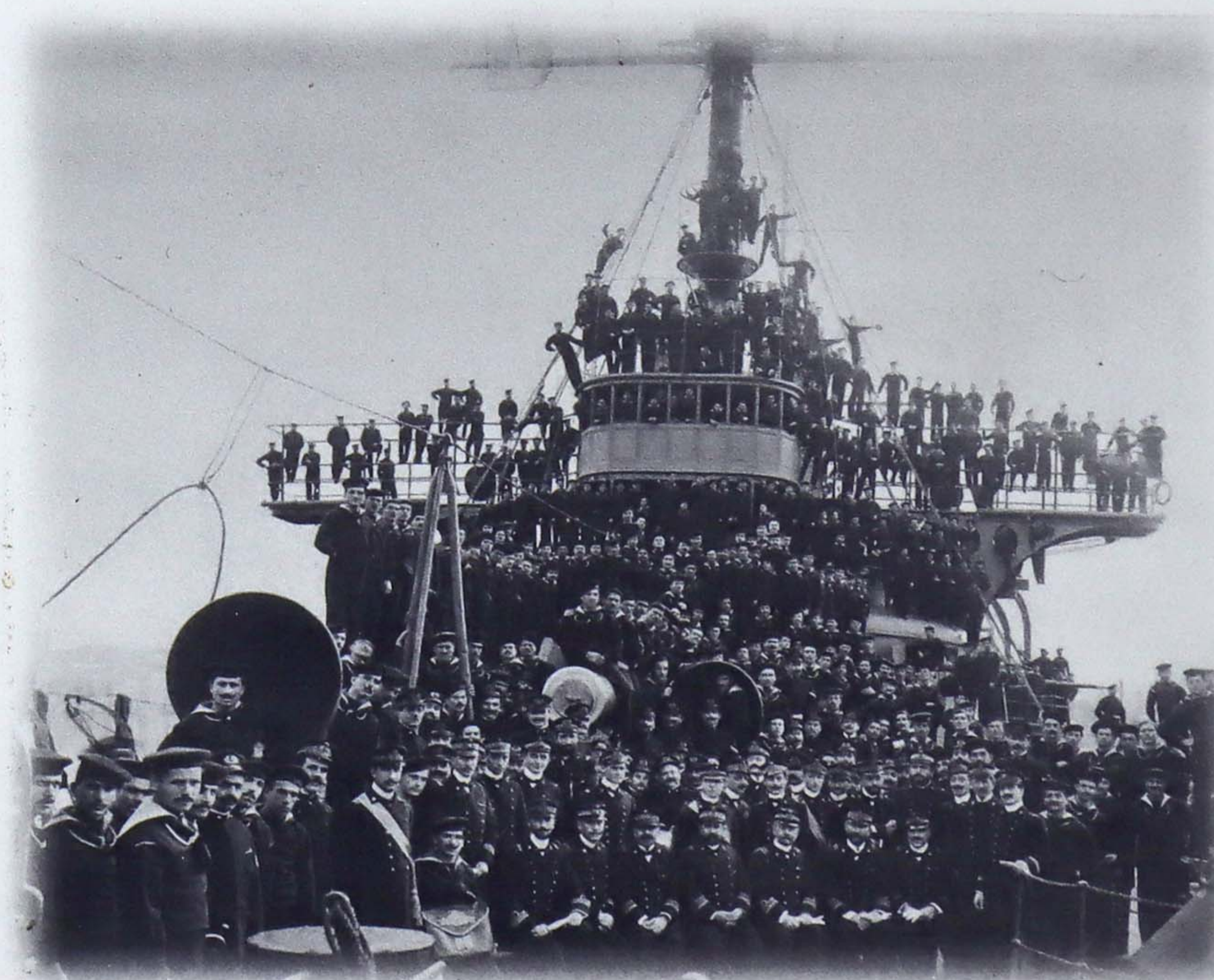
Dal punto di vista navale, la Triplice Alleanza, pose la questione della difesa della nostra lunghissima linea costiera da un possibile attacco della Marina francese, seconda nel Mediterraneo solo a quella inglese. La pur rinnovata Regia Marina restava quantitativamente inadeguata ad un tale compito.

Il problema fu ulteriormente aggravato dall'isolamento diplomatico nel quale l'Italia venne a trovarsi su questo punto essenziale della propria difesa, sino alla Prima guerra mondiale.

Gli alleati *triplicisti* semplicemente se ne disinteressarono, quando non se ne compiacquero segretamente come nel caso austroungarico, e il Governo inglese si guardò bene dal prendere impegni a difesa di un paese ritenuto destinato a soccombere.



**La corazzata "Duilio" (fine '800).**



**La corazzata "Regina Margherita" (inizio del '900).**



**N**ella difficile situazione successiva a Lissa, e contro ogni aspettativa, la Regia marina trovò in se stessa gli uomini che i tempi richiedevano. Uno dei primi artefici della rinascita fu, senza dubbio, l'ammiraglio Simone Antonio **Pacoret de Saint-Bon** (Chambéry 1828 - Roma 1892), ministro della Marina dal luglio 1873 al marzo 1876 e dal febbraio 1891 al novembre 1892 (va precisato che il ministero della Marina riuniva allora le competenze militari e mercantili). Saint-Bon riorganizzò uomini e mezzi, oltre a promuovere le prime costruzioni navali moderne. Nella sua opera fu affiancato dall'ispettore generale del Genio navale **Benedetto Brin** (Torino 1833 - Roma 1898), il quale divenne a sua volta, ministro della Marina dal 1876 al 1878, per restarvi poi ininterrottamente dal 1884 al 1891, in seguito fu ministro degli Esteri, nel 1892-93, e di nuovo al dicastero della Marina dal 10 marzo 1896 al 1898, anno della sua morte.

Brin progettò per la Regia marina le più moderne navi da guerra dell'epoca, tra cui spiccano le corazzate *Duilio* e *Dandolo*, impostate nel 1873, seguite da *Italia* e *Lepanto* del 1876. Grazie a questi ed altri progetti, si completò il passaggio dalle tradizionali navi in legno alle nuove in acciaio. Il Brin, inoltre, avviò le industrie, come le *Acciaierie Terni*, necessarie all'indipendenza dai cantieri navali esteri.

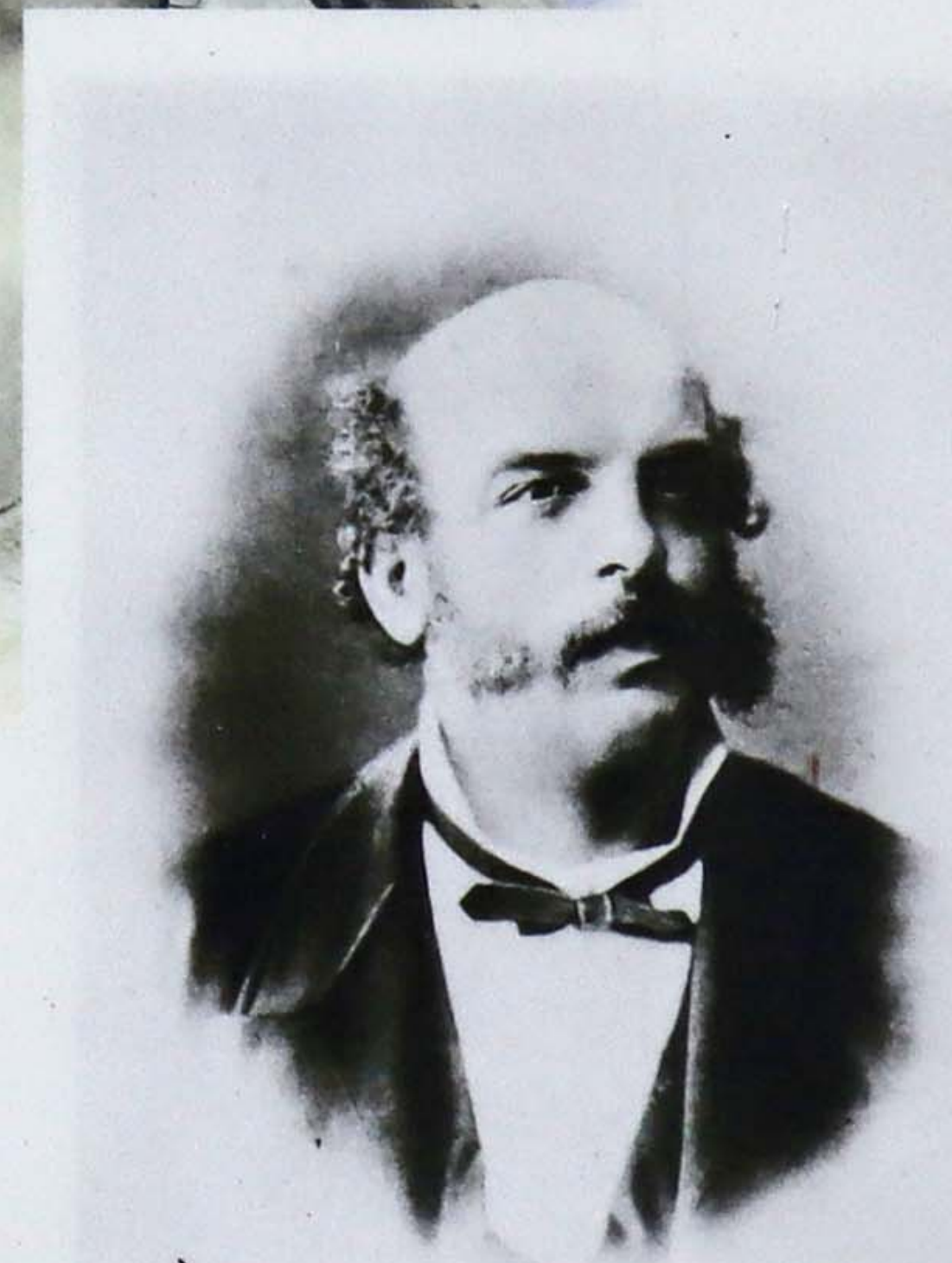
La visione strategica di cui Saint-Bon e Brin furono portatori, prevedeva una flotta d'alto mare composta da grandi navi corazzate, veloci e dotate di potenti artiglierie, supportata da naviglio minore veloce, come le torpediniere siluranti, idoneo alla difesa costiera ravvicinata. Ogni finanziamento, ottenuto con leggi navali spesso strappate a parlamenti riottosi, venne perciò da loro speso in questa direzione, evitando esperienze, ritenute fuorvianti, con congegni di non provata utilità, quali i primi battelli sommergibili, allora in auge in Francia e Stati Uniti.



*Simone Pacoret de Saint-Bon*



**Monumento funebre di Benedetto Brin, al cimitero generale di Torino (1905).**



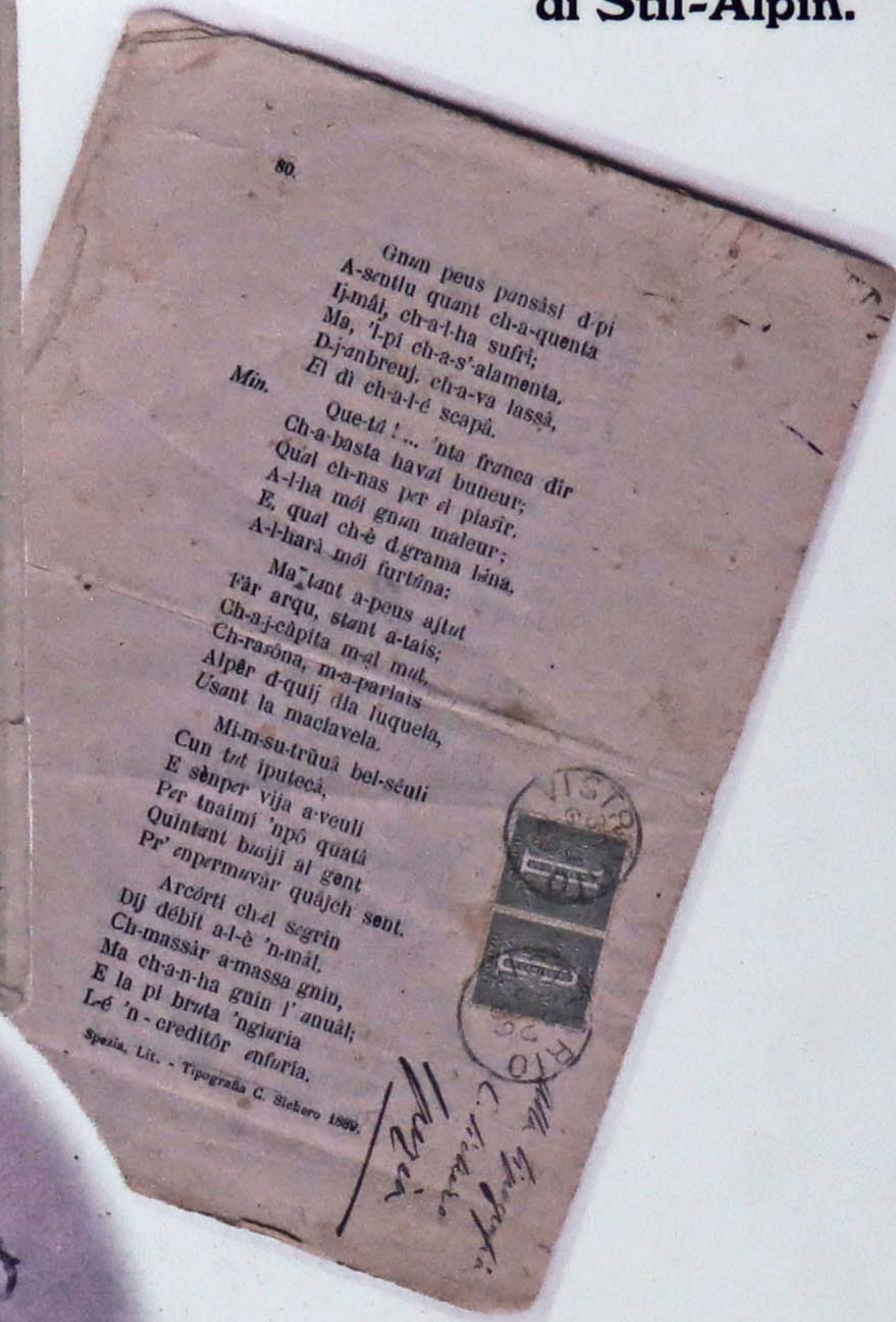
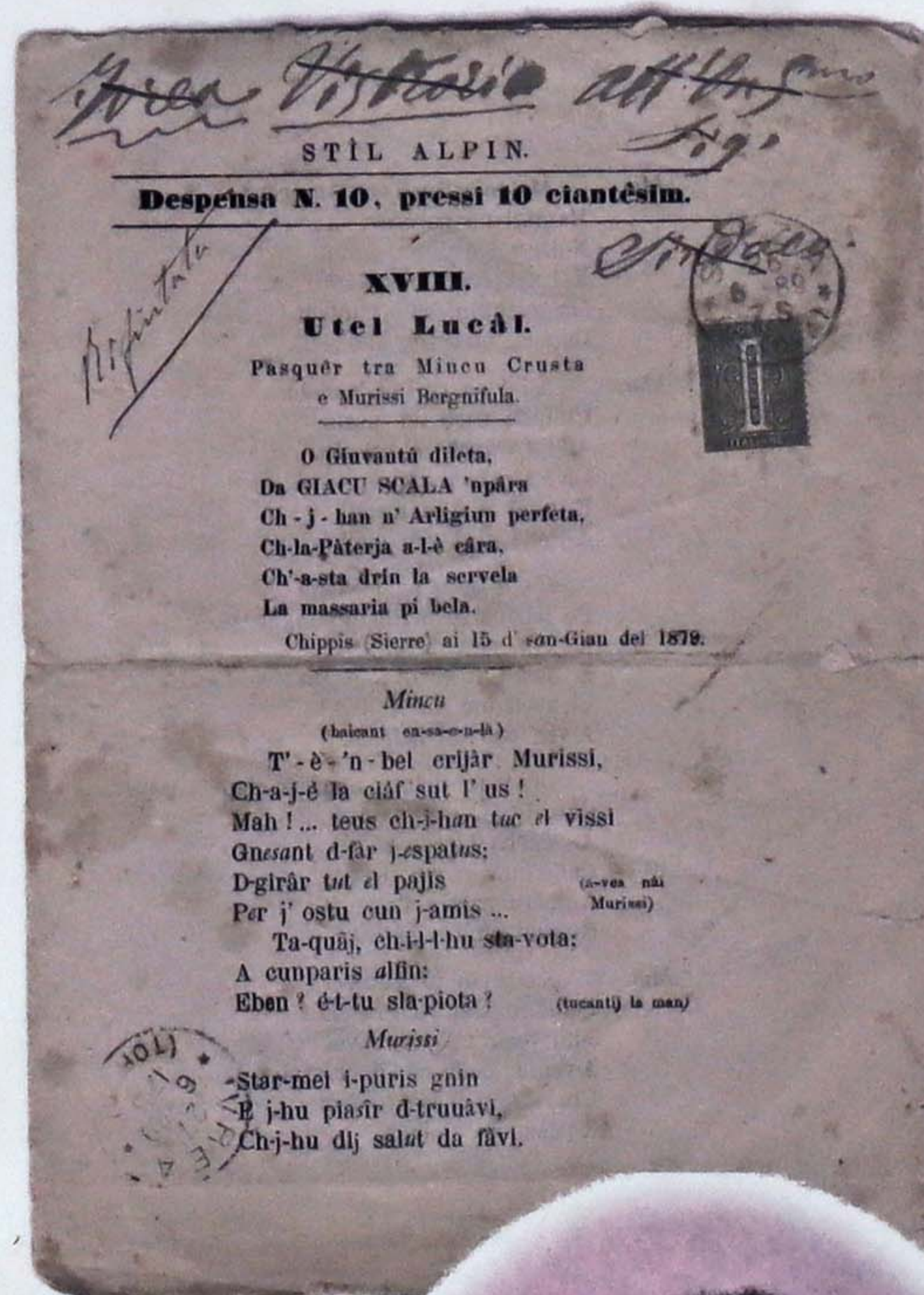
*Benedetto Brin*



