



N° 6 - Luglio 2009 - Redazione: A.L.P. - Via Torino, 10 - 17100 Savona - Tel: 349/6863819 - E-mail: info@alpleonpancaldo.org

L'A.L.P. si propone, tra le altre sue finalità, di salvaguardare tutte le tradizioni legate al mare e alla navigazione. A questo scopo si rivolge ad ufficiali di coperta e di macchina e agli studiosi affinché forniscano i loro contributi in forma di sintetiche narrazioni delle proprie esperienze e ricerche da raccogliere in volume.

Essi saranno classificati in quattro sezioni riguardanti:

1. L'evoluzione delle tecniche e dell'oggetto dei traffici marittimi, tenendo conto anche delle varie destinazioni di persone e merci;
2. L'evoluzione tipologica delle navi, compresi i traghetti, le navi da crociera e le portacontainers;
3. I progressi degli apparati di propulsione e di quelli ausiliari come i sistemi di refrigerazione e di condizionamento;
4. Gli aggiornamenti subiti dagli strumenti di navigazione e dalle dotazioni di sicurezza.

Ogni sezione potrebbe accogliere tre o quattro testimonianze di 3/6 pagine ciascuna, comprese cartine, disegni o fotografie e dovrebbero essere precedute da una breve introduzione sull'argomento scritta

da un esperto. Aggiungendo alcune pagine di prefazione otterrà un volumetto di circa 110/130 pagine con un titolo da stabilire.

C.L.C. Angelo Bergero

*L'Amerigo Vespucci a Savona il 20 e il 21 Giugno 2009
(foto del C.L.C. Vito Cafueri)*



ASSEMBLEA ORDINARIA DELL'A.L.P.

presso la sede operativa di Villacambiaso Via Torino, 10 - 17100 Savona. In prima convocazione alle ore 23,50 di Mercoledì 15 luglio. In seconda convocazione alle ore 16,45 di Giovedì 16 Luglio.

PICASSO GOMME - C.so Agostino Ricci, 263r - 17100 Savona propone a tutti gli iscritti A.L.P. in regola con il tesseramento uno sconto del 20% su tutti i lavori eseguiti e del 6% per l'acquisto di pneumatici nuovi. Chiedere del signor Alex Ottonelli C.D.M 84

A.L.P. ASSOCIAZIONE NAUTICO

Anche il Nautico Leon Pancaldo di Savona ha la sua associazione Ex-Allievi

Marittimi sono una categoria molto particolare, compatta ed affiatata, senza distinzione fra Marina militare e mercantile. Questa considerazione ha tenuto a battesimo la fondazione della Associazione voluta dagli ex-allievi del Leon Pancaldo, l'Istituto Nautico di Savona, costituita a fine 2007 e presentata pubblicamente a stampa e Autorità a bordo della Costa Classica il 24 maggio 2008.

Gli uomini della Marina mercantile possono essere considerati cittadini del mondo non solo perché i loro titoli sono riconosciuti ovunque, ma soprattutto per il fatto di aver spesso navigato in gran parte del globo venendo a conoscenza di lingue, culture, costumi, religioni e sistemi

politici diversi. Ne deriva che la loro professione comporta una notevole apertura mentale per fronteggiare tale varietà di fattori climatici e mentali. Il trattamento economico loro riservato è, rispetto ad altre professioni, abbastanza o molto soddisfacente, tanto da rendere difficile comprendere le ragioni che spingono oggi numerosi marittimi a preferire lavori economicamente modesti ma vicini a casa. Occorre perciò operare per convincere i giovani a riprendere le vie del mare anche perché, ad onta della crisi mondiale, le occasioni di lavoro non sembrano mancare. Tanto per fare un esempio, la Carnival Cruise di Miami si accinge ad assumere 150 fra allievi, ufficiali, periti elettronici

e frigoristi per la propria flotta, che conta su 22 navi da crociera e gli italiani saranno privilegiati, come dimostra il fatto che in oltre 1.100 già vi lavorano, 197 dei quali assunti nel 2008. In ambito marittimo esistono però anche lavori "di casa", come quelli offerti dalle Officine di riparazioni navali di Genova, che stanno cercando diplomati del Nautico. Occorre inoltre tener presente le attività portuali, oggi in piena espansione. Oltre all'impegno di sostenere le vocazioni marittime, l'Associazione si propone di conservare memoria storica del glorioso Istituto savonese, fondato nel 1855 e dal quale sono usciti migliaia di ufficiali. Oggi la sua situazione logistica non è delle

migliori ma ci auguriamo che inalterato ne resti lo spirito.

