

L'intervista del Direttore LAURA JELMINI

Tommaso Chieffi: una carriera da Wikipedia

Un'icona della nostra vela che può vantare un palmares pubblicato sulla famosa enciclopedia on line.

L'ultimo riconoscimento a livello ufficiale è recentissimo, quasi un regalo per il Natale 2020, cioè il Collare d'Oro al Merito Sportivo, la massima onorificenza assegnata dal CONI ad atleti che hanno conseguito un risultato di rilievo – prova olimpica o titolo mondiale - durante la loro carriera agonistica. In questo caso Tommaso Chieffi ha ottenuto l'onorificenza (un po' in ritardo, ma il CONI si è scusato) per la conquista del titolo iridato nel 1985 nella classe 470, in equipaggio con suo fratello Enrico.

Ne abbiamo parlato con lui in una lunga e interessante chiacchierata telefonica perché ovviamente in questi periodi non è possibile incontrarsi per un'intervista tradizionale vis à vis.





Quando Tommaso è diventato “velista”?

“La vela mi è sempre piaciuta - ci racconta - fin da quando ragazzini (io ed Enrico avevamo circa 6/7 anni) nostro papà ci portava con un Vaurien a spasso a Maralunga nel golfo di La Spezia durante le vacanze estive. Poi quando ci siamo trasferiti a Carrara – io avevo 10 anni – abbiamo iniziato la scuola vela locale anche se non eravamo proprio digiuni di questo sport. Inoltre io non ero né particolarmente portato né interessato ad altri sport e va da sé che ho continuato su questa strada”.

E così a partire già della sua adolescenza inizia per lui e suo fratello la carriera agonistica: *“Anche abbastanza strano visto che nostro papà non ci ha mai spinto in questo senso anzi vedeva la vela più come una sorta di lifestyle: ma evidentemente l’agonismo ce l’avevamo nel sangue”.*

Il 470 è sicuramente il suo grande amore: dopo i gruppi giovanili e l’alta specializzazione della FIV per un soffio manca la qualificazione alle olimpiadi di Mosca (1980), vince nel 1981 il Campionato Europeo e partecipa con un po’ di sfortuna ai giochi di Los Angeles. L’anno successivo, è il 1985, nelle acque di casa a Marina di Carrara si aggiudicherà il titolo mondiale. Senza dimenticare il trofeo L’Équipe (2 volte) assegnato dal quotidiano sportivo francese al velista meglio classificato nelle rispettive classi olimpiche.

La sua vocazione è definitivamente confermata alla fine

del liceo scientifico, quando, alla classica domanda: “Cosa ti piacerebbe fare? Risponde senza alcuna esitazione: “Andare in barca a vela come professionista”. E così fu, pur frequentando l’università a conseguendo una laurea in Giurisprudenza.

“Lo studio - continua - ti dà un’apertura mentale che anche da sportivo torna sempre utile”.

Ed è proprio in quell’anno della vittoria iridata che Tommaso Chieffi inizia la sua carriera di atleta nel mondo della vela professionistica e il passaggio alla vela d’altura.

Quando è stato il tuo passaggio dalla vela olimpica con il 470 alla vela, diciamo in senso lato, d’altura?

“Stavamo concludendo quell’esperienza e ci arrivò la richiesta, da parte di Lorenzo Bortolotti, di entrare a far parte dell’equipaggio di “Italia”, (Lorenzo skipper, io tattico ed Enrico randista) che in rappresentanza dello YCI avrebbe partecipato alla Coppa America in Australia. Una proposta da non rifiutare, ci avrebbe permesso di entrare dalla porta principale nel mondo della vela professionistica. L’unico intoppo avrebbe potuto essere il fatto che io non avevo ancora assolto il servizio militare e questo avrebbe potuto precludere la mia partecipazione a quell’importantissimo evento. Fortunatamente a quei tempi la Marina Militare poteva contare sui gruppi sportivi di cui entrai a far parte e perciò mi fu concessa una sorta di licenza lunga per poter andare in Australia al seguito del team di “Italia”. Al ritorno dalla CA iniziai a regatare con le barche della MM, la prima fu il one tonner “Merope” (progetto Vallicelli e gemella di “Brava” di Pasquale Landolfi, anche se costruite in due cantieri differenti) scelta dall’ammiraglio Di Giovanni e dal comandante Guazzotti che avevano deciso di avere una rappresentanza prestigiosa sui campi di regata.