**D**opo la tenue traccia livornese, un documento più consistente ci consente di datare con certezza la presenza di Corzetto Vignot nel luogo che sarà determinante per la sua esistenza: **Spezia**. A darcene testimonianza è l'iniziativa presa dal Vignot di dare alle stampe, a proprie spese e sempre nel 1889 presso la Tipografia Sichero, i suoi versi in rughiese, raccolti sotto il titolo di **Stil-Alpin**. Forse per diluirne il costo o affrettarne la disponibilità, scelse di editare non un unico volume rilegato, ma una serie di dispense, di 8 pagine ciascuna. Di questa prima edizione ci è stato possibile esaminare solo alcuni numeri (avvertimenti di lettura, n°4, n°5, n°10, n°17, n°18). Considerando che a Spezia difficilmente qualcuno poteva sentire il desiderio di spendere i richiesti 10 centesimi a dispensa (600 lire odierne), per leggere poesie in rughiese, è ragionevole supporre che il desiderio del poeta fosse quello di poter disporre di copie stampate, da inviare alle persone interessate al suo lavoro. L'opera, oltre a vari componimenti, alcuni dei quali già citati, comprende **La Kumédgia dl'-afarîsim** (*La commedia dell'affarismo*), una commedia degli equivoci, in tre atti, dallo sviluppo volutamente intricato. **Stil-Alpin** reca una dedica poetica, a Piero Giacosa, fratello del celebre commediografo, la cui conoscenza risale ai tempi del Ginnasio

Botta di Ivrea. La dedica è datata al giorno di San Giuseppe 1889 (19 marzo). Una copia della dispensa n°10, fu spedita da Vignot al Sindaco di Vistrorio il 26 giugno 1889, e da questi rifiutata e rispedita al mittente il giorno successivo (*tempi di consegna strabilianti*). Questo significa che l'edizione delle dispense occupò buona parte del 1889. D'altronde la correzione delle bozze, e l'immaginabile fatica del povero compositore spezzino, dovettero richiedere tempi lunghi. Nel frontespizio della raccolta apparve un simbolo ricorrente in Pietro Corzetto Vignot (o come lui si firmò *Péder Kurzat-Vignot*): l'arpa. Da come venne presentata nella poesia **Vint-âgn d-prugrés en-Ruvéj** (*Vent'anni di progresso a Rughio*), si comprende che per Vignot era lo strumento distintivo di un poeta uso a declamare i suoi versi, spesso pungenti, in occasione di riunioni e momenti ufficiali, nel più puro spirito dell'antico bardo celtico. **Stil-Alpin** venne letto anche dal giurista Francesco Ruffini. Le sue osservazioni critiche, risalenti al marzo 1890, sono ancora oggi il miglior suggello dell'opera corzettiana. Celebre è rimasta la chiusa del Ruffini: "(...) per conto mio, fatta la grande eccezione del Carducci, e fatto forse un altro paio di eccezioni, dò tutto il resto della odierna poesia italiana per i versi di questo montanaro."

La dispensa n°10 di Stil-Alpin.



Piero Giacosa.



Francesco Ruffini.



Vignot arrivò a Spezia, come migliaia di altri connazionali; in un'epoca di straordinaria crescita demografica, paragonabile solo a quella delle contemporanee città dell'Ovest americano. Alla base di questo straordinario fenomeno sociale ci fu l'intuizione di un grande statista: Camillo Benso, Conte di Cavour.

Contro ogni opposizione, e in particolare contro quella genovese, Cavour fece promulgare l'8 maggio 1857 una legge che trasferiva dal congestionato porto di Genova al Golfo della Spezia la base operativa della Marina da guerra piemontese, con il relativo progetto per la costruzione di un nuovo Arsenale.

Apparve però sempre più evidente che Spezia avrebbe dovuto ospitare le strutture della Marina di un nuovo Stato nazionale, quello italiano.

Il 14 aprile 1860, il maggiore del Genio Domenico Chiodo consegnò a Cavour una sua memoria nella quale suggeriva di ricavare l'Arsenale in fondo al Golfo, con i necessari lavori di escavazione e adeguamento dei fondali.

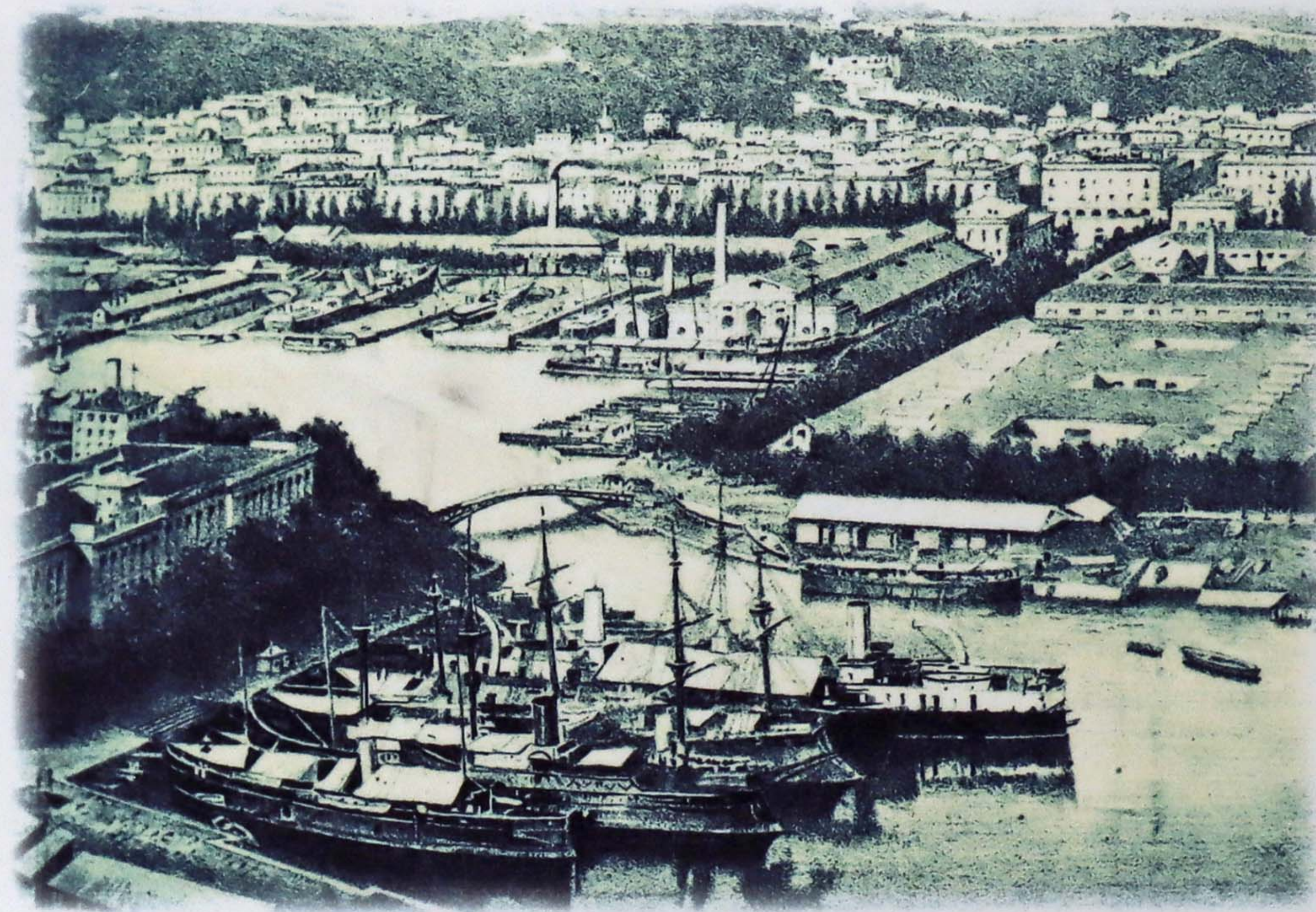
Una settimana dopo Cavour era sul posto e, visionata la zona, diede subito disposizioni a Chiodo per l'effettuazione dei primi rilievi. Inizia così la storia di un Arsenale che verrà inaugurato, anche se operativo solo in parte, il 28 agosto 1869. In quei pochi anni Spezia, piccolo borgo di

appena quindici ettari di superficie contro i ben 160 dell'Arsenale in costruzione, vide i suoi abitanti più che raddoppiare, passando dai 11.556 originari a 24.127, per salire ancora a 30.723 nel 1881 ed arrivare ai 65.619 del 1901.

Questo afflusso di persone, in vario modo attratte dalle possibilità di lavoro offerte dalla più grande impresa costruttiva italiana dell'epoca, creò inevitabili problemi sanitari, nonostante l'attiva opera di rifondazione urbanistica portata avanti dallo stesso Chiodo, fin dal 1862.

Lo sbocco drammatico di situazioni igieniche divenute insostenibili fu la grave epidemia di colera che colpì Spezia a partire dal 22 agosto 1884 sino al 1885. L'Amministrazione comunale spezzina, uscita dall'emergenza, stipulò con la Regia marina una convenzione grazie alla quale si diede avvio ai lavori per il nuovo quartiere di edilizia popolare *Umberto I°*. L'opera, modellata su esperienze francesi e tedesche di *città operaie*, venne iniziata nel 1886 e in soli quattro anni, nel 1890, portata a termine.

L'Arsenale a quella data era "a regime" ed impiegava, tra operai e tecnici, circa 8.000 persone. Nel frattempo erano nati un indotto cantieristico-industriale e un porto mercantile, fortemente voluto dal sindaco Giobatta Paita, che, insieme ai collegamenti ferroviari, diedero avvio al definitivo decollo industriale spezzino.



L'Arsenale (fine '800).



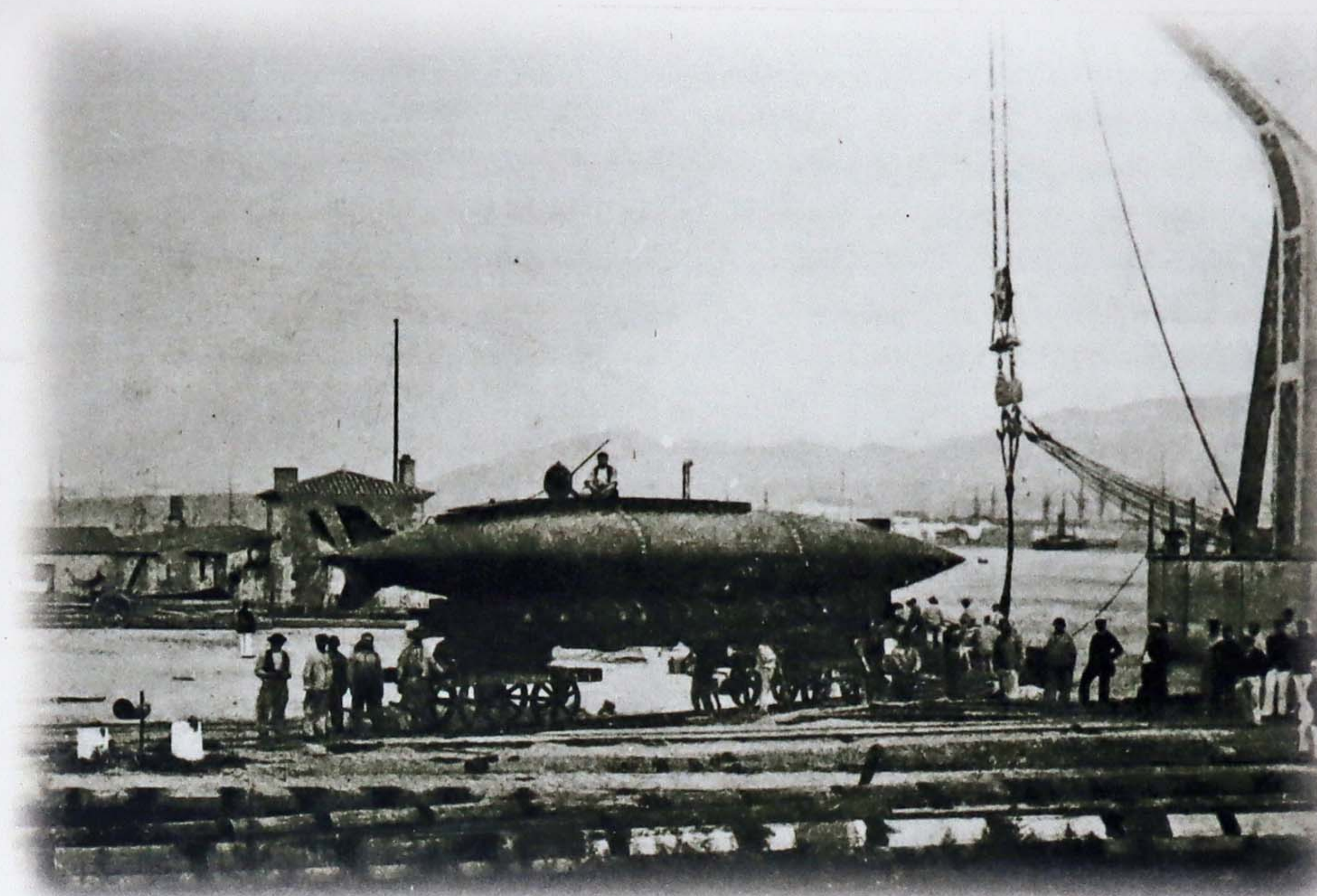
Il Golfo, visto da Spezia (fine '800).



**G**li anni '90 si aprono senza che altri documenti diano notizie sulle attività di Corzetto Vignot a Spezia. È però pensabile che fosse rimasto in città, in attesa, forse, di veder accolto il proprio progetto dal maggior costruttore navale d'Italia: l'Arsenale della Regia marina. Una vicenda che scorse in parallelo può darne qualche indizio.

Il 24 settembre 1888, veniva varato in Francia lo *Gymnote*, battello sommergibile progettato da Gustave Zédé. Il 17 novembre successivo, a Tolone, lo *Gymnote* iniziò le prove a mare che diedero ottimi risultati: autonomia di 200 miglia e velocità di 7 nodi in superficie, ridotta a 5 in immersione. Queste notizie, ampiamente diffuse dai giornali francesi, scossero per la prima volta l'indifferenza sino ad allora dimostrata dal ministro Brin per i battelli subacquei. Come primo provvedimento, Brin fece convocare a Roma, il 24 marzo 1889, l'allora direttore delle costruzioni all'Arsenale di Spezia **Giacinto Pullino** e gli ordinò di costruire un battello sommergibile sperimentale. Pullino, pur valente progettista navale, non aveva tuttavia alcun tipo di esperienza sui mezzi subacquei. Nonostante questo accettò l'incarico e, tornato a Spezia, si mise subito al lavoro, con quella massima segretezza che gli era stata evidentemente richiesta. Coadiuvato dal genero **Carlo**

**Vigna** e da **Cesare Laurenti**, entrambi esperti ufficiali progettisti del Genio navale, completò il primo progetto nel giugno del 1889 ed avviò la costruzione all'inizio del 1890. Le prime prove a mare avvennero il 28 aprile 1892, con un equipaggio di quattro uomini al comando del tenente di vascello Carlo Scotti. Solo nel giugno del 1893 la "Rivista Nautica", con un articolo di Giuseppe Dini, riferì di alcuni risultati "eccellenti" ottenuti dal **Delfino**. Il sommergibile, costato all'Arsenale 300.000 lire (1,8 miliardi di lire attuali) era mosso da un motore elettrico di 35 HP, che gli dava una velocità massima di 6 nodi, ridotta a 5 in immersione. Per immergersi impiegava due eliche elettriche di affondamento, poste verticalmente in coperta, e per l'emersione gettava zavorra dalla carena e usava aria compressa a 10 atmosfere. Tornando ora a Corzetto Vignot, alcune fonti affermano che fosse in rapporti amichevoli con il canavesano Pullino. Ma, dal 1889 al 1893, Pullino, vincolato al segreto militare, non avrebbe mai potuto parlargli del *Delfino*. Se Vignot era, quindi, davvero in attesa di una risposta della Regia marina al suo progetto, dovette sentirsi gravemente amareggiato dalla notizia di stampa che rivelava l'esistenza del *Delfino*. Forse arrivando persino a fargli temere di veder applicare da altri alcune delle sue idee.