L'Associazione ha la propria sede operativa a Villa Cambiaso, mentre quella istituzionale si trova presso l'ex-Istituto Nautico. Il Consiglio Direttivo è formato dal Presidente onorario prof. Alfonso Gargano, Dirigente scolastico dell'Istituto; dal Presidente prof. Pio Vintera, dal Vicepresidente, C.D.M. Luigi Gravano; dal C.D.M. Pino Rosso, Segretario e Tesoriere; dal C.L.C. Franco Recagno, Responsabile dei rapporti con i Soci; dai consiglieri C.L.C. Cafueri Vito, C.L.C. Nazario

Firpo, C.L.C. Mauro Koch, C.L.C. Sergio Perrone e C.D.M. Giovanni Verzello.

All'unanimità sono stati nominati Soci Onorarî gli ex-Presidi Prof. Ing. Pietro Taramasso e Prof. Ing. Giorgio Prefumo, l'ultracentenario Com.te Eugenio Balugani, che si è



diplomato nel 1925.

La nostra va quindi ad affiancare altre Associazioni marinare, in particolare il Collegio Nazionale Patentati Capitani L.C. e D.M. di Genova, le analoghe Associazioni di Genova e La Spezia, la Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli e l'Associazione Marinai d'Italia, formata dai pensionati della Marina Militare e della Società Italia, presso la quale sono registrati i quattro motovelieri dei Nautici liguri.

Prof. Ing. Giorgio Prefumo

CENA DEL CINQUANTENARIO

Consegnate dall'associazione A.L.P. medaglie in argento a ex-allievi dell'Istituto Tecnico Nautico di Savona

Il 9 maggio l'Associazione Nautico A.L.P. ha organizzato la "Cena del Cinquantenario" presso *La Locanda* del Santuario di Savona. Nel corso della lieta e riuscita serata sono state consegnate tre Targhe in argento, attestati di benemeranza nei confronti di Don Genta, dell'ing. Taramasso e del prof. Gargano.

La cerimonia è proseguita con l'assegnazione di 51 medaglie d'argento ad altrettanti ex-allievi dell'Istituto Tecnico Nautico *Leon Pancaldo* che festeggiavano il mezzo secolo dai lontani e fecondi giorni del proprio diploma.

Ne riportiamo i nomi nella tavola gratulatoria qui a fianco.

Abbate Luigi (C.L.C 58), Arrigo Giovanni (C.L.C 58), Avignoni Michelangelo (C.L.C 59), Balestra Giovanni (C.L.C 54), Basano Lorenzo (C.L.C 57), Battaglia Eugenio (C.L.C 54), Bazzano Marcello (C.L.C 53), Beiso Guido (C.L.C 59), Benzi Angelo (C.D.M. 58), Beviacqua Angelo (C.L.C 53), Bolla Dino (C.L.C 49), Bolla Giobatta (C.L.C 59), Calcagno Giuliano (C.L.C 41), Cerutti Giancarlo (C.L.C 56), Cappellano Giorgio (C.L.C 57), Delfino Domenico (C.L.C 48), De Nicolò Giuseppe (C.D.M 59), De Vercelli Enrico (C.L.C 59), Fioretti Giuseppe (C.L.C 57), Galatolo Gesualdo (C.L.C 48), Galleano Stefano (C.L.C. 47), Gambetta Carlo (C.L.C 54), Gamarra Domenico (C.L.C 57), Germone Elio (C.L.C 56), Giribone Albino (C.D.M 54), Gravano Luigi (C.D.M 57), Ion Giacomo (C.L.C. 58), Maglio Francesco (C.D.M 55), Massa Edoardo (C.D.M 56), Navone Domenico (C.L.C 58), Nazari Ezio (C.D.M 56), Novo Francesco (C.L.C. 52), Orengo Giancarlo (C.L.C 48), Ottino Pietro (C.D.M 48), Pastorino Romano (C.L.C 52), Pellati Marco (C.L.C 54), Richero Marco (C.L.C 55), Rolla Orazio (C.L.C. 59), Rosso Giuseppe (C.D.M 57), Sala Giuseppe (C.L.C 56), Salvatico Melchiorre (C.D.M. 59), Sanmartino Enrico (C.D.M 59), Semeria Giuseppe (C.L.C 57), Spezialetti Gianni (C.L.C58), Susinna Giorgio (C.L.C 54), Tagliapietra Alessandro (C.D.M 57), Tenti Roberto (C.D.M 58), Valente Giovanni (C.D.M 59), Vellani Giancarlo (C.L.C 54), Vitali Antonio (C.D.M 58), Cacace Amedeo (C.L.C 37 Socio Onorario, Diplomato dell' Istituto Nautico di Sorrento).



