



LA VOCE DELL'A.L.P.

N° 4 - Febbraio 2009 - Redazione: A.L.P. - Via Torino, 10 - 17100 Savona - Sede legale: P.zza Cavallotti, 2 - 17100 Savona

Atutti gli associati dell'A.L.P. si comunica che nell'ultima Assemblea, a stento e con molta sofferenza, si è riusciti ad approvare alcuni emendamenti dello Statuto; si sono inoltre portate a termine le votazioni per ricomporre un nuovo Consiglio Direttivo i cui componenti non devono avere le caratteristiche della rissosità, soltanto la buona umiltà di lavorare, ognuno con le proprie disponibilità, abbandonando ogni fugace orgoglio, mantenendo con determinazione il primo impegno assunto: far incontrare tanti ex compagni dell'Istituto Nautico "Leon Pancaldo" per continuare a rispettarsi e scambiare le proprie/reciproche memorie e storie, potersi ritrovare in fraterne riunioni e, poiché l'A.L.P. è anche una Associazione culturale, aderire, promuovere altre iniziative già recitate nello Statuto. Nell'ultima assemblea alcuni soci (pochi naturalmente) stavano affondando l'A.L.P., mero scopo: boicottare la riunione che il Cap. Franco Recagno era riuscito ad organizzare. Con questo nuovo assetto del CD, sempre con il precipuo spirito amichevole, del volontariato, nella calma e nella tranquillità speriamo di rinnovare la fiducia che è stata accordata, lasciando la porta aperta a chiunque voglia collaborare nell'Associazione in amicizia costruttiva.

Gli eletti del nuovo CD risultano: Cafueri Vito, Corte Fabrizio, Gravano Luigi, Firpo Nazario, Koch Mauro, Recagno G.Franco, Roemer Riccardo, Rosso Giuseppe, Vintera Pio.

Presidente onorario pro-tempore: Prof. Alfonso Gargano.

Trasferita la sede A.L.P. in P.zza Cavallotti presso ex-Istituto Nautico.

Pio Vintera

IN PROGAMMA: •Assemblea per l'approvazione bilancio con varie. •Cena del cinquantenario del diploma nautico. •Visita al museo del mare di Imperia. •Mostra quadri storici dei diplomati. •Mostra fotografica "Come eravamo". •Consegna premi ai migliori diplomati del "Leon Pancaldo".

HANNO COLLABORATO a "La voce dell'A.L.P.": Fabrizio Corte, Luigi Gravano, Silvano Godani, G. Franco Recagno, Nicola Stefanelli, Pio Vintera.

INVIARE MATERIALE da pubblicare a: Redazione A.L.P. Via Torino, 10 - 17100 Savona, c/o Villa Cambiaso email: vintera@villacambiaso.it

ANNI D'ORO DELL'ISTITUTO "LEON PANCALDO"

A cura del Cap. L. C. Fabrizio Corte dell'Associazione A.L.P.

Anche se qualcuno penserà ad un atto nostalgico - nel corso di quel decennio ero adolescente - non esito a definire il nostro "Nautico" degli anni sessanta un vero mito.

Un mito perché con soli 200-250 studenti il Leon Pancaldo se la batteva alla pari nelle gare studentesche di atletica leggera con colossi con almeno il triplo di studenti, quali ad esempio le "Industriali" (allora nessuno chiamava quell'Istituto "Itis").

Un mito perché nel 1955, anno in cui mi sono iscritto alla prima classe, alcuni studenti delle quarte e quinte avevano 25-26 anni e, si dice, che i professori fossero nei loro confronti particolarmente accondiscendenti. Ne sa qualcosa il sottoscritto che, presentatosi al primo giorno di scuola in pantaloncini corti, è stato fermamente "persuaso" da alcuni di questi "nonni" a dimenticare per il futuro tale abbigliamento.

Un mito perché era l'unico Istituto che permetteva a suoi studenti di fumare.

Ricordo che nel 1956, a seguito dei moti d'Ungheria, il primo Istituto a Savona a scioperare fu proprio il Nautico che, non contento di avere dato un esempio, si era poi dato da fare per far uscire dalle loro classi i ragazzi degli Scolopi e dei Ragionieri che non avevano aderito allo sciopero.