Il sommergibile francese "Gymnote" (1888).



Il sommergibile "Delfino" (1893) e, in alto, Giacinto Pullino.



**T**orino, 31 agosto 1893. Pietro Corzetto Vignot fa depositare in Prefettura, dall'ing. Lorenzo Raimonda, un brevetto così intestato:

**Descrizione dell'Invenzione il cui titolo è: "Sfera Metidrica"<sup>(1)</sup> Per il Signor Pietro Corzetto Vignot fu Battista (Spezia)**

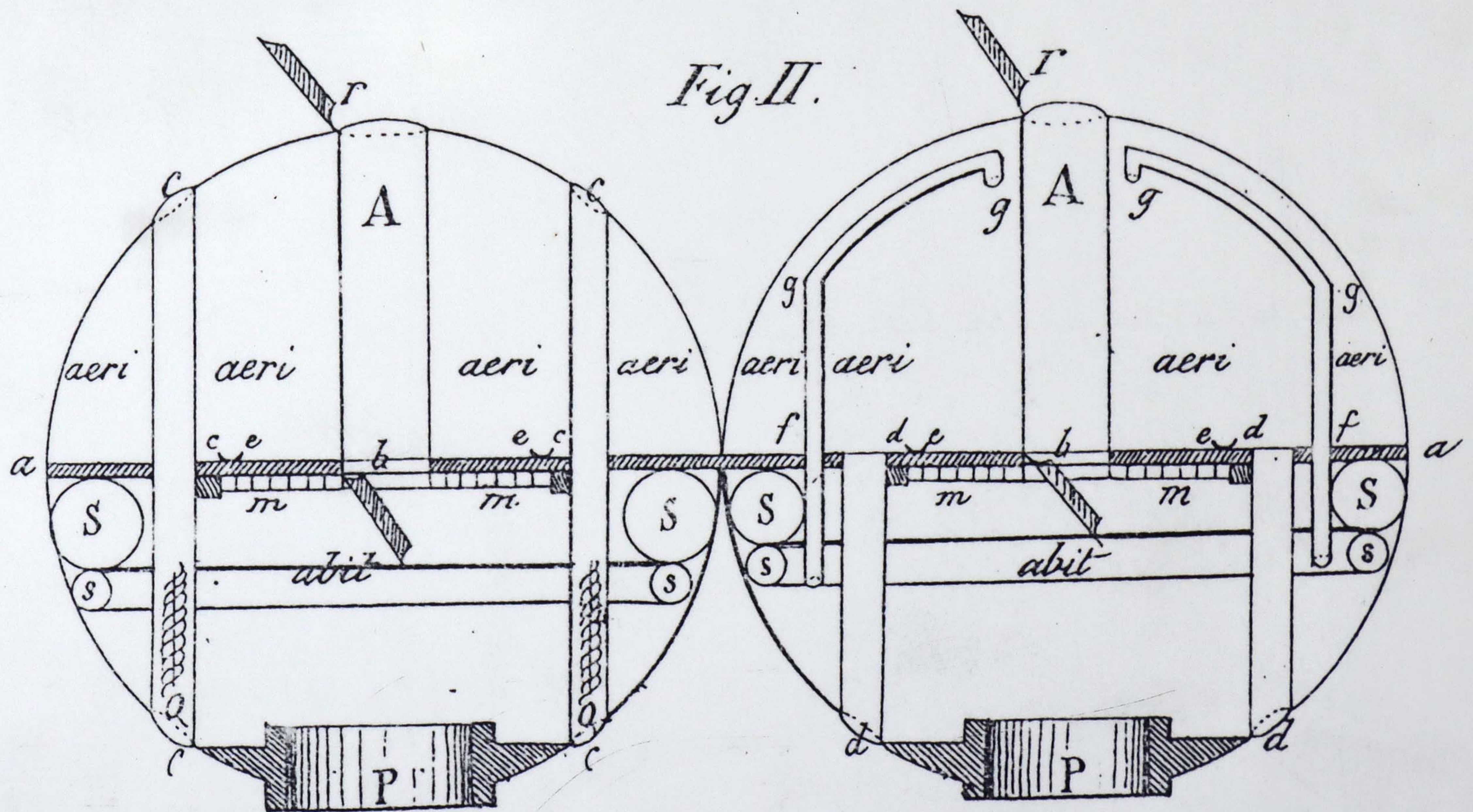
<sup>(1)</sup>Per lavori subacquei

Il brevetto, redatto in carta legale, si compone di 16 pagine, più un foglio allegato contenente 3 figure. Questo prezioso documento è stato ritrovato nel 1995, nell'Archivio centrale dello Stato di Roma, dal ruegliese Domenico Camosso, il quale se ne è poi avvalso per ricostruire in scala la Sfera Metidrica. Il modello, in seguito donato al Comune di Rueglio, è ora esposto all'ingresso della locale Biblioteca comunale "Pietro Corzetto Vignot". L'oggetto descritto dal brevetto è ancora teorico, vi si ipotizzano difatti diametri esterni variabili dai 3 ai 30 metri e oltre, ritenendo quello di 7 metri come ottimale per un prototipo. Inoltre, nelle prime e ultime righe, Corzetto Vignot afferma l'esistenza di principi fisici "metidrici", differenti da quelli dell'idraulica e inerenti "il movimento e la proprietà dei corpi sommersi ed isolati nei liquidi". La spiegazione del funzionamento della Sfera è circostanziata a sufficienza per

farsene un'idea abbastanza precisa, ma senza i dettagli necessari a sviscerarne più in profondità i vari aspetti. Questa scelta forse fu dettata da ragioni di prudenza o anche solo dal fatto che, non avendo ancora costruito il mezzo, lo stesso inventore si riservava di tornarvi sopra, facendo le necessarie esperienze pratiche. Brevettare la Sfera Metidrica solo nel 1893, quando il Vignot doveva averne ben chiaro il funzionamento ormai da qualche anno, appare prima di tutto come un gesto "difensivo" della proprietà intellettuale dell'idea e poi come il segno che Corzetto Vignot non abbandonava il suo sogno.



La Sfera metidrica. (dal Monumento al Vignot, 1948)



Disegni descrittivi allegati al brevetto (1893).



**R**imanendo nel solo campo di interesse di Corzetto Vignot, vanno citate quelle realizzazioni, a lui precedenti e contemporanee, che meglio possono chiarire l'ambito nel quale la sua invenzione si andava a collocare. Innanzi tutto è bene sfatare un'idea ricorrente: Vignot non inventò un sommergibile, cioè un battello in grado di navigare in superficie ed immergersi sott'acqua. La Sfera Metidrica difatti non era dotata di alcun apparato propulsore per la navigazione di superficie o sottomarina, perché non era quello il suo scopo.

In realtà, l'antenato della Sfera di Corzetto Vignot fu la "Campana da immersione", già conosciuta nell'antichità ed a più riprese perfezionata. Con essa si recuperavano i carichi delle navi affondate, attività inserita da Vignot tra quelle possibili con la sua Sfera.

Tra i vari esempi, si cita la **Campana di Spalding** (1775), che aveva buona galleggiabilità e si immergeva con l'uso di zavorra, insieme all'allagamento di una apposita camera. Quest'ultima, in caso di emergenza, poteva essere riempita d'aria consentendo così l'emersione. Spalding, morì nel 1783, in seguito ad una errata manovra della sua campana.

Nel 1844, il francese Payerne, basandosi su sue precedenti esperienze in Inghilterra, inventò l'**Hydrostat**. Si trattava di una

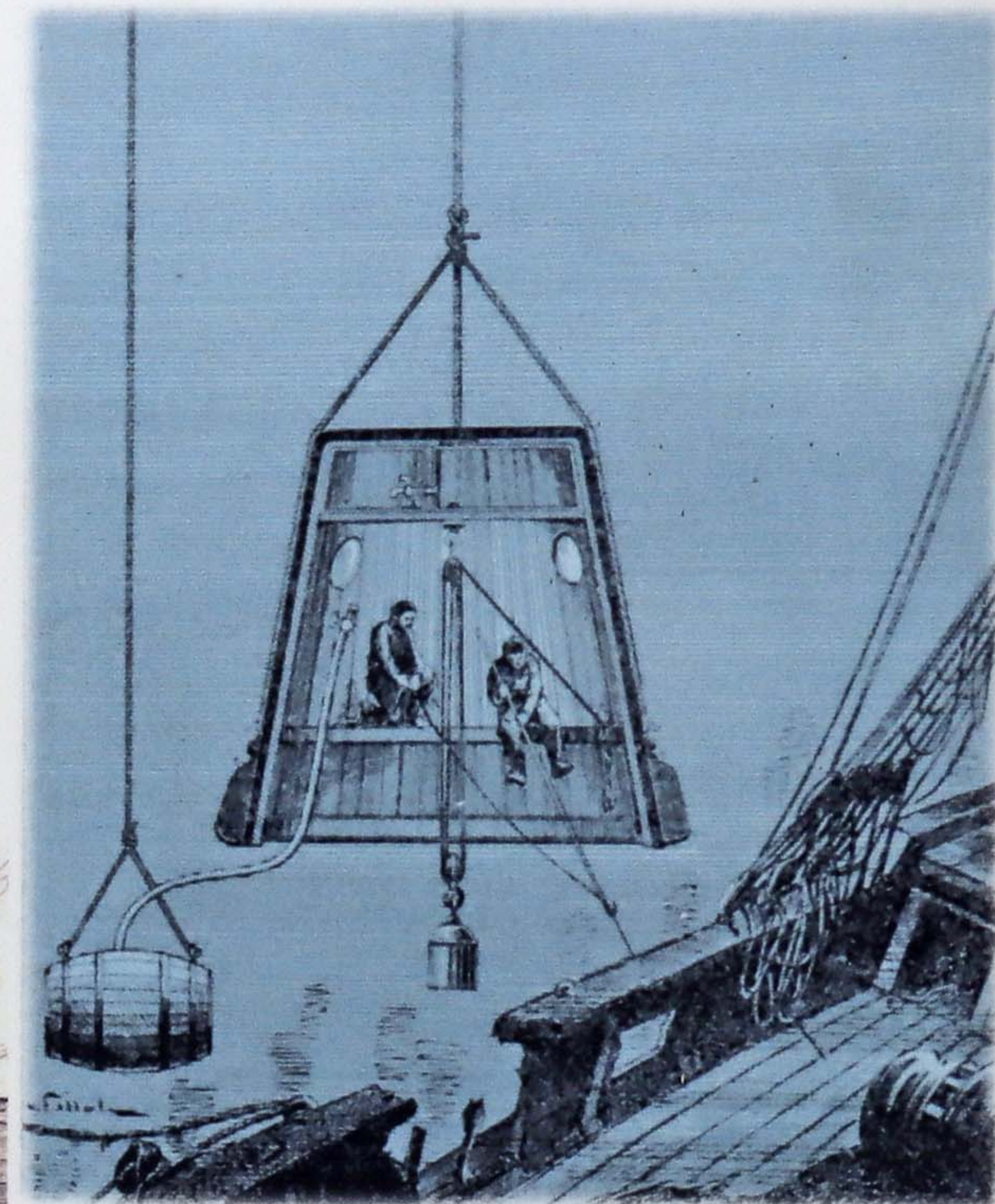
grande "cassa" rettangolare con pareti a doppio fondo e aperta nella parte inferiore. L'area interna di lavoro era mantenuta sgombra dall'acqua pompandovi aria compressa.

L'immersione avveniva allagando i doppi fondi e l'emersione spazzandone l'acqua con l'aria presente nella camera di lavoro. Da questo apparecchio presero le mosse i successivi **caissoni di fondazione ad aria compressa**, impiegati correntemente all'epoca di Vignot.

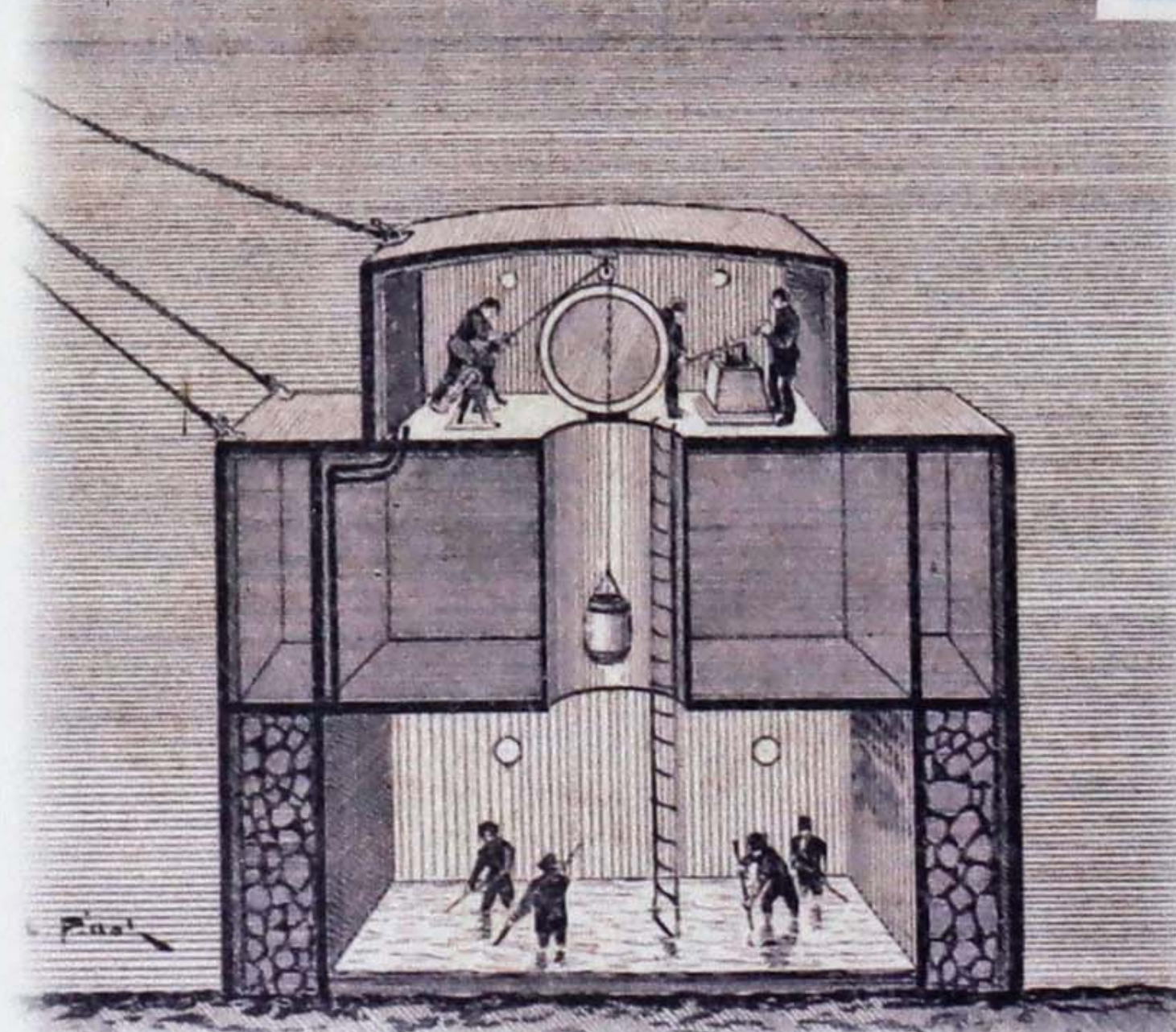
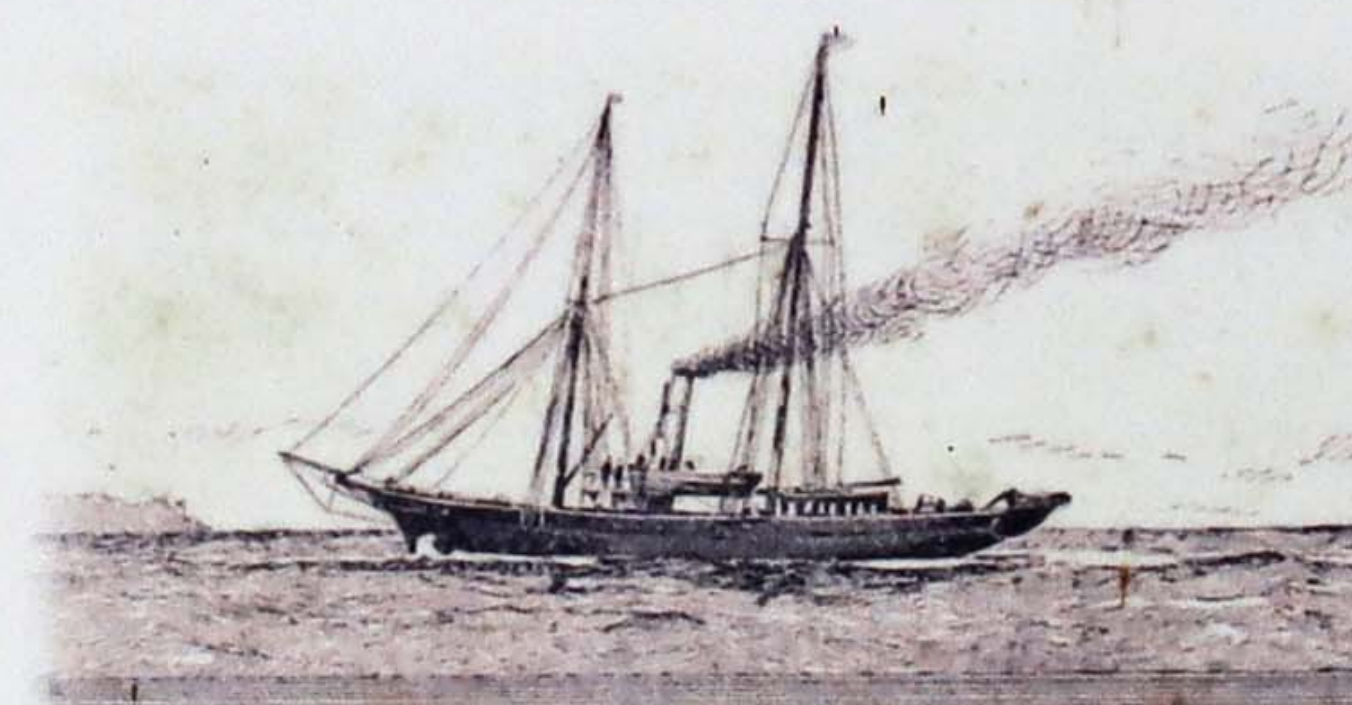
Il 18 giugno 1889, a Civitavecchia, Felice Balsamello si immerse con la sua **Palla Nautica**, davanti ad una delegazione di autorità. L'oggetto ricorda la Sfera Metidrica per via della forma, ma le somiglianze terminano qui. L'immersione avveniva con un corpo morto di zavorra, che toccando il fondo consentiva alla **Palla** piccole manovre verticali in equilibrio idrodinamico. L'equipaggio era isolato dall'esterno subacqueo, poteva muoverla manualmente per brevi spostamenti orizzontali, e manovrava vari congegni installati esternamente a seconda dei lavori da svolgere. Secondo G.L. Pesce, autore de "*La Navigation sous-marine*" (1906), fonte prevalente di queste notizie, Balsamello, nel 1890 e nel 1893, raggiunse al largo di Civitavecchia la notevole profondità di 130 metri.

