

LA VOCE DELL'A.L.P.

N° 5 - Aprile 2009 - Redazione: A.L.P. - Via Torino, 10 - 17100 Savona - Tel: 349/6863819 - E-mail: vintera@villacambiaso.it

LA NASCITA DELL'A.L.P.

L'idea di costituire una Associazione di ex studenti del Nautico di Savona ha origini lontane, anche se, per vari motivi, si è dovuto attendere sino al 2006 affinché si verificassero le condizioni per la sua nascita.

Fino quell'anno infatti è stato un susseguirsi di pranzi o cene senza alcun risultato tangibile oltre a quello di incontri estemporanei e senza seguito. E ciò fino a quando si è deciso un incontro presso un ristorante di Giusvalla, dove si sono radunati circa un centinaio di ex alunni. Il motivo aggregante in quella occasione era rappresentato da un'idea di un diplomatico di far sottoscrivere ai partecipanti un documento che chiedeva al sindaco di Savona di adoperarsi per una sistemazione adeguata dell'ancora che, ancor oggi, fa bella mostra nel portico della storica sede del "Leon Pancaldo". Quella è stata l'idea vincente, di forte carattere simbolico, che ha favorito l'aggregazione; in breve tempo ha dato il via alla genesi della attuale associazione. Il documento con il quale si chiedeva lo spostamento dell'ancora che, donata da uno di noi, è stato firmato da tutti i presenti al pranzo di Giusvalla e presentato in comune a Savona ma senza ottenere alcuna risposta. Nel settembre del 2007 lo statuto veniva approvato dai Soci Fondatori, e l'Associazione Nautico Leon Pancaldo, in breve A.L.P., era finalmente nata. Venivano distribuite le cariche dei consiglieri che, a loro volta, nominavano tutte le cariche sociali, Presidente, Vice, Segretario e Tesoriere, Collegio di Garanzia. Seguiva una crescita tumultuosa ed in poco tempo l'A.L.P. si ritrovava con centinaia di iscritti, grazie alla dedizione di alcuni di noi. Nella primavera dell'anno successivo l'associazione veniva presentata ufficialmente alla città di Savona nel corso di una riuscitissima manifestazione organizzata nel porto a bordo di una nave della Costa.

Purtroppo l'inadeguatezza dello Statuto si rivelava immediatamente, per la sostituzione dei consiglieri dimissionari o decaduti si doveva ogni volta indire nuove elezioni. L'unica soluzione obbligatoria era quella di indire un'assemblea straordinaria per modificare e migliorare alcune norme statutarie dell'associazione.

Nel frattempo si erano formate due anime all'interno del Consiglio Direttivo e le inutili discussioni tra i due gruppi si facevano sempre più accese.

Sostanzialmente il motivo del contendere era rappresentato da una diversa filosofia, un gruppo era per una conduzione dell'A.L.P. ispirata pertanto alla salvaguardia dell'Istituto Nautico, alla custodia dei suoi beni storici, allo spirito di corpo che tradizionalmente unisce i suoi diplomati con cene conviviali, premi ai migliori studenti, feste di fine anno e pasquali con rinfreschi, premi ai soci con cinquant'anni di diploma, informativa periodica ai soci, esposizione di materiale del Leon Pancaldo; insomma seguiva tutti i dettati degli scopi dell'articolo 3 dello statuto. In tale clima poco favorevole si decideva di indire una Assemblea straordinaria volta a emendare lo statuto per rendere più governabile l'Associazione.

A questo punto, scoppiavano i contrasti con posizioni che rasentavano l'assurdo: c'era chi combatteva una battaglia perché proponeva di presentare una lista chiusa di 9 candidati Consiglieri da eleggere in blocco, con buona pace delle legalità, del buon senso e dello statuto che, ovviamente non permettevano una proposta del genere, c'era chi non voleva assolutamente la figura del secondo Vicepresidente e naturalmente chi difendeva a spada tratta quella scelta, chi toutcourt non voleva semplicemente l'assemblea straordinaria e così via con amenità del genere. Una prima Assemblea pianificata e decisa per lo scorso novembre veniva annullata per l'ostruzionismo di un componente del Consiglio Direttivo, annulla-

mento che provocava lo sconcerto di diversi soci. Seguivano incontri senza costrutto che non permettevano ai Consiglieri di operare serenamente, quindi si decideva per la destituzione con revoca del Presidente Ottonello per bloccare i danni subendi dall'Associazione (Articolo 4, 7° capoverso dello statuto). L'assemblea straordinaria di gennaio 2009 approvava una parte delle modifiche dello statuto ma, a causa dell'ostruzionismo di alcuni soci che abbandonavano l'incontro, le modifiche più importanti, quelle che avrebbero agevolato la governabilità dell'associazione, non venivano né discusse né approvate.

Il resto è storia recente e il nuovo Consiglio ha già iniziato a lavorare con proposte e decisioni che sono state comunicate ai Soci. Sarà il tempo a decidere se la scelta adottata dal Consiglio attualmente in carica è stata quella giusta; una cosa sola almeno adesso è certa: le liti sono cessate, le discussioni anche ed il Consiglio lavora con serenità.

APPUNTAMENTI DELL'A.L.P.

Mercoledì 1 Aprile ore 17.00

- Brindisi Pasquale

Sabato 9 Maggio ore 20.00

- Cena del Cinquantenario presso "La Locanda" del Santuario di Savona. Assegnazione medaglie d'oro. Consegna premi a Don Genta, Gargano e Taramasso.