Non credo inoltre che nessuna altra scuola in Italia potesse vantare un corpo insegnanti di assoluto prestigio come, a quell'epoca, era presente al "Leon Pancaldo".

Ideale Capasso, insegnante di Astronomia, Navigazione, Meteorologia, Magnetismo Navale aveva firmato tutti i libri delle sue materie, libri che allora, ma credo in qualche caso ancora adesso, erano stati adottati da gran parte degli Istituti Nautici d'Italia e dall'Accademia Navale di Livorno. Umanista di grande cultura, nella sua lunga carriera ha collaborato con importanti riviste tecniche, ha scritto un godibilissimo libro che



Sede legale A.L.P. trasferita al 5° piano dello storico edificio

disserta sulle citazioni astronomiche della Divina Commedia, ha dato alle stampe, per i tipi dell'Istituto Idrografico della Marina, una "Storia della Nautica", libro che per la sua scorrevolezza è vivamente consigliato a tutti, anche a coloro che di mare sanno poco o nulla.

Giuseppe Sorrentino che al pari di Capasso, insegnando Teoria della Nave, Costruzioni Navali, Stivaggio delle merci, Manovra, utilizzava libri di testo di cui era autore e, nel tempo libero, aveva preparato un prontuario, "Tavole ACCAZETA", con il quale si proponeva di dare un aiuto agli Ufficiali di Coperta imbarcati permettendo loro un semplice e rapido calcolo delle rette di altezza, elementi indispensabili per il punto nave astronomico. Naturalmente anche i suoi libri di testo erano stati adottati da molti Istituti nautici italiani.

Sia Capasso che Sorrentino hanno degnamente ultimato la loro carriera, Capasso Preside a Savona, Sorrentino a Camogli, guarda caso due tra i più prestigiosi Nautici italiani.

Non posso fare a meno di ricordare un altro professore che ha contribui-

to alla grandezza del Leon Pancaldo, Camillo Pisoni, insegnante di Storia e Geografia, un accademico di valore universitario. Mi piace ricordare che al pensionamento, la sua cattedra è stata affidata ad un suo allievo diplomato nel 1961 e successivamente laureatosi: Pio Vintera, a sua volta già pensionato.

Come dimenticare Pietro Taramasso insegnante di Macchine (ancora oggi, memore dei suoi insegnamenti, mi ritrovo ad eseguire le operazioni matematiche, anche complesse, a mente), Pompeo Cannata, professore di Italiano, materia che, contrariamente a quanto si potrebbe pensare era ostica ai più e, che allora decimava le promozioni, specie quelle dei "nonni", abituati ad esprimersi in dialetto, Don Rosso, insegnante di Religione che di tutto discuteva meno che della sua materia e poi Chelazzi, Digiannantonio, Venturino, Bodupe, Salan, Marchiano, tutti insegnanti che hanno contribuito a trasformare dei ragazzi in uomini, pronti per una professione fra le più impegnative. Beh, veramente mi debbo contraddire, un po' di nostalgia c'è.

Fi nbeta S. p. A.