Infine non va dimenticato che l'attività dei **palombari**, in quegli anni di fine secolo,

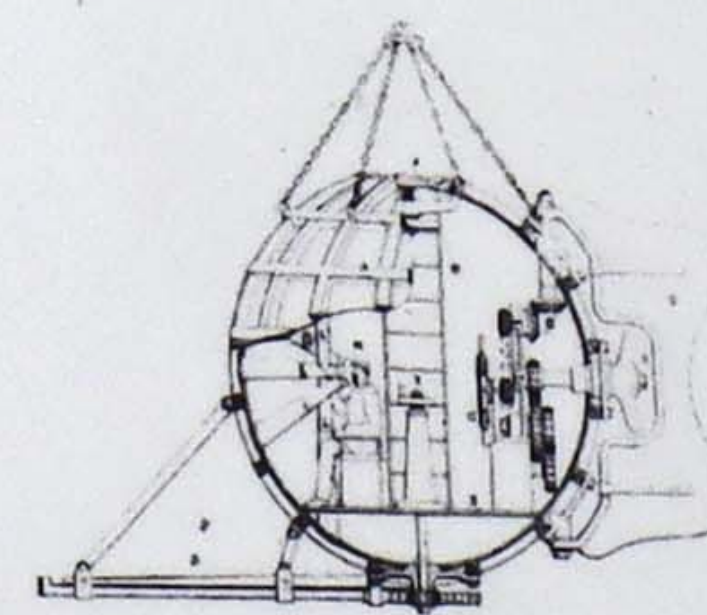
era già ben sviluppata e consentiva sia lavori che recuperi subacquei, senza bisogno di altro battello che quello di superficie, da cui giungeva l'aria di respirazione.



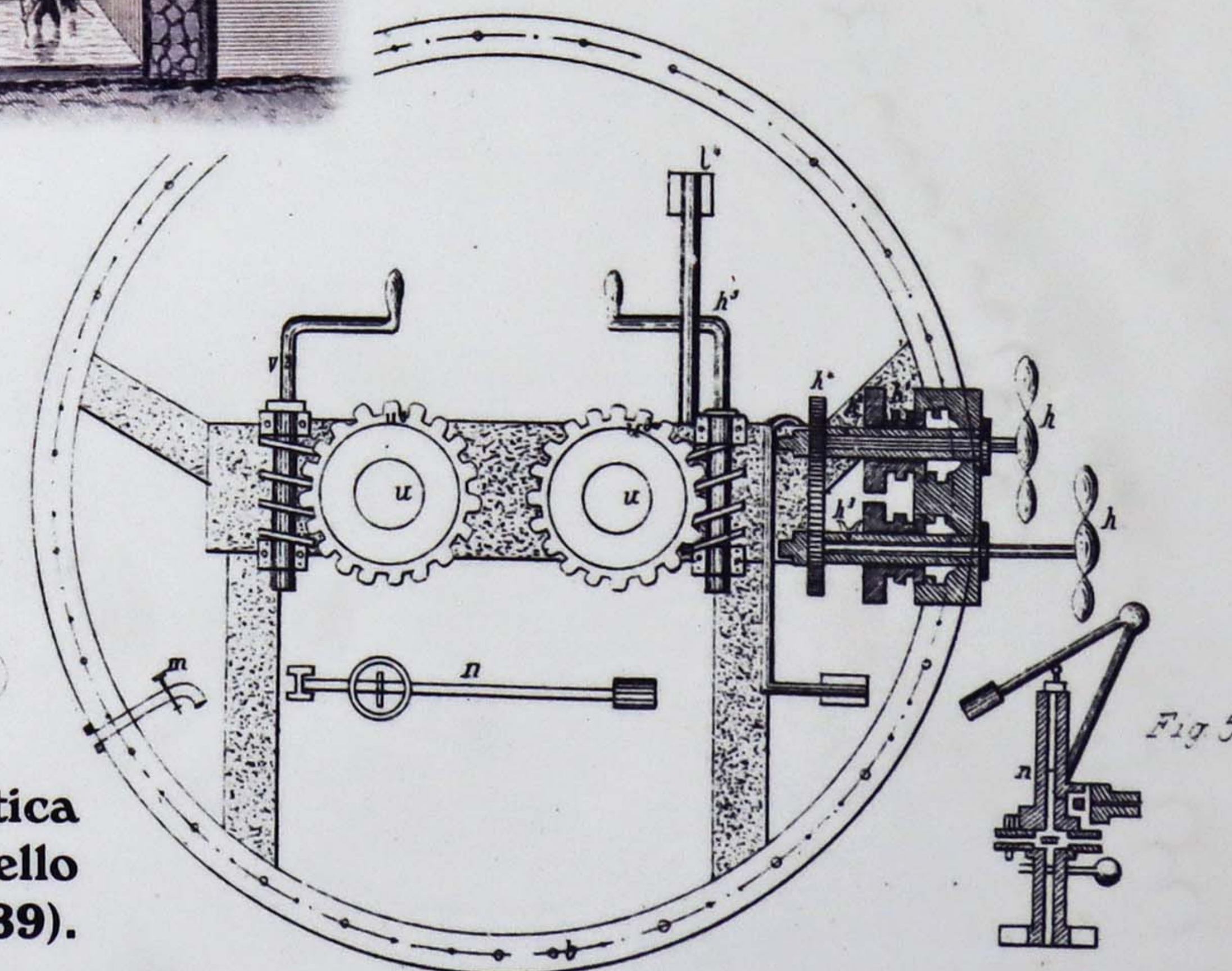
**Campana di Spalding (1775).**



**Hydrostat di Payerne (1884).**



**Palla Nautica di Balsamello (1889).**





**B**revetto alla mano, e disponendo evidentemente della copertura finanziaria necessaria, Pietro Corzetto Vignot affidò, il 16 dicembre 1893, alla ditta **Vitaliani, Conte & C.** "i lavori riguardanti il materiale della Sfera" e al laboratorio di **Enrico Carlevaro** l'esecuzione in economia dei "lavori meccanici riguardanti la sostanza vera dell'invenzione".

A darci notizia di questo avvenimento, come dei successivi, è la testata **Il Lavoro**, giornale spezzino di ispirazione socialista. La redazione de *Il Lavoro* seguì con attenzione e simpatia l'opera del Corzetto Vignot, forse proprio perché vi vedeva l'inizio di un'alternativa civile all'imperante monopolio militare sull'innovazione tecnologica. La Sfera Metidrica veniva difatti descritta, nell'ultima pagina del brevetto, come: "destinata ai lavori subacquei e sostituisce convenientemente tutti gli apparecchi ed attrezzi dei palombari, e serve più specialmente ad esportare qualunque oggetto, a sollevare qualsiasi peso a qualunque profondità esso si trovi sommerso". Quindi finalmente si stava per assistere alla nascita di un mezzo subacqueo rivoluzionario, ma pacifico, da contrapporre agli ordigni bellici sfornati in Arsenal, al servizio di una politica considerata reazionaria e guerrafondaia. I lavori partirono immediatamente dopo l'affidamento, risultando già in corso

durante la prima metà del gennaio 1894. Rispetto a quanto previsto nel brevetto, avverranno tre importanti modifiche: innanzi tutto la Sfera avrà un diametro esterno di cinque metri, contro i sette ritenuti ottimali; sarà inoltre costruita interamente in metallo, senza più parti strutturali in legno, con le pareti esterne in acciaio della migliore qualità, montate su una robusta nervatura portante in ferro; infine, dei due serbatoi teorici dell'aria compressa previsti inizialmente, ne verrà realizzato uno solo che per di più sarà montato, poco tempo prima del varo, inserendolo nella Sfera, per sezioni, attraverso il pozzetto di lavoro. Quest'ultima scelta costruttiva dovrà rivelarsi infelice, e causare gravi problemi durante le successive prove a mare.

**CRONACA**  
in Città e fuori

**Nel Cantiere Vitaliani, Conti e C.**, fuori Porta Rocca, sono incominciati, anzi, proseguono attivamente i lavori di costruzione della *Sfera Metidrica* d'invenzione del sig. Pietro Corzetto-Vignot, il quale, nel settembre u. s., ne ricevette il Regio Brevetto di privativa.

Il desiderio dell'inventore di mantenere, pel momento, il più rigoroso silenzio sopra questa macchina, m'impedisce di darne ora alcuni ragguagli; è certo però che la *Sfera Metidrica* si esprimerà nelle acque del nostro golfo non più tardi del prossimo aprile, e sarà in quell'occasione che avrà l'ambita soddisfazione d'informarne per il primo e diffusamente gli scienziati lettori e le sensibili lettrici del *Lavoro*.



**Vignot impugna l'arpa e il soffietto, simboli della poesia e dell'aria compressa.**



Vitaliani, Conte & C., la ditta costruttrice della Sfera, non era un cantiere navale, bensì un'officina di lavorazioni metalliche, specializzata in contenitori e serbatoi, avente sede fuori Porta Rocca nei pressi della vecchia stazione, ben lontano dal mare. Negli atti della causa per fallimento, cui incorse il 23 novembre 1897, si trova una minuta descrizione del luogo e delle attrezzature. Ne emerge il ritratto di una piccola impresa artigiana, operante in spazi di modeste dimensioni. Non stupisce quindi, che il termine dei lavori venga ritardato a più riprese. Anche perché, al pari del compositore che dovette lavorare su *Stil-Alpin*, Vitaliani, Conte & C., non avrebbero mai potuto immaginare quanto sarebbe stato complicato accontentare le esigenze "specialissime" di quello strano cliente canavesano.

Alla prima scadenza prevista, aprile 1894, solo la parte strutturale interna può dirsi terminata. In giugno si sta ancora lavorando al rivestimento esterno, mentre sono in aumento i visitatori, richiamati dai periodici resoconti pubblicati da *Il Lavoro*. È in questo clima di attenzione ammirata, che vengono scattate le famose fotografie celebrative, arrivate sino ai nostri giorni. La complessità del lavoro e la tenacia dimostrata dal Vignot nel venirne a capo, arrivarono a creare uno straordinario spirito di emulazione che coinvolse titolari

e maestranze in una continua gara a dare il meglio di sé. Finalmente, il 4 o 5 agosto 1894, grazie ad una "locomotiva stradale", gentilmente concessa dal Genio militare, la Sfera Metidrica viene trasportata al nuovo porto commerciale, per esservi completata prima del varo. In realtà resta ancora molto da fare: bisognerà inserirvi il serbatoio torico dell'aria compressa ed i vari congegni apprestati da Carlevaro. In ottobre si annunciano il termine dei lavori ed il varo come ormai prossimi. Poi il silenzio. Solo su *Il Lavoro* datato 22-23 giugno 1895, ben otto mesi dopo, si riprende a dare notizie sulla Sfera Metidrica, annunciando che: "dopo una innumerevole serie di dolorosi contrattempi che avrebbero accasciato chiunque non fosse dotato della bronzea tempra dello spartano Corzetto, la sfera si varerà il 29 corrente, onomastico dell'inventore. Pochi giorni dopo avrà luogo il primo esperimento".



La Sfera Metidrica nel Cantiere Vitaliani, Conte & C. (1894-95)

Corzetto Vignot tra le maestranze (dettaglio),





**P**ietro Corzetto Vignot mandò un telegramma al sindaco di Rueglio, alle ore 19,25 del 29 giugno

1895, con il seguente messaggio:

*"Sfera metidrica varata ora splendidamente galleggia onde golfo saluto tutti*

*Corzetto."*

Il giorno seguente ricevette risposta dal segretario comunale, Francesco Crida:

*"Rueglio esulta splendido risultato sfera metidrica innalza fervidi voti prospero avvenire premio tua ferrea volontà*

*Pel sindaco Crida"*

L'esultanza non doveva però durare a lungo, ben presto il clima si sarebbe fatto inquietante.

Già il 21 luglio successivo, *Il Lavoro* riferisce di *"voci pettegole e maligne, per non dir di peggio, tendenti a screditare il grande ingegno e l'ammirabile costanza dell'inventore"*. Il settimanale *La Spezia* del 31 luglio 1895 riporta: *"nella notte una mano ignota aperse le valvole esterne, l'acqua penetrò nella sfera e in pochi minuti calò al fondo. Ma il Corzetto, colla sua santa pazienza, provvide subito alla ripescagione del suo prezioso lavoro, che fu ritratto, senza che avesse sofferto il minimo danno."* e ancora *"Le prove; fino ad ora ad una profondità di circa 12 metri hanno dato per risultato la verifica di nessuna pressione, secondo le idee del Corzetto."* Mettendo in relazione tra di

loro queste notizie di stampa, parrebbe che attorno al Vignot si stesse iniziando a formare una forte ostilità alimentata proprio dall'evidenza dei suoi primi risultati positivi. Probabilmente, qualche ambiente, a lui contrario, si era limitato sino ad allora a deriderne gli sforzi, salvo poi ricredersi con disappunto di fronte ad una Sfera Metidrica realmente funzionante.

Sta di fatto che altri oscuri episodi non ebbero modo di ripetersi perché ci pensò la Sfera stessa a mettersi fuori gioco.

Il 6 agosto 1895, a una sola settimana dal sabotaggio notturno, Corzetto Vignot diede il via al suo 6° esperimento di immersione davanti a Marola, nei pressi dell'Arsenale. In quell'occasione, il serbatoio dell'aria compressa dimostrò tutta la sua imperfezione costruttiva, andando gravemente in avaria.

Quel giorno stesso, la Sfera venne rimorchiata a Lerici, per esservi riparata nel cantiere navale della *Società di Navigazione a Vapore Unione Operaia del Golfo*. L'Unione accolse Corzetto con grande fraternità e gli accordò ogni sorta di facilitazioni, per consentirgli di tornare al più presto alle prove a mare.



Francesco Crida.

IL LAVORO.

### La Sfera Metidrica

Di questi giorni, mercè l'attività della Ditta Vitaliani, si ultimava la costruzione della sfera metidrica di Pietro Corzetto Vignot.

Certamente il varo di un galleggiante che sposta 65 metri cubi d'acqua, non ha per se stesso grande importanza, e l'inventore non tiene a farne una popolare acclamazione, quindi lo eseguirà senza alcun invito; ma non appena avrà sperimentato il buon funzionamento del macchinario, ed acquistato un po' di pratica nel maneggio del globo sotto le acque del golfo, se ne faranno le vere prove nelle maggiori profondità del nostro mare: noi non mancheremo in allora a quanto abbiamo promesso ai nostri lettori senza poterne precisare il momento.



Approdo dell'Unione Operaia, nel porto di Spezia (1890 circa).