In programma

- Giugno: Consegna premi "Ideale Capasso" agli alunni più meritevoli del Nautico

- Settembre/Ottobre: Mostra fotografica "Come eravamo" e Quadri diplomandi dell'Istituto Nautico Leon Pancaldo di SV.

Nota: Si acclude bollettino per pagamento rinnovo iscrizione A.L.P. e / o prenotazione cena.



ANNI D'ORO DELL'ISTITUTO "LEON PANCALDO"

A cura del capitano D.M. Luigi Gravano

Quanti ricordi e quante emozioni mi ha procurato la lettura dell'articolo apparso nella nostra rivista n° 4 a cura del Cap. L.C. Fabrizio Corte.

Il periodo sul quale desidero intrattenervi è quello degli anni cinquanta. Ero uno studente che, oltre allo studio, amava lo sport e per questo partecipai alle gare studentesche nel periodo che va dal '51 al '57 vincendo anche qualche medaglia.

Che tempi! Le Industriali erano la nostra bestia nera, erano molto più numerosi di noi, naturale che vincessero "quasi" sempre i campionati studenteschi; ma in quel periodo, anche il Nautico ottenne delle vittorie sportive, entusiastiche le nostre manifestazioni di gioia, con cortei per la città e con striscioni, tipo quelli che oggi si vedono sui campi di calcio. Ricordo che, quando le Industriali rivinsero il campionato, gli studenti girarono per la città con una bara tutta azzurra (l'azzurro era il colore delle nostre tute sportive). Noi ci limitammo solo ad uscire dall'Istituto ed a distruggere la bara. Da ricordare che nella nostra squadra gareggiavano tipi come Balena (Velani), Isti Perotto ed altri che, come il sottoscritto, davano l'anima per portare alla vittoria il glorioso Nautico. Voglio rammentare alcuni atleti che parteciparono a quelle gare, ancora ricordo che nel salto in alto, nel quale gareggiavo pure io, vi era un tale di nome Roveraro che dopo qualche anno fu il primo in Italia a superare i due metri. Io per la cronaca superai 1,55 m.

Per quanto concerne i "nonni" il nostro Fabrizio è stato fortunato perché noi (io ero per lui un nonno), ci limitavamo a suggerire di abbigliarsi in modo adeguato come i grandi. Noi "babanetti", che eravamo allora intorno ai vent'anni, dovevamo lasciare il passo ai nonni, mai superarli, potevamo parlare solo quando ce lo permettevano. Da sottolineare che vi erano studenti con oltre 30 anni, non che fossero ripetenti, ma a causa della guerra, avevano interrotto gli studi.

Come dimenticare il 1956 anno dei moti d'Ungheria. Ricordo che uscimmo dall'Istituto andando verso Corso Italia; a metà della strada ci trovammo dietro di noi i camalli (lavoratori del porto) e davanti, in via Paleocapa, i "celerini" cioè la polizia. A quel punto qualcuno dei camalli, che io ben conosco, ordinò "Rientrate subito tutti a scuola passando da Via Manzoni". Ordine a cui io e gli altri obbedimmo subito. Ma continuammo comunque lo sciopero per alcuni giorni; poi, pensando che dovevamo sostenere l'esame di stato, cacciammo gli agit-prop e facemmo rientrare tutti a scuola. I "nonni" pensavano anche ai nipoti.

A proposito del voto in condotta, di cui oggi tanto si parla, sulle pagelle del primo trimestre, a noi tutti delle quinte fu assegnato un cinque

(probabilmente per lo sciopero). Non ci fu alcuna reazione da parte nostra, anzi i genitori erano tutti con i professori. Erano i tempi di Marlon Brando e James Dean ed il nostro abbigliamento, in base alle possibilità di ciascuno, li



Burdonzotti, Perotto, Prof. Digiannantonio, Gravano (Anni '50)

copiava; in fondo però eravamo tranquilli ed anche studiosi. I nostri insegnanti, Taramasso (Pierin per noi), Ruggero (insegnante molto conservatore), Pisoni (come era bella la sua geografia), Sorrentino (di cui ho ancora il librettino "esercizi in teoria della nave" che mi è servito molto sia quando navigavo che dopo), Digiannantonio (come passava presto la sua ora di lezione), Von Chelazzi (matematica alla tedesca), Marcenaro con Sciutto in officina, la Prof. Fogassi di chimica e fisica con Barniolo per gli esperimenti in quella bella aula di fisica tipo università, la Botto, Marino e Silvia (RT alla grande) e Don Rosso (Ing. che ci aiutava nelle nostre materie professionali oltre che darci lezioni di religione). Noi avevamo per loro un grande e profondo rispetto. Oltre ad essere molto bravi a prepararci e a trasmetterci le loro materie sono stati per noi maestri di vita.

Questo è il motivo perché ancora li ricordiamo.

Oggi tutto è cambiato, ma si spera che i nuovi alunni mantengano integro il ricordo scolastico.

In ultimo vorrei ricordare il nostro Preside, Prof. Arrigo Depoli, uomo integerrimo ed istruitissimo in varie materie, tanto che, quando qualche professore era assente, lo sostituiva e la lezione continuava regolarmente (è stato il più giovane dei presidi in Italia).

Tempi difficili e non facili da dimenticare, un po' di nostalgia mi sta venendo e per questo smetto di ricordare.

Avrei altri ricordi da raccontare e chissà che in seguito non mi metta nuovamente a scrivere.