Trasporti Mari tti mi , Armamenti

Vi a Nazi onal e Pi emonte, 4

Tel . 019 833111

17100 Savona

DELFINO
GIOIELLI

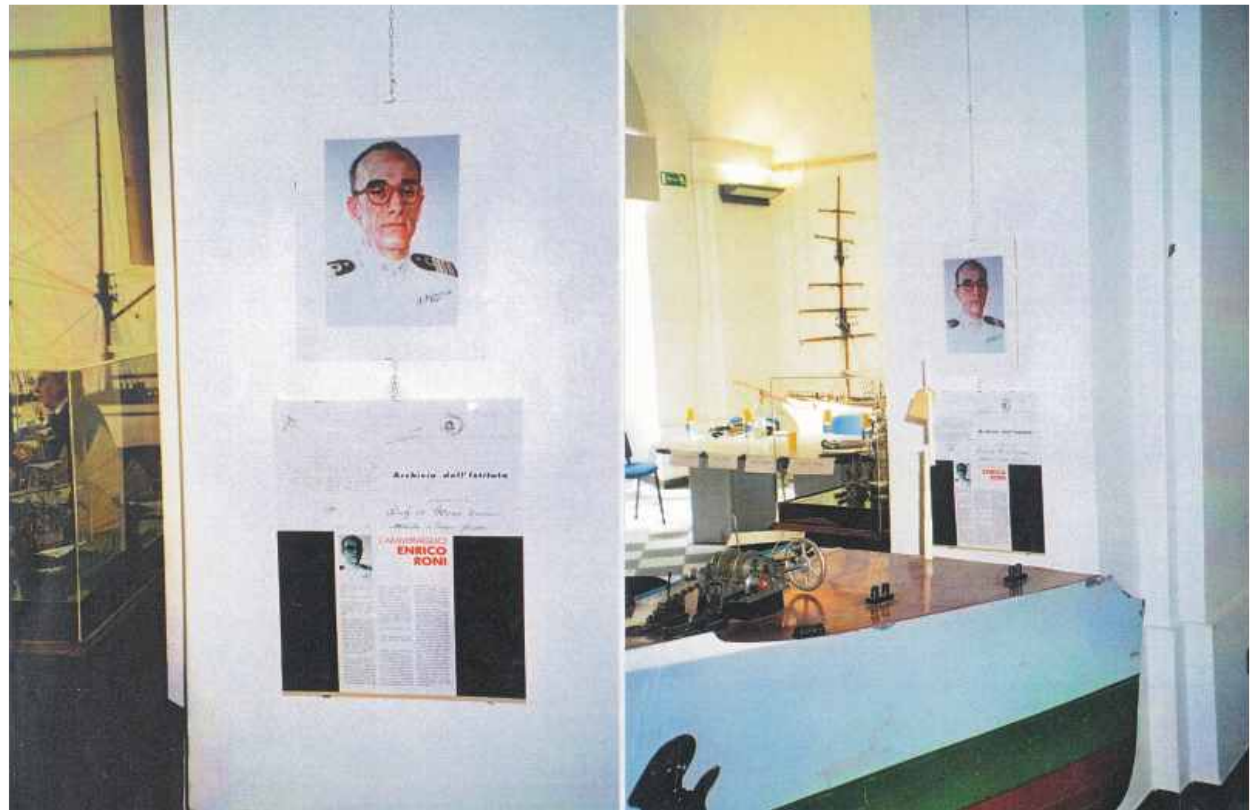
Lungomare Via San Pietro 33
FINALE LIGURE
019 692696

8 SETTEMBRE RICORDANDO ENRICO RONI

Del Prof. Silvano Godani

È recente la notizia (quotidiano "La Stampa", domenica 9 novembre 2008) che lo scrittore Enzo Bettiza è venuto in possesso di un inedito di Guido Piovene (Vicenza 1907 - Londra 1974) nel quale, commentando la raccolta di memorie e riflessioni di tal Lorenzo Pezzotti ufficiale medico durante la Prima Guerra Mondiale, l'autore del celebre romanzo "Le stelle fredde" osservava a quel proposito che "...alcuni episodi hanno forza poetica... ed è poetico l'amore di Pezzotti per i soldati... povera plebe disgraziata e massacrata a freddo da capi teste-di-gallina incapaci di amore". Parole dure che denunciano senza appello, e con ragione, la diffusa incompetenza degli alti comandi italiani, non solo -per la verità- nella Prima Guerra Mondiale. Anche se a questa stupidità strategica e umana le cronache militari contrappongono con una certa frequenza il coraggio e l'abilità di molti quadri intermedi. È fra questi ultimi che va scritto il comportamento del giovane Ten. Col. Enrico Roni, comandante militare del porto di Savona nei difficili frangenti dell'8 settembre 1943, data fatidica nella Storia d'Italia, tutto sommato ancora recente e drammaticamente attuale. Infatti, a causa dell'Armistizio fra Italia e Alleati e della fuga di Vittorio Emanuele III con il Governo Badoglio a Brindisi (9 Settembre), i Tedeschi attuano il piano già predisposto per l'occupazione della Penisola, mentre l'esercito italiano senza direttive precise è allo sbando: chi non si consegna -armi e bagagli- all'ex-alleato nazista viene eliminato. In Corsica e nelle isole greche di Lero, Corfù e Cefalonia (per quanto un po' melenso "Il mandolino del capitano Corelli", film del 2001 con Nicolas Cage e Penelope Cruz, denuncia bene quei fatti) i presidi italiani rifiutano di arrendersi e vengono massacrati: il rischio, dunque, è grande sia per i militari che per la popolazione civile.