**N**onostante la solidarietà della Unione Operaia del Golfo, le riparazioni dell'avaria al serbatoio dell'aria compressa si rivelarono molto più lunghe e costose del previsto. Una lettera a Crida scritta da Spezia, dove Vignot manteneva il suo domicilio, il 25 gennaio 1896, rivela alcuni dettagli interessanti:

*"Carissimo Crida, sto ultimando le riparazioni della sfera metidrica e conto d'oggi in otto di lanciarla di bel nuovo in mare e ritornare sotto acqua con miglior macchina di prima, ma le spese mi opprimono, e per quanto sia generoso il compagno, ho adesso assoluto bisogno di trecento lire (1,8 milioni di lire odierni), che non so dove pescarle, se tu non mi aiuti. Non te ne farei domanda, se non sapessi potertene, dopo qualche mese, far restituzione mediante il sussidio che per legge il nostro Governo deve darmi, non per premio ma per la semplice costruzione, come tu certo non ignori farsi a tutti.(...)"*

Apprendiamo così che la Sfera, a quattro mesi dall'avaria, è ancora in riparazione e che esiste un finanziatore, dal quale però Vignot non vuole o non può ricevere altro aiuto, anche se modesto, facendo invece conto sulla *Legge sulla Marina mercantile* del 6 dicembre 1885.

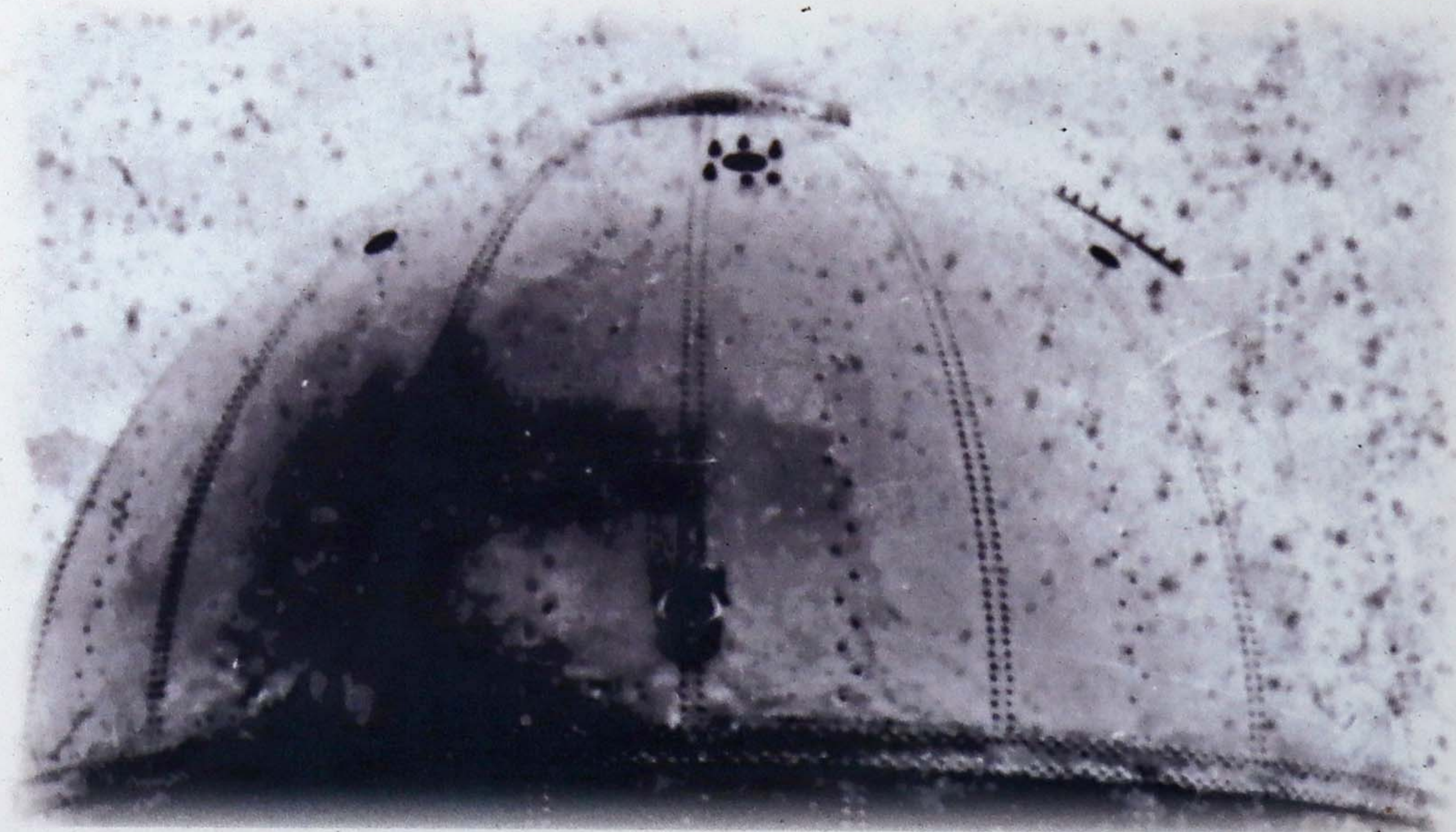
Questa legge in effetti prevedeva un compenso di costruzione agli scafi

metallici, che con legge del 30 giugno 1889 veniva portato a lire 77 (circa 470.000 lire odierne) per tonnellata di stazza lorda, sempre a patto di vedersi riconoscere l'iscrizione nella prima classe del Registro navale italiano. Purtroppo la legge del 1885 era decennale e perciò scaduta il 31 dicembre 1895. Il nuovo disegno di legge, che la sostituiva, limitò il compenso pieno alle sole navi che superavano le 150 tonnellate di stazza lorda, riducendolo per le inferiori a lire 37,50 (circa 225.000 lire odierne). Avendo la Sfera Metidrica uno scafo di circa 66m<sup>3</sup>, era equivalente a 23 tonnellate di stazza lorda e Corzetto poteva quindi sperare in un compenso massimo di lire 862,5 (circa 5.250.000 lire odierne).

In ogni caso, il buon Crida, il 5 febbraio successivo, fece pervenire al Corzetto la somma richiesta. Il 23 marzo 1896, Vignot scrisse a Crida chiedendogli un certificato di cittadinanza italiana e pregandolo di spedirlo all'Avv. Gian Giacomo Vitale di Torino, il quale si sarebbe incaricato di allegarlo alla domanda di iscrizione della Sfera Metidrica nel Registro navale, da spedirsi direttamente a S.E. Brin a Roma. In chiusura Vignot affermava che la Sfera era bella e pronta, in attesa del varo ufficiale.



**Il Cantiere navale di Lerici (1901).**





**N**on sappiamo se Corzetto Vignot ricevette o meno il compenso di legge desiderato, in ogni caso il corrispondente locale de **La Nazione** di Firenze riferì, il 20 maggio 1896: *"Pochi giorni fa vidi il signor Corzetto tutto raggiante di gioia che si recava a far le prove d'immersione della sua sfera mitidrica (sic) nelle acque del porto di Lerici. Ebbi il piacere d'assistervi a pochi metri di distanza, mentre una folla immensa fu obbligata di partecipare alle prove dalle Calate."* L'attenzione affettuosa dei lericini per quella che ci risulta chiamassero "Bala", si espresse in vari modi. Il prof. Enrico Calzolari, studioso della storia del Golfo, ne ha ritrovato sul **Ciao-La Spezia**, un periodico umoristico, due interessanti esempi. Il 14 giugno 1896, il nuovo corrispondente locale, in una rubrica intitolata "Da Lerici, a colpi di frusta", così si esprime: *"... mi sento d'essere un ... Un navigator ardito, un congegnatore in ferro, un audace argonauta, un mitidrico del signor Corzetto... E...ciao"*. Il 28 giugno successivo nella rubrica "il Ciao a Lerici" si legge: *"(...)* Presentemente sono lo assessore mitidrico, lasciatemi digerire in pace la sfera del Corzetto,(...)". La firma è di Innocenzo Medusei. Sempre il prof. Calzolari sta anche portando alla luce l'origine anarchica (1895) della locale

Pubblica Assistenza, sino ad oggi nascosta da una rifondazione successivamente avvenuta da parte della massoneria, che all'epoca agiva ancora pubblicamente con intenti di proselitismo, in competizione serrata con anarchici utopisti, socialisti e cattolici. Se poi si conta la forte presenza di *arsenalotti*, che ogni giorno si si recavano, con i battelli dell'*Unione Operaia del Golfo*, a lavorare in Arsenale, il panorama sociale e politico lericino risultava quanto mai vivace. Era questa la Lerici, davanti alla quale Vignot compì varie prove a mare sino a raggiungere, entro la fine del luglio 1896, la 12ª immersione della sua Sfera Metidrica, pardon, della "Bala".



Veduta di Lerici (1998).



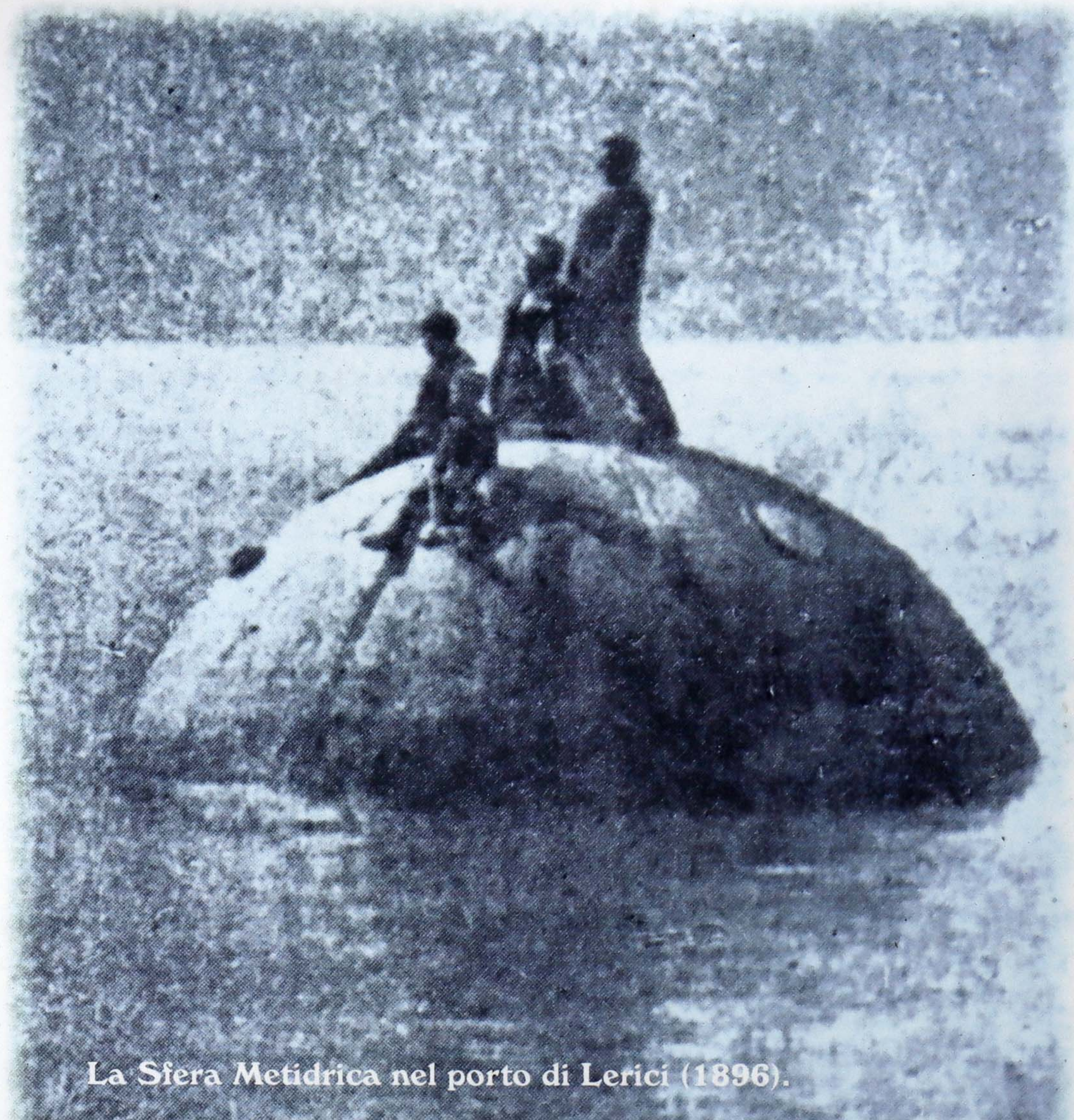
Calafati e maestri d'ascia della Cooperativa Lavoratori del Mare (1910).



La 13ª immersione era prevista per sabato 1º agosto 1896. Quel giorno la Sfera venne rimorchiata a San Bartolomeo, dove fu caricato il serbatoio dell'aria compressa, sino a una pressione di 15 atmosfere. Riportata la Sfera nel porto di Lerici, si constatò subito che, nel tragitto, la pressione era diminuita di un terzo circa. Ritornare indietro a ripetere la carica o usare le pompe a mano sul posto, avrebbe comunque voluto dire che per quel giorno si rinunciava all'immersione. Corzetto Vignot decise perciò di affrettare i preparativi e di immergersi comunque, anche se per un tempo minore del previsto.

Alle 13, Pietro Corzetto Vignot ed i suoi collaboratori Coppi e Brenna, si chiusero all'interno dell'ambiente abitabile. Alle 14, completate alcune procedure, tolsero la copertura provvisoria del pozzetto inferiore ed il Brenna ne approfittò per farsi una nuotata rinfrescante, uscendo e rientrando dal pozzetto stesso. Alle 15 iniziò la discesa, calando il "paracadute subacqueo". Questo era in realtà un corpo morto di tre quintali, legato con una robusta catena alla parte interna del pozzetto. Serviva, una volta che avesse toccato il fondo, a trattenere la Sfera in assetto positivo a poca distanza dal fondale, consentendo piccoli movimenti verticali svolgendo e avvolgendone la catena; inoltre poteva essere abbandonato

al fondo, per risalire rapidamente in caso di bisogno. Quel giorno però, la discesa avvenne con troppa zavorra d'acqua e la Sfera, invece di fermarsi nel momento in cui il paracadute toccava il fondo, proseguì la corsa e si sprofondò nei fondali melmosi, antistanti il porto lericino. L'impatto provocò un'irruzione d'acqua nell'ambiente abitabile, subito ricacciata dalla superiore pressione interna dell'aria, tranne che per circa 2 metri cubi che allagavano l'area del pozzetto. Era una cosa da nulla, sarebbe bastato aumentare la pressione ambientale dell'aria di un valore equivalente per liberarlo dall'acqua rimasta. Ma, quando si aperse la relativa valvola del serbatoio, si scoprì che esso di aria non ne conteneva più, nemmeno un litro. La Sfera Metidrica mancava totalmente del suo mezzo di emersione. Anche liberando il paracadute subacqueo non si sarebbe potuti risalire perché la zavorra d'acqua nell'ambiente aeridrico era eccessiva. Si affacciò allora l'orribile prospettiva di una morte per asfissia. Dovevano essere circa le 15 e 30 e Vignot e compagni calcolavano di possedere 56 metri cubi di aria respirabile, dei quali però una parte veniva consumata da tre lumi, accesi sin dalle 13. In queste condizioni stimarono di avere aria a sufficienza per non più di 10 ore. Non restava che aspettare e sperare nell'aiuto esterno di qualcuno.



La Sfera Metidrica nel porto di Lerici (1896).



Il porto di Lerici (1903).