Questa è stata la mia prima vera esperienza d’altura: il porto di armamento di “Merope” era La Spezia, vicino a casa, tutti i giorni mi recavo al circolo ufficiali e lavoravo



sulla barca, me la preparavo, insomma era il mio “grande 470”. Avevo già avuto un piccolo assaggio di questa vela mentre ero ancora impegnato con il 470 con il “Moro di Venezia II” di Gardini alla Giraglia (che vincemmo), ma confermo che fu l’esperienza con “Merope” il mio battesimo ufficiale nella vela d’altura”.

“A quell’epoca - continua a raccontarci Tommaso Chieffi - avevo ormai superato l’età in cui era possibile scegliere per la ferma volontaria per cui d’accordo con la MM rimasi come allenatore con un contratto di consulenza esterna e lavorai come skipper fino al 1987 quando fui impegnato a bordo del one tonner “Bellatrix” all’Admiral’s Cup di quell’anno”.

Finita la prima esperienza di CA, conclusa quella con la MM, come si è evoluta la tua professione di velista nel mondo dell’altura? E della CA?

“Il primo amatore (e grande amico) importante per me è stato Carlo Bixio con il suo X-Yacht “Andelstanken” con cui prendemmo parte alla regate di Capri, battendo anche “Brava”, poi ho regatato con “Le Monelle AST” di Claudio Valtolini. Nell’89/90 abbiamo (io e mio fratello) fatto l’altura con Gardini in preparazione della CA: Paul Cayard utilizzò quelle regate per farci fare una sorta di selezione, insomma per scoprire se eravamo all’altezza ... e ovviamente si può dire che andò bene perché alla fine di quell’anno Gabriele



Rafanelli ci mise sotto contratto per fare parte dell'equipaggio del "Moro di Venezia" alla CA 91/92 a San Diego. Al ritorno nel 1993 ripresi il mio posto nella vela nell'altura prima per un paio d'anni con il team "Osama" (Marinariello del notaio Galgani). Poi la partecipazione all'Admiral's Cup con la vittoria della squadra italiana nel 1995 con la barca più piccola, "Mumm a Mia!", il Mumm 36 di Paolo Gaia. Da lì nel 1997 sono passato al maxi "Sayonara" con Chris Dickson vincendo il mondiale: abbiamo preso parte anche alla Newport-Bermuda Race e alla Chicago-Mackinac. E di nuovo sono riuscito a entrare in una campagna di CA, quella con "BMW Oracle" ad Auckland 2002/2003.

Dopo la Nuova Zelanda ho ripreso la mia attività nell'altura italiana e internazionale con la partecipazione anche a regate lunghe come la Middle Sea Race, con le classi one design, con i maxi soprattutto, insomma quando non ero su una barca di CA ero a bordo di qualche barca d'altura. La lista delle barche è abbastanza lunga. Oltre "Sayonara" e "Moro di Venezia" altri maxi come "Idea" di Raffaele Rayola, (vinti 2 mondiali Maxi), il Minimaxi svedese "Ran" (mondiale vinto), ho regatato a bordo di "Pyewacket" di Roy Disney e con "Rambler", con "Supernikka" di Roberto Lacorte, con "My song" di Pigi Loro Piana e con il minimaxi e lo Swan 60 russo "Bronenosec": diciamo che più o meno tutti gli anni avevo un ingaggio con un team con cui

prendere parte alla Rolex Cup. E ricordo anche con piacere le partecipazioni a regate con barche di più piccole dimensioni come gli X-35 e i Mumm 30 (mondiale vinto nel 2007 con "Matrix" di Luigi Melegari). Nella mia carriera non mi è mancata nemmeno l'opportunità di regatare a bordo di un VOR70, le barche del giro del mondo: infatti sono stato tattico di "ABN Amro 1" nelle regate inshore grazie anche al mio contributo la barca olandese si aggiudicò la vittoria nell'edizione 2005/2006 della Volvo Ocean Race".