Anche a Savona l'esercito si sfascia: il Comandante del Presidio rinuncia alla difesa perché le forze rimaste



Mostra per il 150° anno della fondazione dell'Istituto Nautico "Leon Pancaldo" (Ottobre 2006)

dopo la partenza nottetempo della Divisione Costiera da Lavagnola alla volta della Francia non consentirebbe di resistere adeguatamente all'occupazione tedesca, nonostante la popolazione si stia mobilitando. L'unico ad avere le idee chiare sembra essere il Ten. Col. Enrico Roni, nato a Livorno nel 1899 ma savonese d'elezione e d'adozione, che ha assunto il comando del porto il 18 marzo 1942 (a lui nel 1993 "post mortem" viene dedicata una Targa commemorativa sulla parete esterna della Sala del Consiglio Comunale). Decide, infatti, di attenersi con scrupolo e abilità alle istruzioni impartite dall'Ammiraglio Cunningham attraverso la radio inglese: per non cadere in mano ai Tedeschi, tutte le navi militari e mercantili in grado di navigare facciano rotta su Malta, le altre si autoaffondono sul posto. È così che Roni, giocando d'anticipo il Comandante Smiths, ordina l'evacuazione e l'affondamento delle navi ancorate bloccando uso delle banchine e accesso al porto con la "Città di Milano" che si

capovolge rapidamente all'imboccatura, nonostante il porto sia ormai interamente occupato dalle truppe tedesche: sei unità riescono a prendere il largo, dieci vanno a picco, due sono inutilizzabili, una ventina circa di imbarcazioni leggere del Gruppo Dragaggio completano il blocco. Una decisione non facile, ma responsabile e coraggiosa, così come quella di lasciare il servizio per non aderire alla Repubblica di Salò: un esempio di dignità morale che gli fu riconosciuta anche dal C.L.N. restituendogli il comando del porto di Savona il 25 aprile 1945, mentre già dall'ottobre 1944 il prof. Ideale Capasso ("mitico" preside dell'Istituto Nautico Leon Pancaldo per oltre trent'anni) gli aveva conferito l'insegnamento della Matematica nell'Istituto, incarico che mantenne fino in fondo all'a.s. 1944/45 per senso del dovere, nonostante il gravoso impegno. Oggi Luca Riva, giovane studente dell'Istituto per il Commercio "G. Mazzini" (indirizzo grafico-pubblicitario), lo ha ricordato

attraverso una "tesina" presentata con successo il 26 giugno scorso alla Commissione di Maturità e il figlio di Roni, Giovanni, in una lettera protocollata dal Comune di Savona 28 marzo 2008, mentre ringrazia il Sindaco Federico Berruti per aver concluso il decennale "iter" relativo alla tumulazione della salma paterna nel Famedio (sua "vicina" è Renata Cuneo), propone rispettosamente l'intitolazione di una via all'Ammiraglio come "giusto omaggio per quanto da lui fatto a Savona in uno dei primi atti della resistenza ai Tedeschi che stavano occupando la città". Proposta sicuramente legittima per un "savonese" dal curriculum cristallino come pochi (gliene diede atto anche il Presidente Pertini nel 1983), tanto più che proprio nel porto sta nascendo il nuovo "quartiere Bofil", dove quel gesto importante meriterebbe uno spazio adeguato sulla Darsena. Magari davanti al Crescent, per guardare oltre senza dimenticare simbolicamente il più nobile passato.

IL BOMBARDAMENTO NAVALE DI SAVONA-VADO DEL 1940

Il 14 giugno del 1940, pochi giorni dopo l'entrata in guerra dell'Italia, una flotta francese composta da 4 incrociatori e ben 11 cacciatorpediniere salpò da Tolone con la missione di bombardare la zona industriale di Savona-Vado. Il fuoco francese terminò ben presto in quanto l'efficace difesa dell'artiglieria costiera e dei treni

armati indusse la flotta transalpina ad una prudente ritirata, senza peraltro aver inflitto danni alle nostre città.