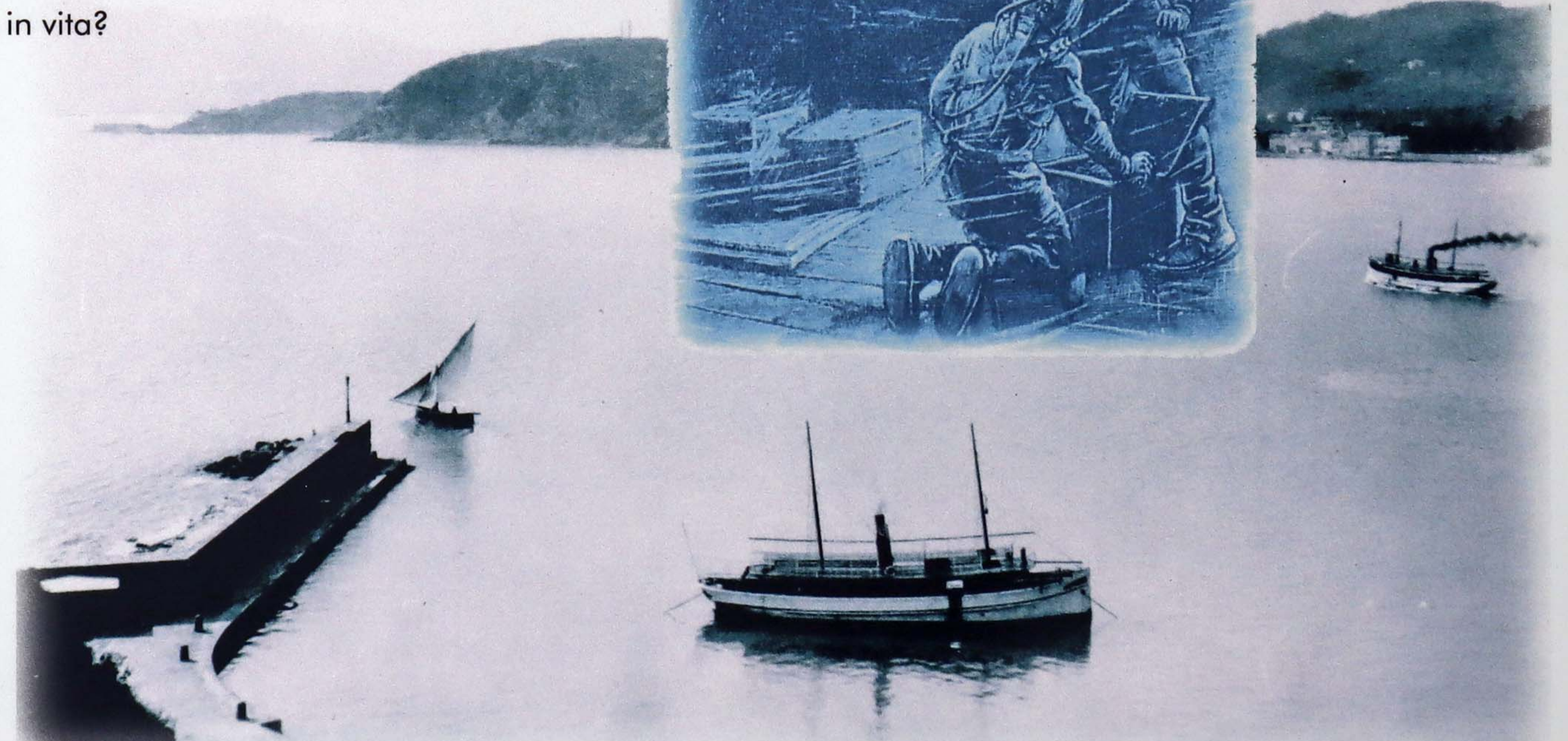
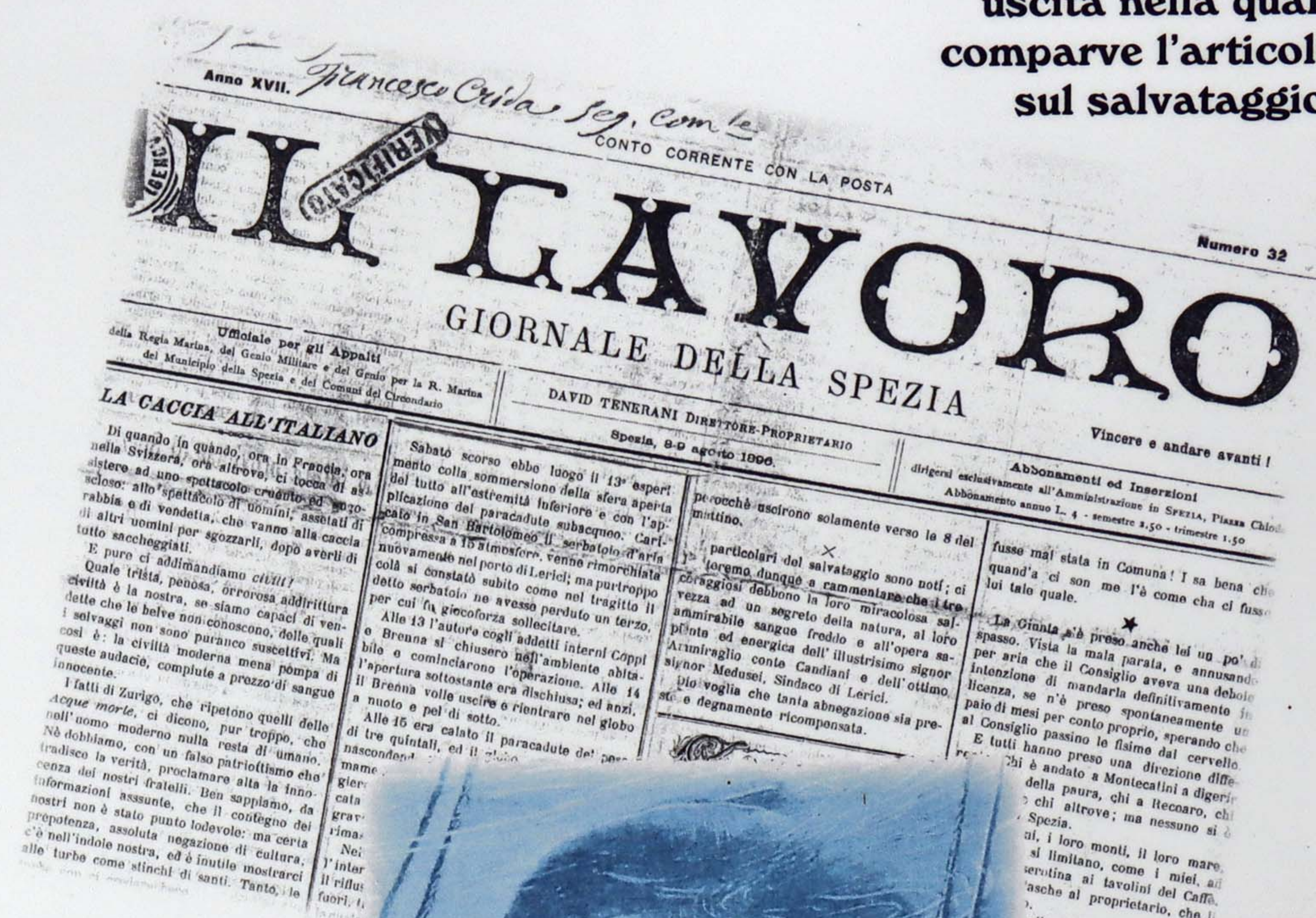


Verso sera, a Lerici, si cominciò a capire che qualcosa non stava andando per il verso giusto. La Sfera si era immersa nel primo pomeriggio e non aveva mai tardato così tanto a riemergere. Con il calar del sole, che in quel 1° agosto tramontò verso le 19 e 50, alcuni battelli si recarono sul luogo dell'esperimento, senza riuscire però a scorgere nulla perché la luce era ormai troppo scarsa. È a questo punto, che entra in scena il vice sindaco di Lerici, Francesco Medusei, costruttore navale e amico del Corzetto. Resosi conto dell'impossibilità di portare aiuto con i mezzi locali, fece telegrafare una richiesta di soccorsi al Comando in capo del Dipartimento, a Spezia. Il Comandante del Dipartimento, contrammiraglio Candiani, anch'egli amico del Vignot, diede disposizioni perché dall'Arsenale partisse immediatamente un pontone a bigo, trainato da due rimorchiatori, con a bordo alcuni palombari ed altre attrezzature di salvataggio. Per dare la massima celerità all'operazione, ne prese direttamente il comando con l'assistenza del capitano di fregata Marselli e del capitano di corvetta Bagini. Verso le 2 e 30 iniziavano i lavori di recupero della Sfera. I palombari dovettero pensare a lungo per identificarne l'esatta posizione, anche perché il fango la sommergeva per gran parte. Dopo alcune interminabili ore di lavoro, si riuscì,

finalmente, ad imbragarla, ed iniziò la manovra per riportarla a galla. Tra le 7 e 30 e le 8 del mattino del 2 agosto 1896, Pietro Corzetto Vignot aprì il portello superiore, accolto dagli applausi della folla che assisteva, su un gran numero di imbarcazioni, allo svolgimento dei lavori di salvataggio. Corzetto, commosso, salutò e ringraziò il contrammiraglio Candiani, anche a nome dei suoi compagni, i quali non dovevano, evidentemente, essere in condizione di farlo.

Il personale della Regia marina impegnato nell'operazione diede un'encomiabile dimostrazione di efficienza, portando a termine la missione, in piena notte, a circa 12 ore dal primo allarme. Nonostante ciò, ne erano trascorse quasi 17 da quando la Sfera Metidrica aveva iniziato la manovra d'immersione. Come potevano, Vignot e compagni, essere ancora in vita?

**"Il Lavoro"**  
dell' 8-9 agosto 1896,  
uscita nella quale  
compare l'articolo  
sul salvataggio.



Il porto di Lerici, visto dal castello (1897).



Corzetto Vignot e i suoi due compagni rimasero circa 16-17 ore nella Sfera Metidrica e ne uscirono malconci, ma vivi, contro le loro stesse previsioni. Da questo fatto Vignot dedusse di aver scoperto qualche nuova verità scientifica sulla respirazione, in condizioni di isolamento subacqueo. In realtà, grazie alle verifiche compiute dal sig. Faustolo Rambelli, presidente del Centro iperbarico di Ravenna, sappiamo che l'aria a disposizione dei tre uomini era ampiamente sufficiente. Il vero problema, come spesso avviene in questi casi, era semmai costituito dall'anidride carbonica dovuta alla respirazione e ai tre lumi. Un calcolo approssimato del sig. Rambelli, stima che, al momento dell'emersione, l'anidride carbonica avesse quasi raggiunto la fascia critica dell'8-10% in rapporto all'aria disponibile, fascia oltre la quale il soggetto intossicato passa dall'incoscienza alla morte.

Un altro punto da chiarire è l'effettiva profondità raggiunta dalla Sfera, in quel 1° agosto 1896. La leggenda ricorrente la fissa a 20 metri. Tuttavia il fatto che i lericini, dalle banchine del porto, potessero accorgersi della mancata emersione, ci dimostra che l'episodio doveva essersi svolto nella rada circostante. La profondità del Golfo, in un raggio di tre chilometri di fronte a Lerici,

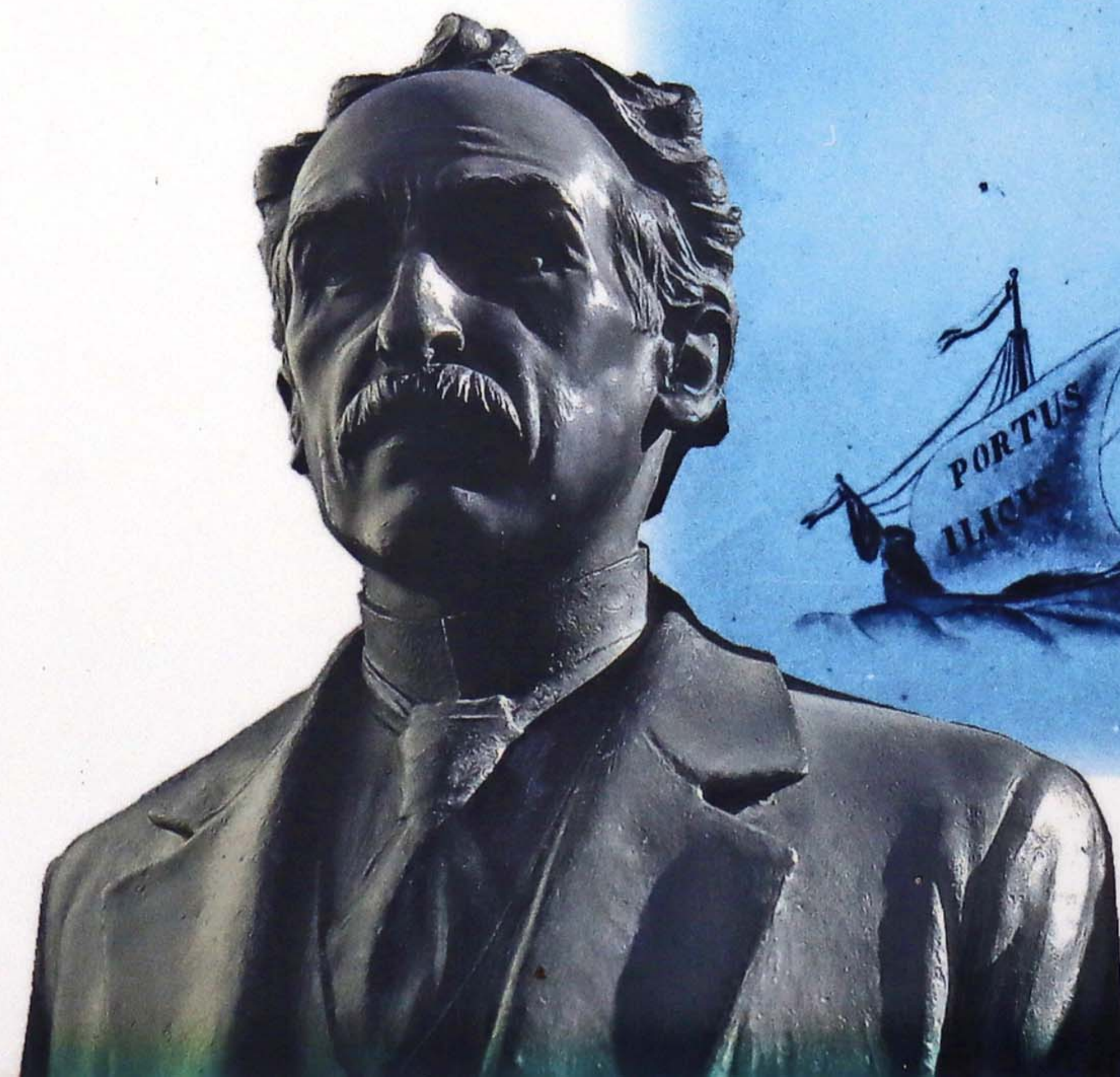
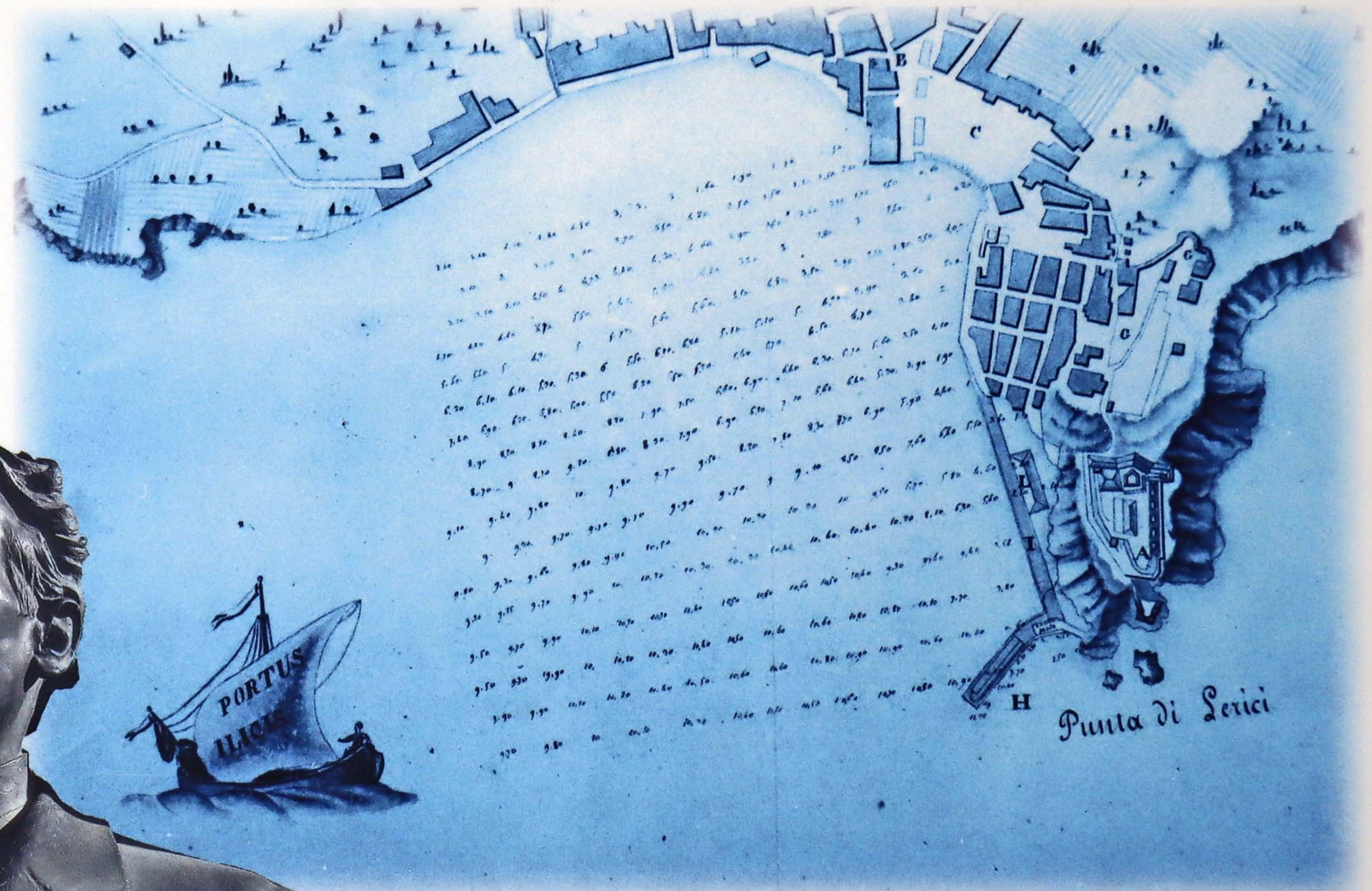
è attorno agli 11-12 metri e non supera comunque mai i 15 metri. Per verificarlo, è sufficiente dare uno sguardo alla carta idrografica del Golfo della Spezia. Questa minore profondità spiega perché Vignot, Brenna e Coppi non vennero colpiti dall'inevitabile embolia che coglie chi, avendo respirato aria alla pressione dei venti metri di profondità, risalga senza aver rispettato le fasi di decompressione, (tecnica allora ancora sconosciuta).