Hai iniziato la vela agonistica nel ruolo di timoniere con il 470, come si è evoluta negli anni la tua presenza a bordo di barche di tutti i tipi e dimensioni?

"Una volta era molto diverso, gli armatori delle barche stavano al timone quando andavano in crociera con la famiglia, per le regate preferivano ingaggiare velisti di alto livello che gli permettevano di ottenere risultati di rilievo, lasciavano fare a noi "olimpionici". Negli anni la situazione è cambiata, sempre più l'armatore desidera timonare la sua barca (è nata la figura del gentleman driver), ma ha comunque bisogno di essere affiancato da un professionista che gli sveli i trucchi del mestiere. Io sempre più spesso sono stato imbarcato nel ruolo di tattico e veramente molto poco come timoniere d'altronde della barca a vela mi piace tutto: so regolare le vele, mi appassiona l'aspetto tecnico e naturalmente quello della tattica.

Se ci penso bene forse l'ultima volta in cui sono stato al timone è successo con BMW Oracle quando ero impegnato come sparring partner di Peter Holmberg".

Prima ci hai detto che lo studio ti permette di avere una grande apertura mentale ti facciamo una domanda, se vuoi, un po' complessa e articolata:

L'approccio alla regata ha bisogno di due istanze - quella strategica, controllata e ordinata da un lato e quella creativa, irreflessiva, istintuale dall'altro -

secondo te quale è predominante nella forma mentis degli atleti vincenti?

"Direi che questa è una domanda molto difficile: se per esempio si va a studiare quali sono i metodi di preparazione delle squadre olimpiche americane intervistando i diretti interessati, alcuni atleti ritengono che si tratti per un 20% di "inspiration" (ispirazione) e di un 80% di "perspiration" (sudore) cioè pensano che l'allenamento, la fatica e il metodo devono prevalere. Credo anch'io che questo sia vero perché anche se un atleta è molto bravo, ma non ha disciplina alla fine rimarrà sempre un atleta di medio livello e non andrà oltre. Per contro se un atleta non è molto dotato può lavorarci finché vuole, ma non arriverà mai a ottenere risultati eccelsi. Forse questa è una risposta-non-risposta, resta il fatto che il talento da solo non basta. Ognuno di noi deve scoprire quale è il suo talento e su questo costruirsi la vita (sport compreso), fai sempre ciò che ti riesce e meglio (e lavoraci sempre). Gianni Agnelli alla domanda "Cosa consiglierebbe ai giovani in Italia?" rispondeva: "Fate ciò per cui siete portati e fatelo al meglio delle vostre possibilità".

Quando sei lo skipper di una barca ti occupi anche dalla gestione dell'equipaggio?

"Ai tempi del "Moro di Venezia" ero il responsabile dell'equipaggio che era formato da velisti che già conoscevo perché già correvano con me ed Enrico nelle regate d'altura. Poi man mano la cerchia dei velisti è andata sempre ampliandosi con l'arrivo di ragazzi più giovani (vedi i vari Vascotto, Barovier, Bressani per fare qualche esempio), un trend che continua fino a oggi con l'arrivo di nuovi giovani. Una situazione che apprezzo moltissimo perché mi piace insegnare ciò che io ho già imparato e sperimentato, una sorta di mia eredità storica da trasmettere alle nuove leve che fanno parte della mia squadra. Faccio mie le parole di Checco Bruni in una sua recente intervista in cui diceva che la CA non è una classe olimpica e il lavoro



è quello di un team nella sua totalità, puoi essere il migliore campione olimpico, ma se non ti integri nel team non servi. È il team che vince non il singolo individuo. Essere un team player, cioè essere colui che riesce a creare un gruppo che lavora nella tua direzione in cui ognuno sia propositivo con idee nuove, è un esercizio per me molto stimolante.

La gestione di una squadra consiste in un lavoro nel lavoro perché tu puoi anche essere un velista completo e capace, ma non saper lavorare in squadra non porta a nulla soprattutto nelle imbarcazioni d'altura dove l'equipaggio è composto da almeno 6/7 persone fino ad arrivare ai 30 di "My song". È necessario e indispensabile imparare a lavorare e a integrarti nel team".