Ben altre conseguenze ebbe sulla città l'"Operazione Grog", missione portata a compimento dalla Marina inglese contro la città di Genova.

Anche se non si ha ancora la certezza, lo scopo dell'"Operazione

Grog" era quello di dare una dimostrazione di forza all'Asse in vista del progettato incontro fra Mussolini ed il ministro degli esteri spagnolo Serrano Suner. Infatti il colloquio, previsto in quei giorni, sembra fosse inteso ad ottenere l'affiancamento della Spagna alle forze italo tedesche per poter attaccare Gibilterra anche via terra.

Gli inglesi pianificarono minuziosamente i particolari ed il 6 febbraio del 1941 prese il largo da Gibilterra la Forza H al comando dell'Ammiraglio Sommerville, Forza H che era composta dall'incrociatore da battaglia Hms Renown, dalla corazzata Hms Malaya, la portaerei Hms Ark Royal, l'incrociatore Hms Sheffield

VITA SUL MARE IERI ED OGGI SUI MERCANTILI DA CARICO

Vista dal Cap. D. M. Gravano Luigi dell'Associazione A.L.P.

Faccio seguito a quanto ho letto, con molto piacere sul anno X n°50 settembre 2008 della rivista "Villa Cambiaso", desiderando continuare sullo stesso tema, con queste mie considerazioni.

Rovistando in una borsa alla ricerca di un documento, è saltato fuori un vecchio giornale, "vita e mare" organo ufficiale del collegio nazionale patentati Capitani L. C. e D. M., datato giugno 1968 sul quale vi è un articolo che potrebbe essere pubblicato anche oggi, data la sua attualità. Il titolo è "ufficialmente aperte le iscrizioni al primo corso di automazione navale per capitani di macchina sotto il patrocinio del comune di Genova". Di seguito: "la conoscenza dell'elettronica, un mio modo di vedere l'introduzione dell'automazione a bordo delle navi", dato che in quel periodo ero all'allestimento delle prime tre navi petroliere completamente automatizzate con la sigla IAR-1 data dal RINA.

Pensate che allora sulle navi, come energia elettrica, esisteva solo la corrente continua, generata da dinamo, dato che l'introduzione della corrente alternata, generata da

alternatori, era agli albori. inoltre con l'automazione veniva massicciamente introdotta "l'elettronica". Ricordo che quando chiesi come sarebbe stato realizzato l'impianto di automazione, l'Ing. Fedrigo, della ditta Gavazzi, mi rispose: "da un insieme di circuiterie logiche cablate!!". come scritto sulla specifica dell'impianto. Termini come "algebra di boole", "nor", "and", "memoria", "or" ecc., sistema binario e successivamente l'ottale, e l'esadecimale, i diodi, i transistor erano per noi come il cinese! Perciò gli Ufficiali di macchina si trovarono, da un giorno all'altro, a sentir parlare di elettronica, materia della quale erano perfettamente all'oscuro. Vi furono Direttori di macchina che si rifiutarono di imbarcare su navi automatizzate!!! Io ne conobbi alcuni che dissero di preferire il sistema tradizionale, cioè tutto manuale! Io ero e continuo ad essere un assertore dell'automazione, anche se ora è anche troppo applicata! Fare la così detta guardia, invece che in locale macchina, rumoroso e caldo specie in estate ed in Golfo Persico, in una stazione di controllo (control



station) silenziosa e climatizzata era un'altra cosa; poi niente guardia di notte, in questo modo il personale di macchina era giornaliero. Capirete il perchè il corso di automazione, allora aperto, fosse così importante per noi poveri stagnini. Anche gli armatori, in vista della riduzione delle tabelle di armamento, si convinsero ad ordinare navi automate dopo varie riunioni, ad una delle quali partecipai anch'io. Si rinvocava che gli ufficiali di macchina sono destinati a sparire con l'istituzione dell'ufficiale multifunzionale di coperta. I francesi, a quei tempi sperimentarono il detto ufficiale, ma da quanto mi è dato a sapere, fu un flop e si ritornò alla vecchia maniera. Un ufficiale, sia di coperta che di macchina, secondo la mia modesta opinione, deve navigare per almeno tre o quattro anni per acquisire una certa esperienza, a meno che la figura degli ufficiali non diventi come quella di un conduttore di un qualsiasi mezzo di trasporto, al quale si chiede solo di saper eseguire quelle funzioni necessarie a muovere il mezzo, senza conosce-