Calcagno, Manzini, Vintera, Prof. Digiannantonio, Tomeucci (Anni '60)



IL PERCORSO DI CARRIERA

dei diplomati dell'Istituto Tecnico Nautico

L'Istituto Nautico con il suo corso di studi ad alto livello tecnico prepara giovani che, presentandosi al mondo del lavoro hanno ottime possibilità non solo nel loro settore specifico, la vita sul mare. Posso affermare che nel corso della mia vita lavorativa ho visto moltissimi ragazzi diplomati al Nautico eccellere in aziende industriali o commerciali nei riguardi delle quali la loro preparazione tecnica non aveva nulla a che fare.

Tuttavia la via del mare permane la priorità ed allora credo che non sarebbe tempo sprecato descrivere sommariamente il percorso professionale che i giovani diplomati dovranno affrontare.

Lo dico con cognizione di causa in quanto, fresco di diploma di coperta, al primo imbarco non avevo la minima idea di quale sarebbe stato il mio stipendio o quali sarebbero state le mie mansioni, per non parlare della mia somma sorpresa quando, la prima notte in navigazione, sono stato svegliato ad un ora per me inusuale, le quattro del mattino. E già perchè l'allievo ufficiale monta di guardia con il primo ufficiale dalla 4 alle 8 e dalle 16 alle 20.

Dunque il primo passo dopo il diploma, per chi non decide di tentare la via delle due Accademie, quella del Marina Mercantile di Genova e l'Accademia Navale della Marina Militare, a Livorno, o quella dell'Università ma di queste ultime opportunità parleremo brevemente in seguito, è quella classica: ufficiale imbarcato su navi mercantili. La prima mossa consiste nel conseguire il Libretto di Navigazione, documento che è equiparato al Libretto di lavoro e sul quale sarà annotata tutta la vita lavorativa e professionale dell'interessato. Tale documento va richiesto all'Autorità Marittima, Capitanerie di Porto, Direzioni Marittime.

Il secondo passo è trovare un imbarco. Posso subito dire che non è facile, ma nemmeno difficilissimo, come invece è veramente difficile in altri settori, anche per i laureati...

Al primo imbarco, come già detto, il nostro giovane partirà con il grado di Allievo Ufficiale con mansioni prevalentemente di apprendista a stretto contatto con il Primo Ufficiale, la figura professionalmente più esperta di bordo. In tale periodo l'Allievo imparerà i rudimenti dell'arte marinaresca, mettendo in pratica gli insegnamenti scolastici, utilizzando carte nautiche, navigazione piana, uso del VHF, strumenti di bordo quali sestanti, Gps, bussole, GMDSS, vari tipi di radar. Prenderà confidenza con problemi complessi quali la stabilità della nave, la navigazione in tempo di nebbia o

tale abilitazione l'Aspirante potrà imbarcare, a norma del Codice della Navigazione e, sempre se in possesso delle specializzazioni prescritte di cui parleremo in seguito, con comando di guardia, come terzo o secondo ufficiale, con alcune limitazioni per alcuni tipi di navi quali, ad esempio le navi passeggeri.

Dopo trenta mesi di navigazione, quindi con quattro anni di lavoro sul mare alle spalle, e superato un ulteriore esame per l'abilitazione a Capitano di Lungo Corso (la cosiddetta Patente), il nostro non più giovanissimo diplomato, consegue l'abilitazione al comando e può



Leon Pancaldo: Nave scuola dell'Istituto Nautico di Savona

con avverse condizioni atmosferiche, la caricazione e la scarica delle merci, l'uso dell'acqua potabile a bordo, la zavorra, la manutenzione di bordo, etc. Durante tutto questo periodo naturalmente non avrà responsabilità legali legate alla conduzione della nave, responsabilità che inizieranno al conseguimento del primo titolo professionale e relativo comando di guardia.

Dopo diciotto mesi di navigazione l'Allievo può conseguire il titolo di "Aspirante Capitano di Lungo Corso" (il cosiddetto Patentino) superando un esame da sostenere presso le Direzioni Marittime (Genova, Bari, Napoli ecc). Con

imbarcare, sempre con alcune limitazioni, in qualità di Primo Ufficiale o Comandante.

L'ultimo, ambito titolo, è quello di Capitano Superiore di Lungo Corso, qualifica professionale che si ottiene, finalmente, senza esami, ma solo con l'anzianità di almeno dieci anni di navigazione dopo il conseguimento della patente dei quali almeno tre al comando di navi non inferiori a tremila tonnellate di stazza. Al Capitano Superiore di Lungo Corso è riservato il comando di navi passeggeri oltre le 20.000 tsl. Il terzo Ufficiale in navigazione è responsabile delle guardie dalle 08.00 alle 12.00 e dalle 20.00 alle 24.00, il secondo dalle 00.00 alle