Le criticità sul campo di regata - il vento sporco e instabile, i salti di vento, le partenze sbagliate - possono essere trasformate in opportunità di vittoria. Da velista puro, come definiresti l'intelligenza tattica?

L'intelligenza tattica ha varie sfumature perché bisogna capire quali siano i tuoi punti di forza e le tue debolezze, capire l'ambiente in cui ti stai muovendo, chi sono i tuoi avversari. In linea di massima ci sono dei parametri che sono già prestabiliti come il tempo, l'orografia del campo di regata, ecc. Poi all'interno di questo scenario che è strategico devi integrare la parte tattica relativa appunto

ai tuoi punti di forza, alle tue debolezze, alle scelte relative a ogni situazione potenzialmente negativa: per esempio cosa evitare per non rischiare di rimanere troppo a lungo negli scarichi del mio avversario in un angolo del percorso. Cioè una situazione contingente da inserire in una visione strategica generale. Direi che l'intelligenza tattica è un'intelligenza a molte variabili".

Parliamo ora di stretta di attualità, la CA attualmente in svolgimento ad Auckland: cosa ti intriga di questa 36a edizione che è completamente diversa da quella a cui tu hai preso parte?

"Devo fare una premessa: secondo me le regate di match race sono interessanti finché le barche sono vicine. Quando le barche non sono più a stretto contatto si perde interesse e, anche se effettivamente vedere tutte le manovre che si facevano allora, era molto affascinante, in realtà le regate in se non erano per nulla interessanti nel momento in cui non c'era più il contatto. Adesso c'è stata una grande evoluzione in cui l'obiettivo di chi l'ha concepita è stato quello di rendere lo spettacolo sempre più simile a un videogioco, un videogioco che fosse maggiormente fruibile da una platea più grande di quella dei soli appassionati velisti (vedi per esempio il campo di regata virtuale



L'intervista del Direttore LAURA JELMINI - **Tommaso Chieffi: una carriera da Wikipedia**

con le strisce di avanzamento). È una concezione completamente nuova e differente. Le barche sono molto veloci e concordo con i detrattori che sostengono che si sia persa gran parte della marineria, ma questa è l'evoluzione e fino a quando le barche sono vicine fra di loro il match race funziona. Inoltre la componente umana, anche se le barche sono tecniche all'estremo, rimane comunque molto forte e non è un caso che i componenti dei team in gara sono tutti ottimi velisti anche quelli che devono solo girare delle manovelle. Tutto questo fa sì che la valenza sportiva rimane. In conclusione ciò che più mi intriga è la sfida fra gli uomini, la sfida a chi fa la partenza migliore o a chi capisce prima dove sarà il primo salto di vento. E tutto questo nel minor tempo possibile".

Concludendo la nostra chiacchierata quali sono i tuoi prossimi progetti?

"Ovviamente con questa faccenda del Covid19 siamo un po' tutti in una situazione di stallo, non si sa ancora quando potremo riprendere a regatare. I miei armatori storici come Pigi Loro Piana e Roberto Lacorte non hanno in programma di mettere in mare nuove barche fino alla metà del prossimo anno. Speriamo che nel 2021 riprenda il circuito degli Swan 50, io spero di poter continuare con Leonardo Ferragamo. Spero che riprenda il mare anche il Farr 40 "Struntje Light" (secondi al mondiale e vittoria in tutte le tappe di avvicinamento) con cui regatavo negli Stati Uniti. Per il momento non ci sono programmi definiti, ma sono convinto che qualcosa faremo, magari non subito ma con le vaccinazioni e l'arrivo della buona stagione si spera che questa pandemia faccia un po' marcia indietro e che almeno da maggio/giugno fino a ottobre si riesca a fare una discreta attività. Fra l'altro al momento gli spostamenti praticamente fermi rendono tutto più difficile, non dico andare oltreoceano, ma anche più semplicemente a Palma di Maiorca. Si dovrebbe salvare la vela nazionale".