re cosa succede in sequenza dopo che lui ha schiacciato il famoso "bottonone" o "interruttore"! Ben venga l'accademia del mare, ma il nautico dovrebbe ritornare ad essere una scuola professionale, come era una volta, perchè essa possa veramente essere utile per dare quella specializzazione che è ora necessaria. La maggior parte dei giovani, oggi non sono attirati dalla vita sul mare. Finito il nautico vanno quasi tutti all'università, magari iscrivendosi, che so, a Medicina. Una volta questo non era possibile, ci si poteva iscrivere solo ad Economia e Commercio. La vita di mare è sacrificio, è perseveranza, ma i giovani oggi vogliono tutto, subito, ben remunerato e possibilmente senza tanti sforzi. Fortunatamente ci sono ancora ragazzi con tanta passione per il mare ed è a questi che bisogna rivolgersi per riavere quegli ufficiali, sia di coperta che di macchina, che una volta tante marinierie straniere volevano e ci invidiavano. Spero di cuore che la nuova accademia del mare riesca nell'intento!



e qualcosa come 10 cacciatorpediniere di scorta.. Allo scopo di non destare sospetti, cosa che una flotta di tal genere avrebbe potuto creare se si fosse mossa tutta insieme, le navi uscirono dal porto divise in tre gruppi, il primo diretto a est, il secondo ed il terzo, diretti in Atlantico verso ovest, per ricongiungersi più tardi con il favore delle tenebre con il resto della flotta che l'attendeva nel Mediterraneo. Ciò nonostante Supermarina fu informata dell'uscita in mare della Forza H e, conseguentemente, dispose il dispiegamento in mare di una parte della flotta di stanza a La Spezia al Comando

dell'Ammiraglio Jachino. Supermarina riteneva che l'obiettivo della Forza H fosse la sola diga del Tirso in Sardegna mentre in realtà la flotta inglese stava dirigendo, sebbene con rotta inusuale, anche su Genova. Il mattino del 9 febbraio l'Ark Royal fece decollare alcune squadriglie di aerei Swordfish (pesce spada), fra i quali dei bombardieri, destinati a colpire lo Stabilimento Anic di Livorno e la diga del Tirso, e altri velivoli equipaggiati con mine magnetiche con lo scopo ad essere lanciate all'ingresso del porto di La Spezia per bloccare l'operatività.

Intorno alle 8 del mattino in una giornata densa di foschia il semaforo di Portofino, avendo avvistato la flotta inglese, lanciò l'allarme e ciò provocò la reazione di Supermarina che impartì adeguati, ma tardivi, ordini all'Ammiraglio Jachino. Ma si era perso del tempo prezioso: gli inglesi, indisturbati, iniziarono il bombardamento di Genova alle 08.30 per concluderlo alle 09.00, ora nella quale la Forza H invertì la rotta dirigendo a tutta forza verso Gibilterra senza incontrare resistenza da parte italiana. Nei pochi minuti di bombardamento la HMS Renown, da distanza ravvicinata, rovesciò sulla città ben

trecento tonnellate di proiettili, provocando ingenti danni. Ancora oggi nella Cattedrale di San Lorenzo, a perenne ricordo di quel giorno infausto, viene conservato un proiettile inesplosivo calibro 381 mm. un bestione del peso di quasi una tonnellata. Il calibro 381, per chi non lo sapesse è un proiettile di circa 40 centimetri di diametro, lunghezza 1,60 metri, peso circa 900Kg. Mi pare che, in questa occasione, i bravi savonesi si sono comportati ben meglio di Genova, anche se, ad onore del vero non hanno avuto a che fare con i francesi che, come marinai, sono molto meno tosti dei britannici.