Molte altre foto sono visibili sul sito www.alpleonpalcald.org nella sezione "eventi"

IL LEON PANCALDO DAL 1944 AL 1949

Con garbata nostalgia il Comandante rievoca la situazione del Nautico durante gli anni conclusivi della guerra e si sofferma con gratitudine di allievo riconoscente sulla figura di alcuni suoi insegnanti

1944. L'anno più duro della guerra: fame, freddo, bombardamenti aerei da parte degli Alleati, rastrellamenti condotti da tedeschi e fascisti, resi più duri dalla consapevolezza della incombente sconfitta; guerra civile o di liberazione, la stessa tragedia definita in due modi a seconda dello schieramento politico di appartenenza, che metteva vittime da ambo le parti contendenti.

La sede del Nautico era occupata dalla X MAS e l'Istituto era stato "sfollato" nella sede attuale. Dal punto di vista didattico la situazione era precaria. Tra molte altre cose mancavano anche i libri di testo ed i professori erano costretti a dettare degli appunti. Nonostante tutto la nostra giovane età prendeva il sopravvento, tanto che eravamo allegri e ridevamo per un nonnulla.

1945. Finalmente la liberazione, la fine della guerra e con essa la sostituzione del Preside Baldino, un fascista che ad onta dei discorsi roboanti e dell'aria severa era un uomo di buon cuore, sostituito da Arrigo De Poli, profugo dalla Dalmazia.

Negli anni successivi, riprese piano piano la vita normale, con il ritorno del Nautico nella sua sede.

Il porto venne liberato dagli scafi delle navi affondate per ostruirne l'accesso e le Funivie, rimaste illese, ripresero a lavorare nel loro aspetto tipico: sempre una *liberty* sotto scarico ed altre ancorate in

rada, pronte a prendere il suo posto. Non avevamo mai visto tante e così grandi navi. Durante la guerra c'erano solo dei dragamine, in realtà ex-pescherecci trasformati, e qualche motozattera. Ritornando alla scuola, bisognava studiare seriamente perché l'esame di maturità verteva su tutte le materie dell'ultimo anno e non era uno scherzo.

Pochi amano la scuola mentre la frequentano, ma con il trascorrere degli anni emergono nitidi ricordi di persone, di episodi piccoli e grandi e soprattutto la memoria di Professori da non dimenticare, come ad esempio Capasso, detto *Capassun*, docente di Astronomia, Navigazione e Meteorologia. Era un autentico mito, un uomo capace di farci appassionare alle materie di studio, compresi gli argomenti più difficili. Parlava a voce alta e chiara e ricorreva ad argomenti semplici per spiegare concetti difficili e li ripeteva più volte, tanto che era sufficiente prestargli attenzione e prendere qualche breve appunto per avere quasi pronto il lavoro da svolgere a casa.

Con Capasso ricorderò Giuseppe Sorrentino, detto *Piccipaine*, che insegnava Attrezzatura e Manovra. Amava ricorrere a frequenti modi d'espressione napoletani che ci facevano sorridere con sufficienza, mentre qualcuno di noi annotava i suoi spropositi verbali, ma nella pratica di bordo, quando anni dopo

mi trovai alle prese con qualche problema pratico, mi sono spesso trovato ad ammettere che il vecchio professore aveva ragione.

Di Rosa Motti, la cosiddetta *Rusin*, docente di Lingua inglese nessuno ricorderà l'aspetto fisico, ma tutti riconosceranno la bontà del suo metodo di insegnamento, volto alla pratica piuttosto che alla teoria e in questo senso precorritore dei tempi. Pronunciava i vocaboli con forza, emettendo talora qualche gocciolina di saliva, ma i suoi allievi uscivano dal Nautico in grado di farsi capire all'estero e nella pratica di bordo. Ho conosciuto naviganti che avevano terminato il Nautico una decina d'anni prima di me e che dividevano la mia opinione sulla *Rusin*, che usavano chiamare *Tridecca* perché un capitolo del testo di inglese nautico, *Arma la prora*, iniziava con *The three-decker Rosalia laden with orange...* È probabile che *three-decker Rosalia* fosse pronunciato con più forza ancora perché l'insegnante era più giovane.