04.00, poveretto non dorme quasi mai, e dalle 12.00 alle 16.00, niente pennichella (che a bordo è praticamente un benefit in natura); il Primo Ufficiale dalle 04.00 alle 08.00 e dalle 16.00 alle 20.00. Il Comandante è esentato da turni di guardia e può dormire, pardon riposare, i Comandanti non dormono mai, riposano solamente, ma per la legge del contrappasso, in caso di nebbia, cattivo tempo, avarie o problemi rilevanti di qualsiasi genere può vegliare per settimane, limitandosi a riposare, questa volta veramente, sul divano della sala nautica. In porto generalmente si adotta l'orario giornaliero che permette a tutti gli Ufficiali di dormire la notte, sempre che le attività di carico e scarico lo permettano. Inoltre il primo Ufficiale è responsabile della caricazione e scarica della nave, il secondo della contabilità di bordo, degli stipendi e della pianificazione della navigazione, il terzo funge da segretario del Comandante. Infine il primo ufficiale ha il suo posto di manovra sul ponte di comando, il secondo a prua con il nostromo ed il terzo a poppa. In realtà oggi gli Ufficiali in Comando di Guardia oltre ai titoli professionali descritti debbono essere in possesso di abilitazioni ottenute frequentando con esito positivo appositi corsi prescritti da un Ente dell'IMO (International Maritime Organization), dalla Convenzione per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare che prevedono specifiche competenze e certificazioni in materia di sopravvivenza, antincendio, uso dei vari Radar, uso della radio per emergenze (la figura dell'Ufficiale Radiotelegrafista è stata da tempo soppressa), Bridge Management etc. I relativi corsi, a cura di società private abilitate, istituti nautici, Enti statali sono a pagamento e abbastanza costosi ed, in alcuni casi, se ne fanno carico gli Armatori pretendendo ovviamente la fedeltà futura dei partecipanti. Fino ad ora si è parlato e forse perso tempo su questioni "secondarie", perché il vero interesse, e se ne capisce la motivazione, è l'aspetto economico: quanto si guadagna navigando? Dipende da nave a nave (sulle navi cisterna gli stipendi sono

maggiori), dalla nazionalità della nave (con la bandiere straniera generalmente si guadagna di più), dalle diverse compagnie di navigazione che, pur applicando il Contratto di Lavoro Nazionale offrono vari benefit.

Diciamo che mediamente un primo Ufficiale percepisce circa 4.400 euro netti al mese, lo stipendio di partenza di un Allievo è di circa 1.400 euro, il terzo ed il secondo percepiscono stipendi intermedi. Il Comandante, oltre ad uno stipendio superiore a quello del Primo Ufficiale, essendo il fiduciario dell'Armatore, gode di ulteriori benefit quali, ad esempio un premio se all'arrivo in porto rinuncia ad utilizzare i rimorchiatori.

I periodi di navigazione generalmente sono della durata di quattro mesi (nulla a che vedere con gli imbarchi monstre di 24-36 mesi degli anni '60) il periodo di riposo a terra di 40-60 giorni, in qualche caso parzialmente retribuito con uno stipendio ridotto.

Il percorso formativo di cui sopra ha descritto l'iter per gli Ufficiali di Coperta ma, grossolanamente può essere ritenuto valido anche per i diplomati di Macchina.

All'Accademia di Livorno si accede per concorso, molto selettivo. Ai fortunati vincitori si schiude una splendida carriera da Ufficiale di Marina, con laurea, con percorsi di carriera, per i più meritevoli sino al massimo grado di Ammiraglio.

Anche all'Accademia del mare di Genova, da poco costituita, si accede dopo il diploma ed il percorso formativo prevede studi ed

imbarchi, al termine dei quali il corsista si ritroverà in possesso del patentino ed i corsi IMO previsti.

Il diploma del Nautico offre inoltre, come è noto, la possibilità di iscrizione a varie facoltà Universitarie. Altre importanti sbocchi di carriera sono quella di Pilota di Porto, prestigiosissima e molto ben remunerata, o concorso per la nomina diretta di Ufficiale nel Corpo delle Capitanerie di Porto della Marina Militare, carriere entrambe riservate ai patentati Capitani di Lungo Corso. In particolare quest'ultima possibilità equipara gli Ufficiali a nomina diretta agli Ufficiali dei ruoli normali, laureati alla Accademia di Livorno dopo quattro anni di frequenza, in pratica riconoscendo alla Patente un valore quasi pari alla laurea. Maggiori approfondimenti gli interessati potranno averli rivolgendosi all'"Associazione Nautico Leon Pancaldo", Associazione che conta oltre 350 iscritti, tutti ex-studenti del Nautico di Savona, molti dei quali, Comandanti o Direttori di Macchina, con anni di navigazione nel loro curriculum.

La nostra Associazione è a disposizione di tutti i ragazzi del Nautico di Savona per offrire consigli, dare un aiuto a chi vuole trovare un imbarco, o semplicemente approfondire gli argomenti trattati in queste note. Tutte le coordinate dell'Associazione sono indicate in altra sezione di questa pubblicazione.

Fabrizio Corte



UOMINI A.L.P. DI IERI E DI OGGI AL COMANDO



*Nave di cui è al Comando
il C.L.C Angelo Vago*

Preghiera recitata il 3/3/2009 nella chiesa di San Giovanni Battista a Chiavari per le Esequie del Com.te Carlo Chiarella. (Documento curato dal Com.te Gesualdo Galatolo dell'A.L.P.)