I CANNONI DI SAVONA

di Nicola Stefanelli

Quando, quasi per caso, mi resi conto che non erano più al loro posto e che tutto il circostante panorama era cambiato, la prima domanda che si formulò nella mia mente confesso che fu: e chi se li sarà grattati? Lasciai il furgone nel primo posto che riuscii a trovare ed a piedi feci l'intero percorso, sperando che fossero stati solo spostati: anni addietro era parso opportuno e sensato cambiare la posizione alla rampa di accesso al Priamar, non era da escludersi che qui si fosse agito per affinità di ispirazione. Verificai che erano realmente spariti tutti tranne due, quelli che all'origine erano stati posti in una zona un po' defilata rispetto all'allineamento; dei due uno faceva ancora triste mostra di sé, solitario nella piazza di alaggio, dalla parte in cui si trovava il veliero prima che fosse bruciato; l'altro era di fronte, ed emergeva per metà dall'acqua, in corrispondenza dello scivolo. Allo stupore iniziale si aggiunsero sdegno e rabbia, numerose nuove domande presero forma, decisi di provare a scoprire dove fossero finiti i cannoni.

Mi riferisco ai cannoni che –anche se i più dei Savonesi lo ignorano, purtroppo– in tempi lontani erano stati infilati e cementati, bocche verso il cielo, sul bordo della banchina, a svolgere la funzione di bitte, alternati qua e là da qualche bitta vera e propria. Tale sistemazione avvenne in epoca remota, da cui sono trascorsi molti più anni di quelli che bastano, e lo sanno anche gli imbonitori delle televendite, per poter attribuire ad una cosa la qualifica di “antica”. I cannoni poi, differenti per età, tipologia e dimensioni risalivano però tutti in modo evidente a più secoli fa.

Questa atipica ed insolita risoluzione dei problemi di attracco ad una banchina portuale (antichi cannoni riciclati come bitte per l'ormeggio) costituiva una curiosità o, meglio,



una particolarità del Porto di Savona, pressoché sconosciuta altrove. Veniva segnalata anche dalle più vecchie, approfondite e documentate guide della città e compare, con dettagliate didascalie, su spettacolari stampe d'epoca.

Delle varie domande che mi feci allora (me le faccio ancor oggi) la più pressante fu chi fossero gli spiriti eletti che, dimostrando d'esser dotati di una sensibilità storico-artistica pari a quella di un'ippopotamo in calore, avevano, animati da evidenti finalità di affievolimento, cambiare faccia, in peggio, all'intera zona sottostante alla “Terrassetta”. Tutto era stato vandalisticamente sconvolto: oltre ai cannoni erano stati asportati gli annosi basoli, sostituiti con piastrelle rettangolari di pietra forse anche più pregiata e costosa, tutte belle squadratine e ben accostate, regolarmente disposte: però quel pezzo di Savona aveva a mio giudizio per sempre perduto la sua aria di “vissuto”, di decadente e malinconico, –traccia quasi tangibile del passare del tempo– che gli conferiva un fascino particolare ed irripetibile.

Per scoprire a chi fosse venuta la bella idea, chi l'avesse approvata, chi avesse firmato le autorizzazioni telefonai a mezzo mondo: Vigili Urbani, Polizia, Carabinieri e Guardia di Finanza, senza riuscire a cavare un ragno dal buco: nessuno sapeva niente della cosa, soprattutto nessuno era al corrente della passata esistenza dei cannoni, tanto meno, quindi, di dove fossero andati a finire: era così chiaro che di cotal faccenda a nessuno gliene poteva fregare di meno.

Feci anche alcuni patetici tentativi con impiegati comunali (compreso un Assessore) che rientravano nel novero delle mie conoscenze; provai a prender contatto con “Italia nostra” e col Professor Sgarbi: irraggiungibili entrambi. Mi arresi, convinto di esser riuscito solamente ad aumentare la mia fama di individuo strano e rompicoglioni.