L'elenco della gratitudine continua con il nome di S. Ruggiero, che insegnava Macchine. In un'epoca in cui tutte le grandi navi erano a vapore e le motonavi costituivano un'eccezione considerata con una certa diffidenza da Armatori e Macchinisti perché creavano troppi problemi, il professor Ruggiero argomentava, spiegava e dava alle stampe libri nei quali si predicava che «il futuro della propulsione navale sarà inevitabilmente nei motori diesel» e infatti oggi le navi a vapore sono scomparse.

Per ultimo ma non da ultimo citerò Camillo Pisoni cui erano affidate le sorti della Storia e della Geografia. Conosceva a memoria il percorso dei più tortuosi fiumi carsici, anche nel loro percorso sotterraneo. Degno di nota il fatto che, sfidando i rigori e la sorveglianza del Preside Baldino, cercasse di indicarci i difetti e gli aspetti immorali delle dittature.



A BORDO DELLA S/S NEVADA

Il fascino del primo imbarco

In questa breve narrazione, il Capitano Angelo Bergero, in stile garbato ed oggettivo, ricostruisce l'ambiente della vecchia "carretta" dei mari sulla quale ha fatto la sua prima esperienza di marinaio. Quasi inesistenti le concessioni all'autobiografismo per quanto i particolari ricordati sul filo di una serena, talora sorridente, malinconia avrebbero potuto dare adito a molte divagazioni sul tema.

Congedato come guardiamarina al termine del biennio di servizio militare, mi posi alla ricerca di un imbarco. Il Collegio Capitani di Genova mi indirizzò all'ufficio d'armamento di una Compagnia di navigazione svizzera, che possedeva due magnifiche navi, la *Helvetia* e la *Genève*, dotate di cabine passeggeri e destinate alle rotte da Marsiglia e da Barcellona alle Canarie, Casablanca, Dakar, Monrovia, Abidjan, Lagos, Douala e viceversa. Ne gestiva altre di piccolo tonnellaggio in servizio di cabotaggio nel Mediterraneo dove effettuavano viaggi regolari sulle stesse rotte con scali mediterranei ed atlantici, sulle coste nordoccidentali dell'Africa, più numerosi ed in porti di minore importanza. Gli svizzeri avevano in noleggio anche due vetuste "carrette", che ad onta degli anni erano ancora in grado di effettuare puntualmente i noli loro affidati.

Pochi giorni prima del Natale 1965 firmai il contratto d'imbarco da allievo ufficiale di coperta proprio su una di queste, la *s/s Nevada*, che stava per salpare da Marsiglia.

La *Nevada* era una *liberty*¹ dotata di una macchina alternativa a vapore convertita ad olio combustibile che garantiva una velocità massima di 10,5 nodi a mezzo carico, con mare a forza zero e in assenza di vento.

1. Si trattava di un particolare tipo di navi con scafo in cemento costruite negli Stati Uniti durante la Seconda guerra mondiale per il trasporto di rifornimenti militari in Europa e destinate allo smantellamento dopo l'uso. Molte furono però acquisite da armatori che le trasformarono in navi da carico su rotte sicure. Ad esempio, Onassis dovette l'inizio delle sue fortune proprio alle liberty.

Batteva bandiera panamense, ma sul fumaiolo faceva bella mostra lo scudo crociato elvetico, mentre sulla fiancata pitturata di grigio chiaro spiccava la scritta *Nautilus Line* a caratteri cubitali neri.

L'equipaggio era composto da gente di varia nazionalità ed etnia: tedesco l'anziano comandante del quale si diceva che durante l'ultimo conflitto avesse comandato un U-Boote, italiano il direttore di

bastasse, quella babele galleggiante era completata da una quindicina di africani della Sierra Leone, specializzati nello stivaggio e nel rizzaggio dei tronchi d'albero e nella pulizia delle quattro cisterne per olio di palma di cui era dotata la *Nevada*. Quel manipolo imbarcava a Freetown e rimaneva a bordo fino al ritorno nello stesso scalo alla conclusione di viaggi della durata di 30/40 giorni tra approdi più o meno



macchina, in pensione già da alcuni anni e quindi costretto ad utilizzare il passaporto invece del libretto di navigazione; svizzero il primo di macchina, che odiava cordialmente il secondo, un tedesco che quel nobile sentire contraccambiava con calore. Il terzo di macchina, prossimo alla pensione dopo un'intera carriera in quel ruolo, era un galantuomo siciliano che in mezzo a quei due si sentiva a disagio come un cane in chiesa. E infatti, quando non era impegnato negli scontri con il premistoppa o i cuscinetti dell'albero dell'elica, se ne fuggiva in coperta a trafficare sugli ingranaggi degli argani e dei verricelli a vapore, in diuturna lotta contro la ruggine e l'usura da ultraventennale utilizzo senza troppa manutenzione.