In ultimo va detto che, nella biografia corzettiana, sopravvivono tenacemente molte leggende, tramandate di autore in autore. Per questo motivo, onde evitare di aggiungere mito a

leggenda, si è scelto di prendere in considerazione solo ciò che poteva essere documentato e riscontrato.

Non trova alcun riscontro, per esempio, l'affermazione del Casimiro Carosini, di aver fatto parte dell'equipaggio della 13ª immersione. Nessuno degli inviati dei giornali che si occuparono dell'episodio (*Il Lavoro, La Nazione, La Stampa*) vi fece cenno. Inoltre, difficilmente un quarto componente sarebbe sfuggito alla gran massa di persone presenti.

Ducato di Genova. Carta del porto di Lerici (17 settembre 1817).



Busto di Corzetto Vignot (1948).



**D**omenica 13 settembre 1896, a 43 giorni dall'incidente, Pietro Corzetto Vignot tornava ad immergersi, per verificare se la perdita d'aria compressa avesse avuto luogo solo dalla valvola difettosa e dalle due giunzioni del serbatoio torico, già sistemate, o vi fossero altre avarie ancora da individuare.

Ne dà l'annuncio una locandina dell'Unione Operaia del Golfo, nella quale si offriva agli spezzini la possibilità di assistere al nuovo esperimento della Sfera Metidrica, con una corsa di andata e ritorno per il porto di Lerici, sui vapori dell'Unione, al prezzo di 50 centesimi (3.000 lire odierne).

Non sappiamo quanto successo abbia ottenuto quest'iniziativa, tuttavia essa ci segnala che le notizie di stampa sul salvataggio dell'agosto scorso, avevano riportato Corzetto Vignot all'attenzione dell'opinione pubblica del Golfo. Inoltre, dato che Vignot aveva scelto di ripetere l'immersione alla stessa ora e nello stesso luogo della precedente, ci conferma che essa avvenne in un punto prossimo al porto di Lerici.

Nell'occasione, Francesco Medusei e Coppi, a bordo di una barca, assisterono dall'esterno allo svolgersi dell'immersione, mentre Brenna, Ferraris e il giovane Casimiro Carosini entrarono nella Sfera con Corzetto Vignot.

Alle 16 venne chiuso il portello superiore e alle 17 e 30 iniziò, lentamente, la discesa. Dopo un quarto d'ora di fondo, la Sfera iniziò a risalire e tornò a galla senza alcun nuovo inconveniente.

Da questo esperimento Corzetto uscì rassicurato sull'affidabilità generale del suo congegno, ma dichiarò apertamente che la grave imperfezione costruttiva del serbatoio torico dell'aria compressa, realizzato a sezioni e con una ghisa debole e porosa, ne limitava di molto le capacità operative. Volendo evitare i forti costi di una sostituzione totale, Vignot pensò ad un parziale rimedio: aggiungere un secondo piccolo serbatoio di riserva, capace di contenere aria ad altissima pressione.

**La Sfera Metidrica all'uscita degli addetti ai lavori subacquei**  
(la una fotografia dell'artista GIOVANNI LUINO — Spezia, Viale Savoia. N. 36)  
Fototipia dello Stabilimento TURATI — Milano



Fotografia scattata, probabilmente, il giorno della 14<sup>a</sup> immersione.

**SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE  
A VAPORE  
UNIONE OPERAIA  
DEL GOLFO**

Domenica 13 corr., tempo permettendolo, dalle ore 15 alle 17 nel porto di Lerici continueranno gli esercizi d'immersione e d'emersione dal fondo del mare della SFERA-METIDRICA di PIETRO CORZETTO-VIGNOT per constatare un importante fenomeno fisico-idraulico. La Società Unione Operaia in tale circostanza metterà a disposizione del pubblico i suoi vapori, partendo dal pontile di legno in Spezia alle ore 14,30, per assistere all'esperimento.

Prezzo andata e ritorno Cent. 50.  
LA DIREZIONE

Locandina affissa a Spezia, in occasione della 14<sup>a</sup> immersione.



Sulla base delle immersioni svolte sino ad allora, Pietro Corzetto Vignot ebbe la felice intuizione di scrivere il suo documento più famoso:

**Relazione dell'Autore sui primi esperimenti della Sfera Metidrica.**

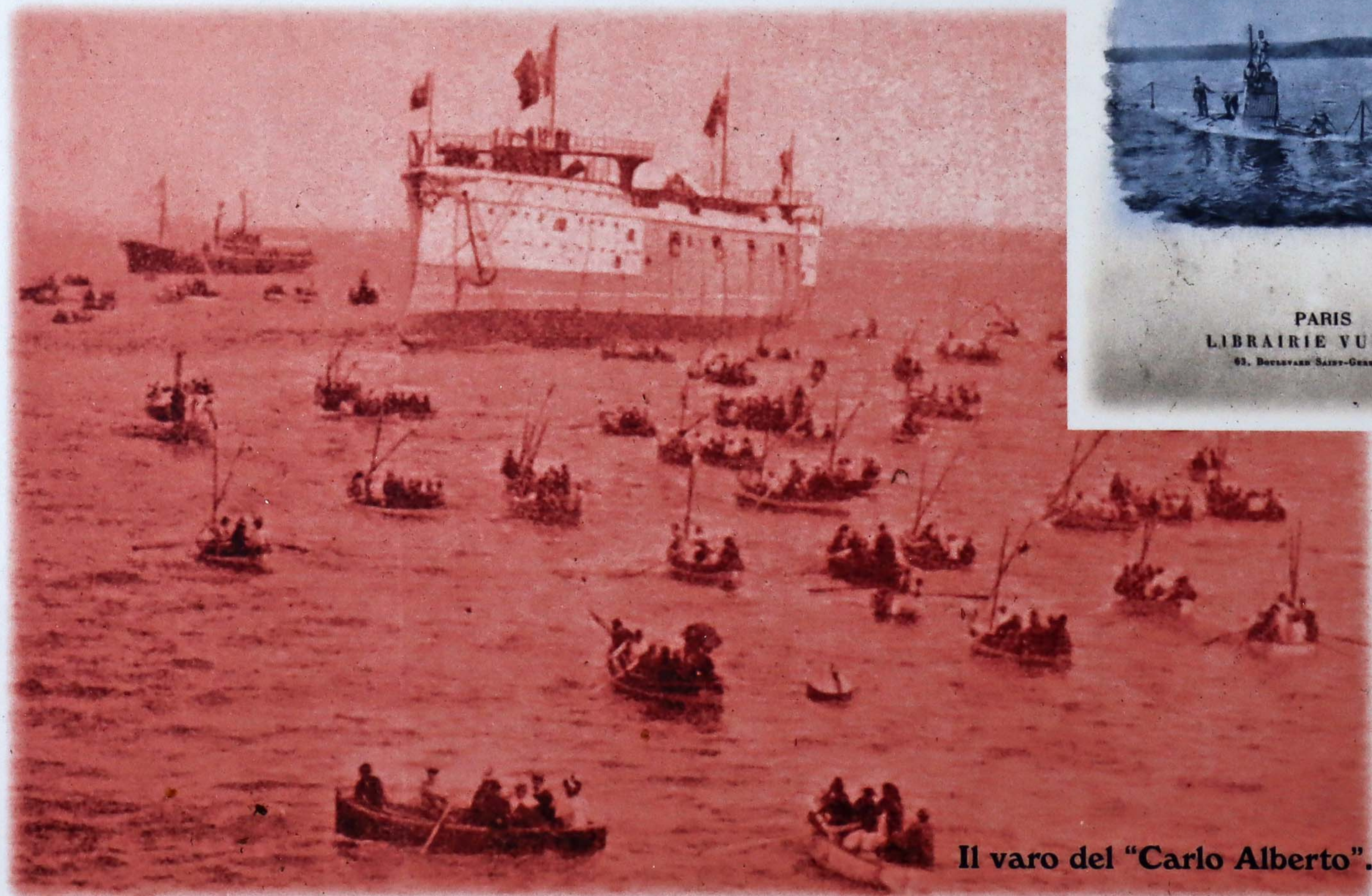
Il testo è datato Spezia, 12 settembre 1896. La versione giunta sino ai nostri giorni, è stata stampata dalla tipografia Sartori di Spezia, nel 1897. Gli stampatori portarono spesso fortuna al Vignot. In questo caso, grazie alle copie tirate in tipografia, la *Relazione* sopravvisse all'oblio, sia direttamente, sia venendo citata da molti degli autori che l'avevano letta. Già nel 1906, persino un scrittore di cose navali francese, come G.L. Pesce, poté inserire la Sfera Metidrica nella sua esaustiva opera "*La navigation sous-marine*", proprio grazie al fatto di aver letto una delle copie della *Relazione*.

Il documento conta 16 pagine, ed è diviso in 10 capitoletti: PROEMIO; DESCRIZIONE DELLA MACCHINA; ESAME DELLA FORMA; ESAME DELLA DISPOSIZIONE INTERNA; RISULTATO D'EQUILIBRIO; RISULTATO D'EMERSIONE; RISULTATO DI LUCE; RISULTATO DI RESPIRAZIONE; RISULTATO ACUSTICO; CONCLUSIONE.

Nel testo si riassumono le caratteristiche principali della Sfera Metidrica, con i risultati "scientifici" raggiunti e per la prima volta si presenta la possibilità di

impiegarla come ordigno bellico, armato di siluri. Questa improvvisa *militarizzazione* di un congegno sperimentale, parrebbe un estremo tentativo di raccogliere l'interesse degli ambienti della Regia marina attorno alla sua invenzione. Ambienti che però stavano dimostrando una miopia stupefacente verso i mezzi subacquei. Difatti, già dal dicembre 1895, il sommergibile "Delfino", che aveva dato dimostrazioni operative convincenti, persino davanti a Sua Maestà, il Re Umberto I, giaceva del tutto dimenticato in un capannone dell'Arsenale. L'occasione alla quale probabilmente

Corzetto Vignot guardava, era il varo dell'incrociatore "Carlo Alberto", previsto per il 23 settembre successivo, al quale sarebbero intervenuti il Principe di Napoli, futuro Vittorio Emanuele III, il Duca di Genova, che da alcune fonti è considerato in rapporti amichevoli con il Vignot, ed altri membri della corte, del governo e della marina. Per quanto se ne sa, nemmeno la *Relazione* valse a smuovere l'indifferenza generale per tutto ciò che non si limitasse a galleggiare sulle onde.



Il varo del "Carlo Alberto".



G.-L. Pesce.

**La Navigation**  
2<sup>e</sup> édition  
Préface de M. LAUREUR  
**Sous-Marine**



PARIS  
LIBRAIRIE VUIBERT  
63, Boulevard Saint-Germain, 63







**S**pezia, 18 marzo 1998, l'autore di questa esposizione ritrova e apre un voluminoso fascicolo conservato nell'Archivio di Stato di La Spezia, così intitolato:

**Tribunale di Sarzana**

**FALLIMENTO Corzetto-Vignot Pietro**

*Dichiarato con Sentenza del di Cinque luglio 1900.*

All'interno vi si trovano notizie di estremo interesse per un periodo che va dal 1898 al 1903. Le ricerche attivate da questo ritrovamento sono ancora in corso, ma è già possibile presentare una breve sintesi degli eventi che vi sono descritti.

Intanto una premessa necessaria:

Pietro Corzetto Vignot costruì in Spezia un palazzo, ancora oggi esistente, al numero civico 346 di Corso Cavour. Al termine dei lavori, vi lasciò una targa così concepita:

PER LIDIA MARTINOLO

COSTRUSSE PIETRO CORZETTO VIGNOT

NELL'ANNO MDCCCXCVII

Tornando ai fatti emersi dal fascicolo predetto, si scopre che Corzetto Vignot, ben lungi dall'abbandonare la sua invenzione all'inattività, la lanciò in un'altra avventura. Nel giugno del 1898, il vapore "Luigi", di proprietà della ditta Tardy di Genova, venne venduto, per la demolizione, alla ditta Fratelli Fabiani di Spezia. In conseguenza di ciò fu rimorchiato al cantiere dell'Olivo, a

Portovenere. I lavori di demolizione erano già arrivati fino alla stiva, quando un colpo di mare, la notte del 2 gennaio 1899, fece affondare lo scafo.

Il 18 maggio seguente, il signor Tito Fabiani stipulò con Corzetto Vignot una convenzione, che riconosceva a quest'ultimo 21 lire per tonnellata (128.000 di lire odierne) del materiale soggetto a Regia dogana, oltre a lasciare ogni altra cosa rinvenuta nella stiva in sua proprietà, in cambio della riemersione dello scafo. È da notare che nella convenzione, di cui purtroppo non rimane traccia, non si faceva cenno ad alcuna scadenza. Vignot si mise subito all'opera e, firmando cambiali su cambiali, spese 2.000 lire (12.200.000 di lire odierne) in attrezzature e ben 20.000 lire (122.000.000 di lire odierne), per costruire sei botti "metidriche" di sollevamento, del volume di 120 m<sup>3</sup> ciascuna, da affiancare nel recupero alla **VITALIA**, che altri non era se non la Sfera Metidrica la quale finalmente aveva un nome proprio. Va rilevato che Vignot si aspettava di recuperare 800 tonnellate di peso, per un ricavo di sole 16.800 lire contro le 22.000 investite nell'operazione. Comunque, fatte che furono le spese ed arrivati a buon punto i preparativi, ritardati dalla sottostima dello stesso Fabiani del peso da sollevare, il Fabiani decise di sbarazzarsi

di Corzetto Vignot. Non potendo contestarne l'opera, pensò bene di eliminarlo comperando, e facendo comperare da suoi compari, alcune delle cambiali firmate dal Vignot, per poi metterle all'incasso e così farlo protestare prima e fallire poi.

L'uomo che resse le fila di questa sporca operazione fu l'avvocato Luigi Barabino, legale rappresentante di Tito Fabiani e di... Lidia Martinolo! Sì, perché su molte delle cambiali di Vignot compare il suo avallo, oltre a possederne lei stessa di intestate a suo nome.

In ogni caso, la manovra riuscì alla perfezione ed il 5 luglio 1900, Pietro Corzetto Vignot veniva dichiarato fallito dal Tribunale di Sarzana.

La partita, però, non era ancora persa.

**Palazzo Martinolo, decorazione interna (1897).**



**Cantiere dell'Olivo, Portovenere (1949).**



**P**ietro Corzetto Vignot fece la mossa giusta: presentò un'istanza di opposizione al fallimento.

Rifiutava di considerarsi fallito perché aveva pur sempre un grande debitore: Tito Fabiani. Difatti, la convenzione stipulata con il Fabiani restava valida e perciò Vignot voleva poter riprendere il lavoro, interrotto contro la sua volontà, o essere risarcito dei danni subiti.

L'opposizione al fallimento portò a sospendere l'esecutività, almeno sino a che il Tribunale di Sarzana non avesse deciso in merito. Non mancarono tuttavia i bocconi amari. Il giorno dopo la sentenza, il 6 luglio 1900, gli ufficiali giudiziari si presentarono a casa del Vignot, a Portovenere, per apporvi i sigilli e farvi l'inventario dei beni vendibili. Vi trovarono solo la madre Maria Peno Mazzarino, ormai ottantenne, e, davanti a lei, procedettero a fare la lista delle poche e povere cose presenti. La firma di Maria, in calce al documento, è commovente.

La *Vitalia*, le botti metidriche e le altre attrezzature di lavoro, si trovavano ormeggiate all'isola di Palmaria, e lì vi vennero lasciate sotto sequestro. Si giunse così al 24 agosto 1900. In quella data il Tribunale di Sarzana respinse l'opposizione del Vignot al fallimento. Il liquidatore, avv. Bertagna, chiese allora al giudice fallimentare di poter rapidamente

vendere i beni mobili sequestrati, per concludere la vicenda. Il giudice diede il suo assenso, condizionandolo però, fortunatamente, ad una perizia della Sfera Metidrica, che ne stimasse il valore commerciale. Per la nomina dei tre periti necessari, scelti da una rosa di candidati indicati dallo stesso Corzetto Vignot, si persero così altri otto mesi. Fu allora che Tito Fabiani, spazientito dalle lungaggini processuali, mise a segno un nuovo colpo mancino. Contando sul fatto che l'acquirente ignorava l'esistenza di una convenzione con il Corzetto Vignot, rivendette, alla stessa ditta Tardy di Genova, lo scafo affondato del "Luigi". Fu così che, di fronte ad un Corzetto ignaro della vendita, una squadra di palombari ed operai, incaricati dalla Tardy, ridusse in pezzi lo scafo, a colpi di dinamite, e ne asportò i materiali dal fondo, imbarcandoli per Genova. Davanti alle violente rimostranze di Corzetto, dovettero persino intervenire i carabinieri del Varignano. Lavoro e credito avevano ormai preso definitivamente il volo, non restava altro da fare che proseguire la battaglia in sede giudiziaria. Vignot aveva già presentato appello, presso la Corte d'Appello di Genova, contro la sentenza del Tribunale di Sarzana che respingeva la sua opposizione al fallimento. Questa volta la risposta fu positiva. Da Genova si

ordinò di accertare l'esistenza o meno della convenzione con il Fabiani. In pratica, il Tribunale di Sarzana fu chiamato a riesaminare il suo sbrigativo operato.