Fu dopo molti mesi che uno –o forse due– dei quotidiani su cui compaiono notizie di cronaca cittadina fece lo scoop dell'acqua bollita: diede notizia di quanto era da tempo accaduto, giustificando l'insieme delle operazioni con la necessità di giungere all'ammodernamento di

una zona compresa in quello che sarebbe diventato –secondo alcuni– il “Salotto di Savona”. De gustibus. Per documentare l'articolo era pubblicata anche una fotografia a colori, che mostrava le storiche bocche da fuoco ammucchiate come rumenta a formare una oscena piramide; in più se ne tracciava una mini Via Crucis, che partiva dalla condanna alla deportazione, proseguiva con lo stazionamento à la belle étoile su un qualche piazzale nell'area della fu Italsider, per terminare con una provvisoria tumulazione in una delle gallerie che si aprono nelle viscere del Priamar. Se ne profetizzava anche una resurrezione in tempi a venire; nell'attesa, c'era già qualcuno che pensava ad una futura destinazione, opportuna e definitiva.

Di tempo ne è passato assai, e dei cannoni non si è più parlato: chissà se al momento della rimozione sono stati inventariati, contati dopo gli spostamenti, sistemati in maniera acconcia, tal da far loro evitare ulteriori danni. Chissà se ci sono ancora, e nel numero di partenza (ognuno di quei pezzi ha notevole valore, fosse anche solo come materiale da fonderia).

Non mi risulta neppure se si sia più parlato di nuova destinazione. A questo proposito mi permetto di suggerire quella che mi sembra la soluzione migliore: ricollocarli là dove il tempo trascorso aveva dato loro il diritto di restare indisturbati. Bella e sensata impresa sarebbe pure il ricomporre, a lor d'intorno, una striscia della pavimentazione originaria, cosa che permetterebbe un immediato ed istruttivo raffronto fra passato e presente; potrebbe completare l'opera il posizionamento di un paio di cartelli informativi, analoghi a quelli presenti in altri punti della città.

Chissà che di tutte non dovesse rivelarsi la trovata più economica, oltre che la migliore.

LA RIVINCITA DI SAVONA

È noto che fra Genova e Savona i rapporti non sono mai stati idilliaci, un pò come quelli fra Livorno e Pisa anche se fra questi ultimi ancora oggi si arriva a vere e proprie risse tra le opposte fazioni che spesso passano a vie di fatto, mentre fra savonesi e genovesi regna il fairplay, ma i colpi bassi non sono infrequenti. Negli anni passati Genova ha spesso abusato della sua posizione per infliggere a Savona umiliazioni di ogni genere quali l'abbattimento delle innumerevoli torri della nostra città o, umiliazione delle umiliazioni, l'interramento del porto. È perciò con vero piacere che

oggi assistiamo alla rivincita di Savona nei confronti dei nostri cugini del levante ligure, rivincita che trova il suo apice nello sviluppo del comprensorio portuale di Savona-Vado. Fino ad alcuni anni fa nessuno avrebbe scommesso un centesimo sul futuro del porto savonese: il traffico, dopo l'exploit degli anni 60-70, languiva e diminuivano le merci tradizionali che nel passato erano state appannaggio di Savona, cellulosa, riso, merci varie, persino il carbone e altre rinfuse che rappresentavano un motivo di orgoglio con il primato del vecchio ma sempre efficiente

impianto delle Funivie, calavano di volume per il ridotto pescaggio che non permette l'attracco delle moderne bulkcarrier. La vecchia darsena, il “cu de beu” tanto caro ai savonesi, veniva chiuso al traffico commerciale ed adibito a porticciolo turistico, sottraendo così spazio al naviglio mercantile. I traghetti della Corsica Ferries, dopo un fallimentare tentativo di utilizzare Savona come porto di partenza per la Corsica, abbandonavano mestamente l'iniziativa. Insomma il nostro porto rischiava di fare la fine delle numerose industrie che in quegli anni tristemente abbandona-

vano il mercato: Grandis, Arcos, Delfino, Sacier, Fertimont, Acna, 3M, SAV e decine di altre. Lentamente, ma con costanza, invece alcuni decenni fa, dal tunnel nel quale Savona si era cacciata, si comincia a vedere un po' di luce: l'Autorità Portuale si dedica con passione e competenza al riassetto delle strutture del porto e coraggiosamente fa delle scelte che allora potevano essere considerate azzardate, ma che, oggi, alla luce dei fatti, sono risultate vincenti. Si comincia con Vado, magnifico porto naturale, nel quale da anni era presente una moderna attrezzatura