PREGHIERA DEL NAVIGANTE (Marina Mercantile)

Al calare della sera
noi, uomini di mare
a Te leviamo o Si tenore
la nostra preghiera
e i nostri cuori:
i vivi sulle navi
i morti in fondo al mare.
Pa che la notte passi serena
per chi veglia nel lavoro,
per chi stanco si riposa.
Pa che ogni navigante
prima del sonno si segni col Tuo segno
nel Tuo amore e nel Tuo perdono
ed in pace coi fratelli.
Pa che ogni nave conservi la sua rotta
ed ogni navigante la sua fede.
Comanda ai venti e alle onde
di non cimentare la nostra nave,
comanda al Maligno
di non tentare i nostri cuori.
Conforta la nostra solitudine
col ricordo dei nostri cari,
la nostra malinconia
con la speranza del domani
le nostre inquietudini
con la certezza del ritorno»
Benedici la famiglia
che lasciammo sulla riva,
Benedici la nostra Patria
e tutte le patrie dei naviganti
che il mare unisce e non divide.
Benedici chi lavora sul mare
per meritarsi il pane quotidiano;
Benedici chi lavora sui libri
per meritarsi il mare,
Benedici chi giace in fondo al mare
e attende la Tua luce e il Tuo perdono
E così sia

Angelo Vago C.L.C. Diplomato nel 1979 è attualmente al Comando di "Ocean Village Two" nave da crociera di bandiera Inglese, compartimento marittimo di Londra, di proprietà della Carnival U.K. La "Ocean Village Two" costruita da Fincantieri, è impegnata da ottobre a marzo nei Caraibi e negli altri mesi in Europa e

immergono ed emergono in rapida successione, salmoni a migliaia che si muovono veloci sul pelo dell'acqua. Foreste abitate da orsi in cui crescono porcini grandi come sgabelli. Immagini dipinte dalla natura, quali ad esempio una strega a cavallo di una scopa ed una mezzaluna, che grazie alla conformazione del terreno ed un po'



nel Mediterraneo. Lo scafo ha una lunghezza fuori tutto di 245 mt. ed è capace di ospitare, equipaggio compreso, oltre 2.670 persone.

Angelo Vago, dal 1987 con Carnival U.K., è stato al Comando di altre 3 navi della stessa Società: "Regal Princes", "Grand Princess", "Ocean Village". Ricorda con grande piacere, ed un po' di nostalgia, lo scalo di Skagway in Alaska, ultimo approdo dei cercatori d'oro che alla fine del 1800 giunsero nel mitico Klondyke. Descrive paesaggi mozzafiato: altissimi monti coperti di neve sveltanti verso un cielo azzurro cobalto, ghiacciai enormi, simili a luccicanti palazzi di un intenso colore verde/blu, che spesso si frantumano rompendo un silenzio irreale, bracci di mare circondati da terre coperte di pini giganti; ed ancora, aquile dalla testa bianca (bold eagles), halibut, imponenti balene che simili a sommergibili si

di fantasia si intravedono su una grande parete montuosa quando inizia il disgelo; lentamente poi, man mano che le nevi si sciolgono, scompaiono per tornare l'anno successivo. Queste terre ispirarono i più grandi capolavori di Jack London che in tali luoghi visse partecipando egli stesso alla corsa all'oro. Una curiosità: vicino alle banchine d'approdo, centinaia di Comandanti hanno fatto dipingere il logo della nave, a volte il loro nome, la bandiera e la data d'attracco. Può apparire strano ma tali scritte non deturpano lo stupendo paesaggio, in quanto ricordo di una antica e romantica marineria. Questo ed altro mi ha raccontato Angelo, che ha destato in me e ritengo anche in chi di voi non ha avuto tale fortuna, il desiderio di recarsi a Skagway. Ti ringrazio Com.te Vago.

G. Franco Recagno

Caro Socio,

Grande interesse lo spazio nella "Voce dell'A.L.P." dedicato agli iscritti che sono attualmente, o lo sono stati in passato, Comandanti o Direttori di Macchina. Il Titolo: "Uomini dell'A.L.P. di ieri e di oggi al Comando". Se hai raggiunto tale traguardo, ti Invitiamo a fornirci i necessari elementi, che, di massima, possono essere quelli sottoindicati:

- Foto di una nave particolarmente cara. - Altre navi sotto il tuo Comando. - Ulteriori informazioni e cose che ti va di aggiungere, quali ad esempio: anno del primo Comando. - Il viaggio più interessante, quello più avventuroso, l'imbarco più lungo, il più breve, ecc. Grazie per la collaborazione. Attendiamo notizie.

Rivolgersi alla redazione "La voce dell'A.L.P." - Via Torino, 10 - 17100 SV - email: vintera@villacambiaso.it - tel.349.6863819

IMPRENDITORI DI SAVONA

Nel 1938 la famiglia Bertani inizia la sua storia con il fondatore Cesare

Nel numero di gennaio/febbraio di la "voce dell'A.L.P.", abbiamo parlato di alcune famiglie della provincia di Savona che brillano per eccellenza nel loro settore, citando sia il gruppo Orsero, che il gruppo Dellepiane, e nel settore dei manager pubblici il responsabile della Port Authority, Ing. Canavese.

Non avevamo dimenticato la famiglia Bertani, armatrice della Finbeta, ma anzi ci eravamo ripromessi, di parlarne molto più diffusamente per due motivi principali. Il primo è che la nostra Associazione, l'A.L.P., è naturalmente proiettata sul mare e gran parte dei suoi Soci ha esperienza di vita a bordo delle navi, per cui parlare di tali argomenti è per noi, oltre che un piacere, quasi un obbligo. Il secondo motivo è di carattere artistico perché Finbeta, nella sua splendida sede, denominata Castello di Lavagnola, annovera tra i molti affreschi una bellissima raffigurazione di Leon Pancaldo, illustre navigatore Savonese che ha dato il nome al "nostro" amato Nautico ed alla nostra Associazione. Ricordando altresì che il nostro inserto viene distribuito da quest'anno, oltre che ai soci ed ai simpatizzanti, anche alle ultime tre classi dell'Istituto Nautico Leon Pancaldo di Savona è sicuramente d'interesse per tali studenti sapere che la nostra città può offrire posti di lavoro in una Società leader nel suo settore ed all'avanguardia nelle tecnologie di trasporto dei prodotti chimici liquidi. Va inoltre sottolineato che Finbeta è una delle 30 compagnie che collaborano con l'Accademia del Mare.