Il 29 dicembre 1902, il Tribunale di Sarzana revocò la sentenza di fallimento del 5 luglio 1900. Inespugnabilmente però, solo il 7 agosto 1903, e su istanza del legale di Vignot, venne disposta la restituzione dei beni, rimasti sotto sequestro in Portovenere ed alla Palmaria. Con questo ultimo atto, si chiude il fascicolo processuale, lasciando aperti ancora molti interrogativi.

Poco tempo dopo, il 31 ottobre 1903, a Portovenere, moriva Maria Peno Mazzarino.

**Portovenere. Processione del Corpus Domini (1898).**

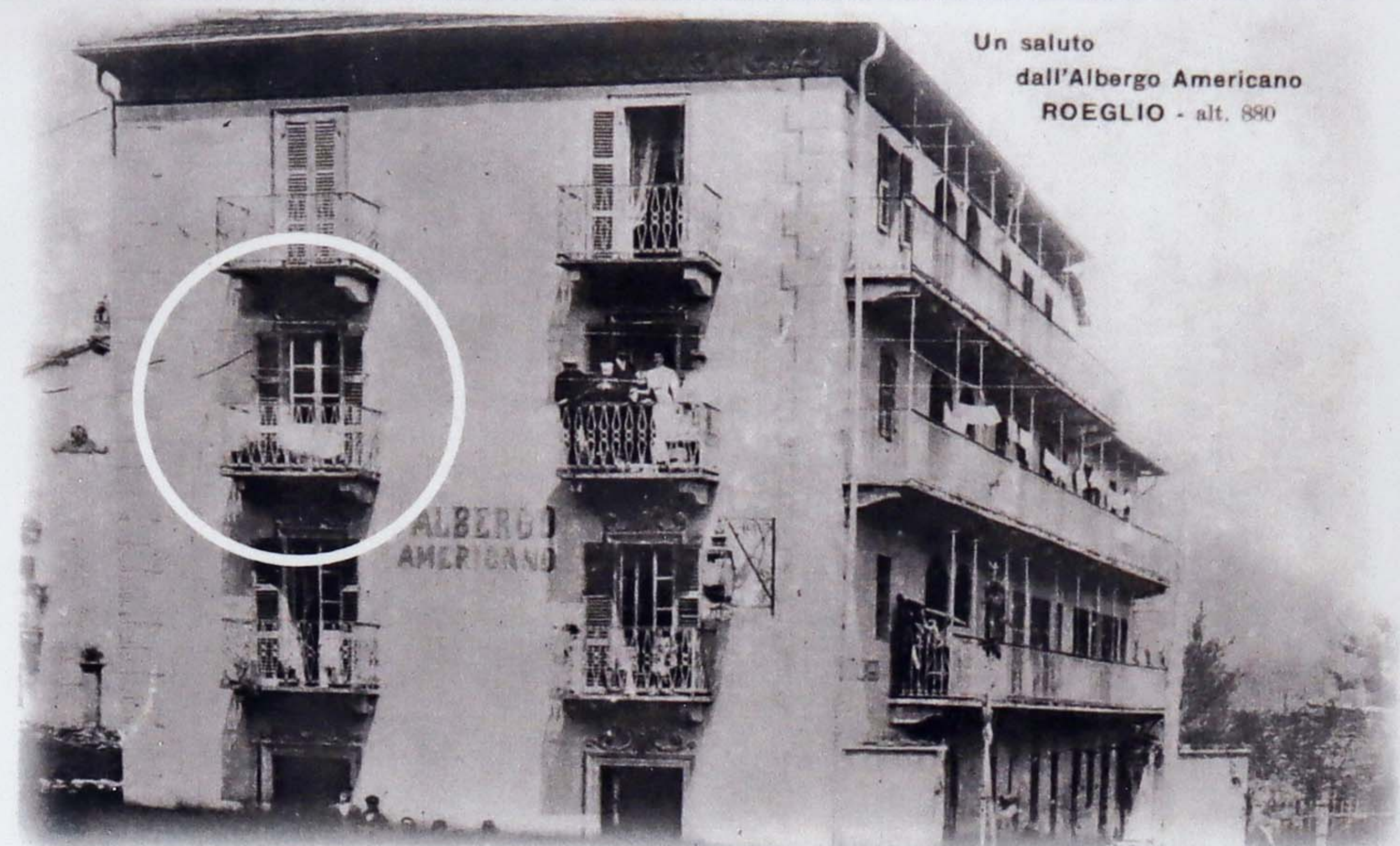




Nel 1908, Pietro Corzetto Vignot ritornò definitivamente a Rueglio, accolto come un familiare da Pezzana Martin d-la Moja, proprietario dell'Albergo Americano. Da allora, una delle camere al terzo piano, divenne "la stánsja d-l Vignòt". Il Corzetto di quel tempo, pur prostrato dalle esperienze liguri, conservava una vitalità sufficiente per lanciarsi in imprese donchisottesche: dalla battaglia burocratica per ottenere che Rueglio divenisse sede di Pretura, alla perorazione della costruzione di una strada sulla sponda destra del Chiusella. Tuttavia la più importante attività di questo periodo fu la redazione della seconda edizione di *Stil-Alpin*, finalmente radunato in unico volume presso l'editore Garda di Ivrea, nel 1911. Nel lungo lavoro di preparazione, assistito dal giovane avv. Pier Secondo Buracco, Vignot ripensò le regole di trascrizione e aggiunse qualche nuovo componimento. Un anno dopo, il 22 settembre 1912, con una solenne cerimonia, Rueglio gli tributò "onori petrarcheschi". Tra le tante adesioni giunse anche quella del grande poeta provenzale Frédéric Mistral. Usando parole tratte dalla poesia *Al pòpul d-Ruvéj* (*Al popolo di Rueglio*), Mistral riuscì ad inviare un telegramma scritto in ruegliese:

**Salutânt 'l-téu talênt**  
(*Salutando il tuo talento*)

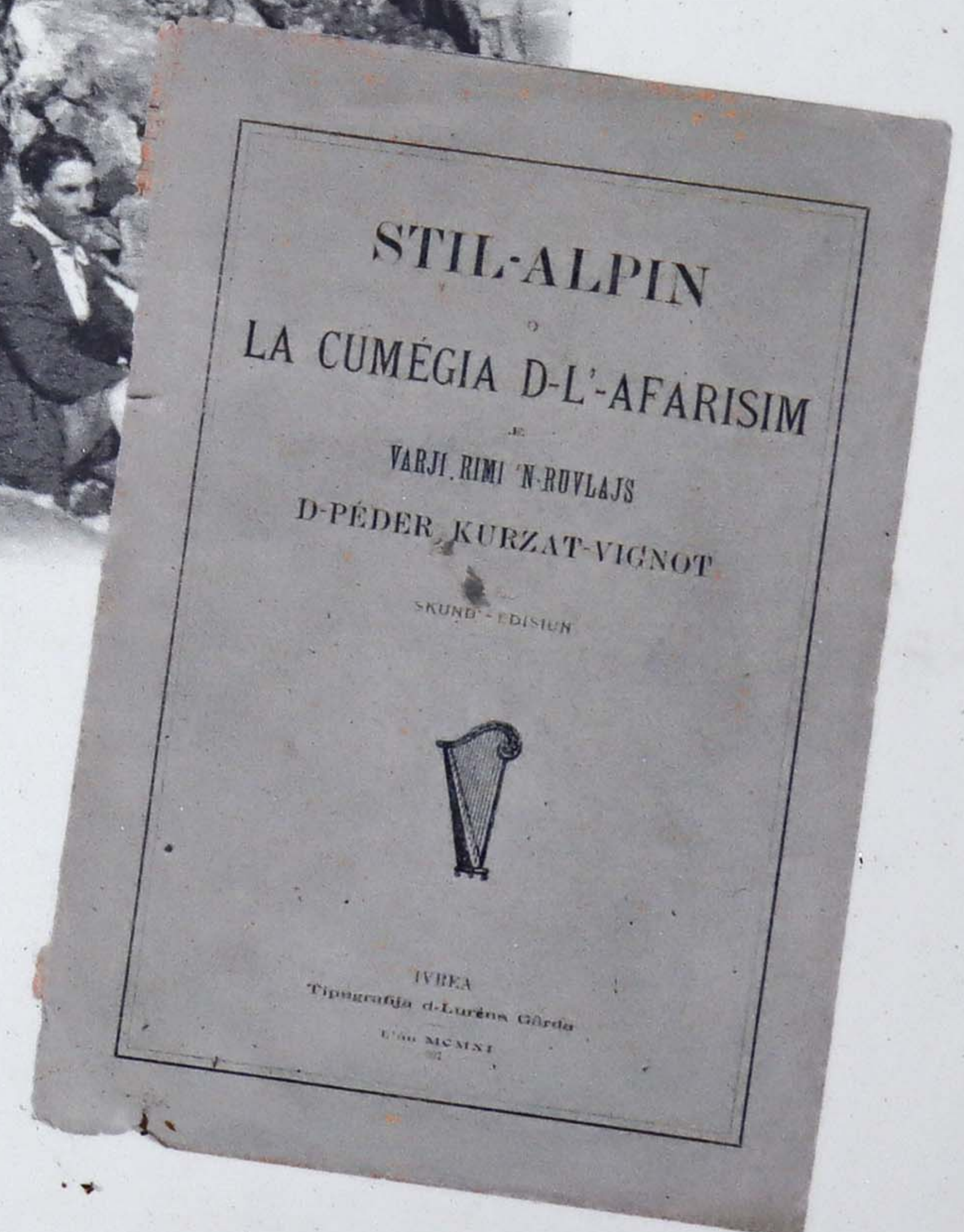
Proprio sull'edizione del 1911, si basò la prima traduzione in italiano di *Stil-Alpin*, data alle stampe in Ivrea, nel 1976, presso i Fratelli Enrico Editori. L'opera, dovuta al paziente lavoro della studiosa corzettiana Dilma Formento, consente al lettore di "immergersi" nello *Stil-Alpin* con il sicuro aiuto di un testo a fronte in italiano, arricchito da molte note di commento e vari cenni biografici. Va detto, che l'edizione di Ivrea fu il *canto del cigno* del Vignot poeta. In seguito avrebbe composto altri versi d'occasione, anche in italiano, senza più ritrovare la fresca vena dello *Stil-Alpin*. Negli ultimi anni accettò l'incarico, ovviamente non retribuito, di giudice conciliatore di Rueglio. Memore delle sue sventure giudiziarie, lo assolse con grande umanità e senso di giustizia. Sono state anche ritrovate due delibere del comune di Rueglio, inerenti una sua richiesta di concessione per l'estrazione di talco, alle quali tuttavia non risulta abbia mai dato un seguito operativo. Alcuni strascichi, non ancora chiariti, delle sue vicende spezzine, ne amareggiarono l'esistenza sino al 21 febbraio 1921, giorno in cui, per le conseguenze di una polmonite, raggiunse quei profondissimi fondali dai quali nessun uomo ritorna.



**Il cerchio indica la stanza del Vignot (1908).**



**Vignot, durante una gita alla cima Bossola (1913).**

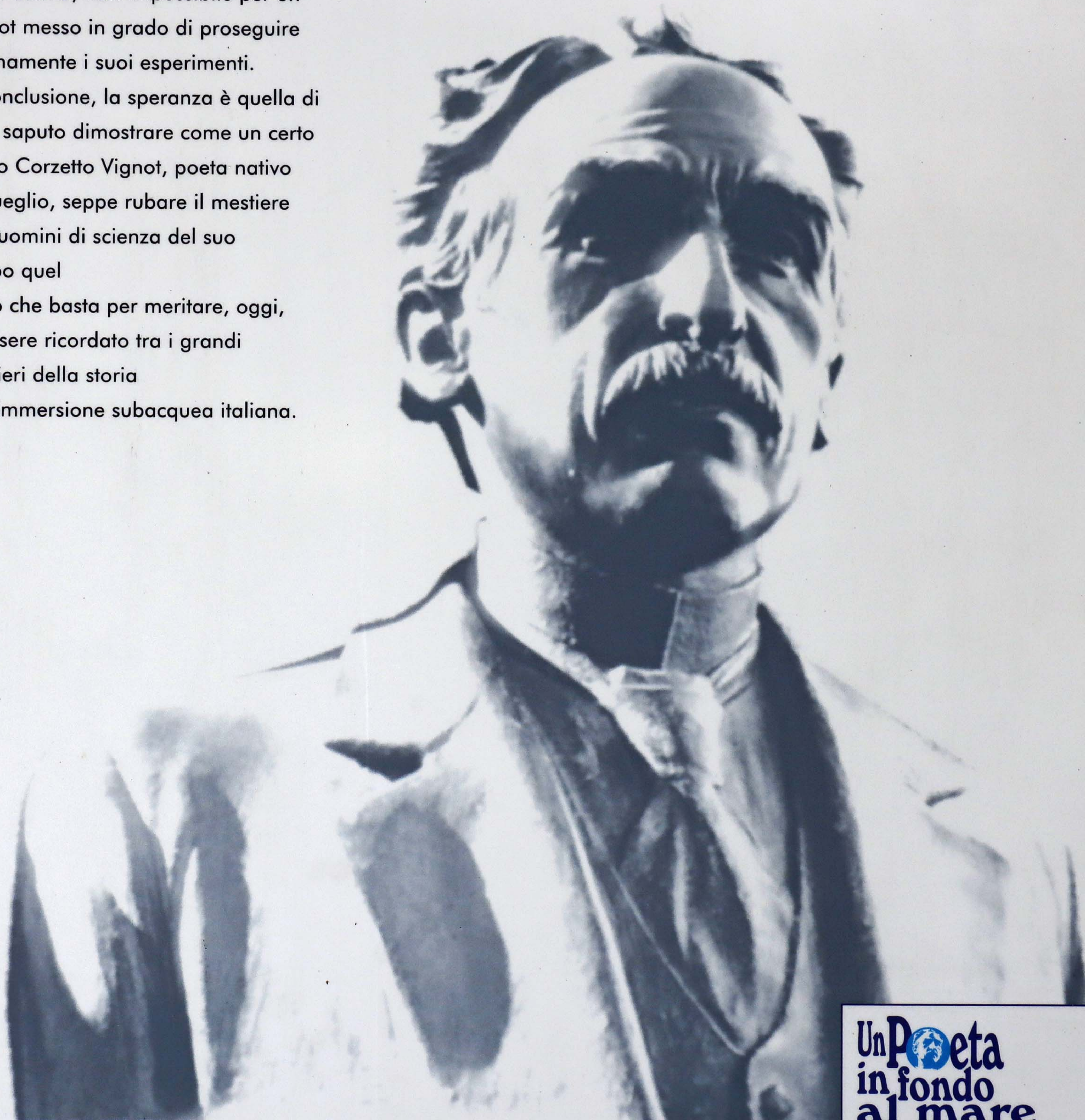


**L'edizione del 1911. Editore Garda di Ivrea.**



**P**ietro Corzetto Vignot, nonostante abbia lasciato scritto che la Sfera Metidrica era un prototipo sperimentale atto "ad eseguire il noto e sicuro, ed a decidere quello che possa essere vero dell'incerto, o ritrovare le nuove possibili verità", si applicò ad essa con uno spirito più vicino a quello di un antico demiurgo, che del moderno scienziato sperimentatore e tecnologo. Un atteggiamento dovuto alla sua naturale inclinazione poetica, cui si accompagnò, comprensibilmente, il desiderio di recuperare, almeno in parte, le forti somme di denaro investite nell'impresa. Sono probabilmente queste, le motivazioni concrete che lo spinsero a tentare di dimostrare l'immediata utilità e affidabilità operativa della sua invenzione, persino nell'improbabile ruolo di mezzo bellico. Cose impossibili da ottenersi con un oggetto ancora del tutto sperimentale. D'altronde, è pur vero che i tempi non erano maturi perché si finanziassero, a fondo perduto, mezzi pensati per la pura indagine dei fenomeni fisici, senza immediate ricadute pratiche in qualche settore produttivo. Non va infine sottovalutato che solo con l'abbandono dell'apertura inferiore, e quindi della respirazione a pressione ambiente in favore di quella atmosferica, la "Vitalia", avrebbe realmente potuto

anticipare il futuro batiscafo. Un passo, quest'ultimo, non impossibile per un Vignot messo in grado di proseguire serenamente i suoi esperimenti. In conclusione, la speranza è quella di aver saputo dimostrare come un certo Pietro Corzetto Vignot, poeta nativo di Rueglio, seppe rubare il mestiere agli uomini di scienza del suo tempo quel tanto che basta per meritare, oggi, di essere ricordato tra i grandi pionieri della storia dell'immersione subacquea italiana.



Un Poeta  
in fondo  
al mare

©1998, Fulvio Bortolozzo, editore in Torino.  
Proprietà artistica e letteraria riservata per tutti i Paesi.