La famiglia Bertani inizia la sua storia nella città di Savona con il Fondatore, Cavalier Cesare, che nel



1938 acquistò la prima nave cisterna e negli anni successivi il Deposito Costiero di Fiumicino.

Sino all'inizio degli anni 70 operò esclusivamente con cisterne, per specializzarsi gradatamente nel trasporto dei prodotti chimici, pur restando sempre nel settore dei liquidi. Il centro di interesse si sposta con il passare degli anni in Nord Europa, anche in porti quali Rotterdam, uno dei maggiori del mondo e Amburgo, dove ha sede il chartering department della Società. Le navi, una decina, tutte con nomi di pietre preziose o semipreziose, sono all'eccellenza per caratteristiche costruttive. Dispongono di compartimenti di carico in acciaio inossidabile, con molteplici possibilità di segregazione di carichi diversi, abilitate alla navigazione tra i ghiacci, con dimensioni che non superano le 14.000 tonn. di deadweight, tutte peculiarità che testimoniano come Finbeta sia grado di offrire un servizio "tailor-made" alla sua clientela. Un particolare interessante che vorremmo evidenziare è l'iscrizione di alcune navi della

flotta al compartimento marittimo di Savona, particolare per nulla irrilevante e probabilmente unico nella nostra città. È inoltre doveroso far notare che tutte le navi del gruppo Bertani battono bandiera Italiana. Questi due elementi, bandiera e compartimento di iscrizione, possono venire interpretati come segnali di un forte radicamento nazionale e provinciale, solo apparentemente in contrasto con il forte orientamento internazionale del gruppo Bertani.

L'opera iniziata nel 1938 da Cesare Bertani, è stata proseguita dal figlio Giovanni, attuale Presidente che ha consolidato la Società di Armamento portandola all'attuale livello di leadership.

Nel frattempo la terza generazione Bertani, rappresentata dal General manager Ing. Luca, diplomato all'Istituto Nautico di Savona, e dalla sorella Alessandra, dottoressa in chimica industriale, ha già raccolto il timone del Comando con la certezza, più che un augurio, che Finbeta continuerà il suo percorso d'eccellenza anche nei prossimi anni e su tutti i mari del mondo.

Gli Studenti del Nautico od anche colleghi interessati ad offrire la loro professionalità a Finbeta, sono pregati di rivolgersi al comandante d'armamento della società telefonando al numero 019.833111, oppure inviare un curriculum a finbeta@finbeta.com.

Fi nbeta S. p. A.

Teconol ogi a e tradi zi one sul mare

Vi a Nazi onal e Pi emonte, 4 - 17100, Savona

Tel . 019 833111

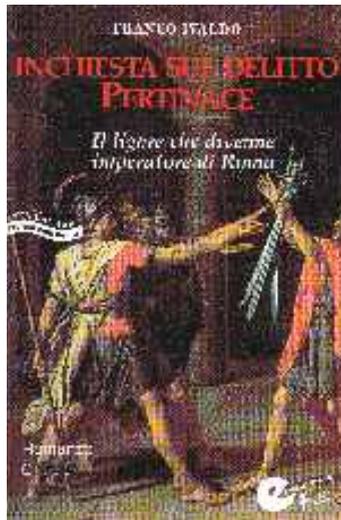
[www. fi nbeta. com](http://www.fi nbeta.com)

INCHIESTA SUL DELITTO PERTINACE

di Franco Ivaldo (giornalista ex-alunno delle scuole pie dei padri Scolopi e del Nautico di Savona)

Inchiesta sul delitto Pertinace, edito dai Fratelli Frilli di Genova è una biografia romanzata su un imperatore romano. Il libro ha le caratteristiche di un'inchiesta giornalistica proiettata su un remoto passato. Siamo nel Secondo secolo dopo Cristo, l'epoca degli imperatori della stirpe Antonina. Ma chi era Publio Elvio Pertinace? Divenne imperatore, dopo Commodo, il figlio di Marco Aurelio. Ma restò al potere soltanto ottantasette giorni. Non è sbagliato definirlo ligure-piemontese, in quanto nacque ad Alba. Il padre sposò una facoltosa matrona di Alba, Lollia Acilia. Poi si trasferì a Roma, col figlio. La madre morì a Colonia, dove si era successivamente recata a trovare il figlio generale a capo della flotta romana sul Reno. A Roma, Pertinace era divenuto insegnante di grammatica latino e greca. Poi, era entrato nelle legioni. Prima come centurione ed in seguito con incarichi sempre più elevati. Fu un grande condottiero, sotto Marco Aurelio e sotto Commodo. Fu governatore in Britannia, Dacia, Egitto, Siria. Divenne senatore. Una parte importante del libro "Inchiesta sul delitto Pertinace" di Franco Ivaldo è dedicata ai rapporti con il mondo clandestino dei Cristiani. Si sostiene la tesi, accreditata da alcuni storici che la concubina di Commodo, Marcia Demetriade, appartenesse alla setta cristiana. Risulta, infatti, che ella intercesse presso il tiranno per fare liberare alcuni cristiani imprigionati nelle miniere di sale della Sardegna. Amica di Marcia Demetriade era sicuramente la moglie di Pertinace, Flavia Titiana, figlia di un facoltoso senatore. Il romanzo storico formula un'ipotesi molto verosimile: anche Flavia Titiana era cristiana. Conobbe uno dei primi pontefici, Vittore I. Attraverso l'amicizia con Marcia Demetriade, favorì i cristiani che si radunavano nelle catacombe. Pertinace, tuttavia, non aderì alla nuova religione. Restò pagano, anche per lealtà verso la figura dell'imperatore (prima Marco Aurelio e poi Commodo). Ma quando la spietatezza di

Commodo divenne insopportabile per i romani, Pertinace accettò di guidare la congiura per rovesciarlo. Alla congiura presero parte la stessa concubina del despota, Marcia Demetriade, il prefetto dei pretoriani Emilio Leto, diversi senatori tra i quali il padre di Flavia Titiana, lo stesso Pertinace ed un personaggio rimasto fino all'ultimo nell'ombra, Settimio Severo. Quest'ultimo non portò aiuto a Pertinace come si era impegnato a fare una volta rovesciato ed ucciso



Commodo. Il nuovo imperatore fu costretto ad applicare una politica di rigorosa austerità, per riequilibrare le casse pubbliche mise all'asta i tesori del tiranno. Fu un amministratore oculato e giusto. Distribuí terre ai contadini, tolse i dazi dai traffici marittimi. Non poté versare il donativo promesso ai pretoriani per il loro sostegno. Questo gli fu fatale. Venne ucciso dopo tre mesi di regno dagli stessi pretoriani. Ma la sua caduta, seguita da un imperatore di Mediolanum, Didio Giuliano, in realtà spianò la strada ad uno dei congiurati rimasto fino all'ultimo in disparte. Settimio Severo giudicò che era giunta la sua ora: marcì su Roma, conquistando un potere duraturo che trasmise a Caracalla ed a Geta, i suoi figli. Anche Pertinace, alla sua morte, lasciava un figlio: Elvio junior. Il giovane, abile ammiraglio, protagonista di una

battaglia contro i pirati nel Mar Ligure, sarà fatto assassinare, in seguito, dallo spietato imperatore Caracalla, figlio di Settimio Severo. Caracalla temeva che il figlio del grande Pertinace potesse legittimamente aspirare all'impero. Suo padre non aveva voluto nominarlo suo Cesare. "Diverrà Augusto -aveva detto- quando e se ne sarà degno". Quel giorno non giunse mai. Le città che più hanno titolo per ricordare Publio Elvio Pertinace sono, dunque, Alba, in provincia di Cuneo (la località esatta in cui nacque fu Barbaresco) e Vado Ligure. Secondo lo storico Bertolotto, la casa del padre (villa patris) Publio Elvio Successus, si trovava esattamente in località Segno. Dove sarebbe sorta una "Villa Martis" non meglio identificata. Secondo lo storico Verzellino, il padre Successus, possedeva anche una fabbrica per la realizzazione di anfore di terracotta, in una località che potrebbe individuarsi alle Fornaci, tra Vado e Savona. Vendeva, inoltre, vini e legname in un emporio di Vado. Pertinace, infine, è importante per la cittadina rivierasca di Noli. Noli, la Quinta Repubblica Marinara, non venne fondata dai bizantini per resistere alle invasioni longobarde, come si riteneva. Il ritrovamento di monete con l'effigie dell'imperatore vadese, riportano Noli all'epoca romana, secondo secolo d.C. Da documenti citati da Cassio Dione risulta la presenza per un triennio di esilio di Pertinace a Vado. Riprese gli affari paterni assieme al fratello Fabio. Per proteggere Portus Vadorum, Pertinace fece costruire una roccaforte a Noli contro gli attacchi dei pirati. Fu, in pratica, il fondatore di Noli. Poi, fece fortificare anche l'Isola Gallinara, davanti ad Albenga. L'isola era chiamata "gallinara" dai romani per la presenza nella fitta boscaglia di galline selvatiche. Ma era anche oggetto di assalti pirateschi. Ciò motivò la spedizione navale di Elvio junior, che come ammiraglio sconfisse i predoni navali di Valeriano al largo di Noli, catturandoli, tutti a Portus Vadorum.

LA DATA DELLA VISIONE DANTESCA

Quarta lezione di astronomia del professor Ideale Capasso, ex preside dell'Istituto Nautico di Savona

9. - Posizioni calcolate di Venere.

Le posizioni di Venere sono state calcolate dall'Angelitti con le «Tables Générales du Mouvement de Venus», riportate nella sezione V del tomo VI delle Memorie pubblicate negli Annales de l'Observatoire de Paris dal Le Verrier (Paris 1861).

Dall'esame delle longitudini geocentriche del pianeta e di quelle del Sole (a mezzodi medio di Parigi) 8 risulta che per l'anno 1300 si possono trarre le seguenti deduzioni: il 29 febbraio, Venere era nel segno dei Pesci, poco più di 2 gradi a ponente del Sole; verso il 10 marzo aveva la stessa longitudine del Sole, si trovava alla congiunzione superiore e da mattutina diventava serotina, passando a levante del Sole e rimanendo invisibile; nel periodo dal: 10 al 19 aprile diventava sempre più serotina, allontanandosi dal Sole, passava attraverso il segno di Ariete ed entrava nel Toro, ove raggiungeva il 18° grado il 19 aprile. In tal giorno doveva essere visibile alla sera per pochi minuti.

Queste conclusioni sono in aperto contrasto con la chiara indicazione (Purg. I, 19-21), secondo la quale Venere brillava, splendido astro del mattino, nella costellazione dei Pesci. Invece, l'esame delle longitudini di Venere e del Sole del 1301 mostra che durante tutto il periodo dal 10 marzo al 9 aprile, Venere si trovò a ponente del Sole, ossia fu mattutina. Fra il 10 e il 20 marzo il pianeta era a 46 gradi dal Sole, ossia era passato da poco alla sua massima elongazione, e nei giorni successivi si avvicinava lentamente al Sole, rimanendone però sempre tanto discosto da essere sempre ben visibile. Ammesso che il viaggio avesse inizio il 25 marzo, il Poeta avrebbe osservato Venere dalla spiaggia del Purgatorio la mattina del 28, quando la longitudine del pianeta era di poco superiore a 330 gradi. L'astro si trovava perciò al principio dei Pesci, i quali lo seguivano velati dalla sua fulgida luce. La posizione indicata da Dante non poteva trovare più bella conferma! Nella determinazione della data del viaggio dantesco la

posizione di Venere ha una importanza talmente decisiva che anche i sostenitori del 1300 furono costretti a prenderla in esame. Già nel 1595 gli Accademici della Crusca, constatando, dalle tavole astronomiche allora in uso, che Venere nella settimana santa del 1300 si trovava nel Toro e non poteva quindi essere astro del mattino, perchè a levante del Sole, proposero di riconoscere nel Sole medesimo «Io bel pianeta che ad amar conforta». Questa interpretazione non ebbe però fortuna, sia perchè troppo contraria all'idea comune che fa di Venere il pianeta che presiede all'amore, sia perchè la presenza di Venere mattutina è confermata da Dante (Purg. XXVII, 94-96). Il Moore crede di poter abbattere la prova di Venere mattutina scrivendo: «L'unico punto degno di nota intorno a questo passo è la scoperta fatta da certi ingegnosi ipercritici, i quali per mezzo di calcoli sono riusciti a stabilire che "lo bel pianeta che ad amar conforta", cioè Venere, nell'aprile del 11300 non era una stella del mattino, ma sorgeva dopo il Sole. Senonchè è evidente che Dante ci vuol descrivere l'ora che precede il sorgere del Sole presentandola con l'aspetto che era più familiare e, per così dire, più caratteristico nella mente del popolo, il quale per abitudine associava a quell'ora l'astro splendente del mattino». Ma tale argomentazione è pochissimo convincente, perchè nega ogni valore scientifico alle indicazioni dantesche e si riduce ad una arbitraria e disinvolta supposizione. Un'altra ipotesi, avente lo scopo di spiegare come Dante assegnasse alla Venere del 1300 le posizioni del 1301, è stata avanzata dai padri Giuseppe Boffito e Camillo Melzi d'Eril, ai quali è dovuta la pubblicazione, avvenuta in Firenze nel 1908, dell'almanacco perpetuo di Profazio Giudeo. È questa una raccolta di tavole astronomiche che danno le posizioni dei pianeti, per le durate delle rispettive rivoluzioni, a cominciare dal 1300, eccetto che per Venere, le cui posizioni sono date a

partire dal 1301. Tale Almanacco avrebbe avuto nel Medio-evo grande diffusione, ed anche Dante se ne sarebbe servito. E siccome di esso esisterebbero vari codici, che nella prima colonna di Venere porterebbero semplicemente l'indicazione I o nessuna indicazione o l'indicazione 1300, pur registrando sempre le posizioni del 1301, gli editori hanno avanzata l'ipotesi che Dante avesse preso da un codice mal trascritto le posizioni del 1301, credendole quelle del 1300. Effettivamente l'ipotesi detta offre un argomento a favore dell'anno 1300, ma è una semplice ipotesi. Una terza spiegazione della Venere mattutina del 1300 è stata tentata dal Benini 9. L'illustre studioso sostiene che Dante non assegnò al «bel pianeta» la posizione reale del 1301, perchè tale posizione, collocando Venere troppo a ponente del Sole, l'avrebbe resa troppo mattutina! Egli fa osservare che nel Purgatorio, Dante si addormenta 3 volte e che ogni volta fa uno di quei sogni premonitori che, secondo la comune opinione, appaiono poco prima dell'alba. Il primo di tali sogni è quello di Lucia che, in forma di aquila, leva Dante dalla valletta fiorita dell'Antipurgatorio per deporlo alla porta dei gironi; il secondo è quello della femmina balba che si tramuta in seducente sirena; il terzo, quello di Lia, che avviene assieme al sorgere di Citea. Tutti e tre questi sogni precedono di poco l'alba. Invece, collocando Venere nella esatta posizione del 1301, la levata del pianeta sarebbe avvenuta con ben 3 ore di anticipo rispetto a quella del Sole ed il sogno di Lia non avrebbe potuto essere verace.

Dante, dunque, non avrebbe assegnato a Venere la vera posizione del 1301, e neppure le avrebbe assegnata quella del 1300; bensì, una posizione intermedia che avrebbe consentito al pianeta di essere mattutino senza sorgere con eccessivo anticipo rispetto alla levata del Sole. E tutto ciò egli avrebbe fatto di proposito, allo scopo di attuare un geniale disegno.