Italiani, francesi, svizzeri e slavi costituivano il resto dell'equipaggio. Come se non

sperduti di Senegal, Sierra Leone, Ghana, Togo, Dahomey, Camerun Costa d'Avorio e Nigeria.

L'andata avveniva sempre più o meno a metà carico, costituito in genere da collettame, da molte derrate alimentari, da qualche auto, carpenteria metallica, numerosi pezzi di ricambio, mezzi pesanti, attrezzature e diversi materiali da costruzione.

Al ritorno le stive erano invece colme di sacchi di caffè, cacao, copra, arachidi alla rinfusa, tronchi di *acajou* e di altre essenze lignee della foresta equatoriale. Le quattro cisterne erano piene di olio di palma, mentre l'intera coperta era occupata da giganteschi tronchi di mogano e di balsa, accatastati in ogni dove, anche sui boccaporti delle stive fino all'altezza degli oblò delle cabine degli ufficiali. Era perciò necessario costruire una passerella provvisoria per collegare

il cassero centrale al castello di prua e alla poppa.

Chi avesse avvistato all'orizzonte la *Nevada* durante il viaggio di ritorno dagli scali dell'Africa equatoriale avrebbe potuta facilmente crederla una mini-portaerei in navigazione alla straordinaria velocità di 8 nodi e mezzo; quasi nove, come era solito esagerare all'ora di cena il direttore di macchina.

In mezzo ai tronchi, sotto le spesse cortecce crepate dal violento sole di quei luoghi, si annidavano a iosa ragni, insetti, inoffensivi e variopinti lucertoloni, ma anche serpenti sulla cui innocuità nessun uomo del nostro equipaggio era disposto a scommettere, benché gli africani all'apparenza non li degnassero della minima attenzione; ma qualcuno giurava di averli visti in più di un'occasione catturare ed uccidere qualche serpentello verdolino per poi buttarlo in tutta fretta fuori bordo. C'è di più. Pochi giorni dopo lo stivaggio, dai sacchi di juta a trama larga contenenti la copra iniziava la migrazione di una miriade di farfalline bianche, tipiche delle noci di cocco, che sciamavano in coperta attraverso le maniche a vento e da ogni pertugio possibile.

Tra rettili striscianti ed insetti terrestri ed aerei, era giocoforza tenere giorno e notte ben chiusi gli oblò e le porte delle cabine, prive allora di aria condizionata. In navigazione sotto il sole spietato, la temperatura degli alloggi toccava così valori paragonabili a quelli della prima cantica dantesca. Ma nei mal attrezzati porti ed approdi africani, dove per il carico e lo scarico delle merci la nave poteva ricorrere solo ai mezzi di bordo, il calore attingeva addirittura limiti da altoforno poiché le arroventate tubazioni del vapore per gli argani e per i vericelli dei bighi passavano sotto il pavimento delle cabine!

Anche le attrezzature di navigazione erano antiche.

L'ecoscandaglio, il radiogoniometro, inaspettatamente utile, e forse anche la girobussola con i relativi ripetitori ed il timone automatico facevano parte della dotazione di primo allestimento. Il radar, due cronometri, naturalmente svizzeri, l'impianto radiotelegrafico e

l'unico sestante disponibile oltre a quello del comandante erano più giovani di una dozzina d'anni. Il radar era tenuto gelosamente sotto chiave dal capitano, che era in grado di metterlo in funzione, spegnerlo, regolarne la luminosità e misurare la distanza dalla costa, ma sospetto che qualche volta abbia sbagliato la scala. Il primo ufficiale possedeva un sestante Plath nuovo, acquistato in porto franco a Las Palmas, dopo aver venduto al secondo ufficiale quello usato per 75 dollari, al termine di una trattativa durata da Tangeri alle Canarie passando per

bandiera italiana e con equipaggi rigorosamente nazionali. Le dotazioni di sicurezza e di navigazione erano al massimo livello tecnologico, tutti i locali erano dotati di aria condizionata, c'erano una piccola palestra, il ping-pong, il cinema, una piscina improvvisata, il radiotelefono per i collegamenti settimanali con casa da qualsiasi parte del globo, e perfino il telex. La durata standard di un viaggio dal Nord Europa al Golfo Persico o viceversa doppiando il Capo di Buona Speranza, non variava mai più di 10/12 ore su 30



Antares Voyager, una VLCC a doppio scafo, di cui Veronelli è stato alla Direzione Macchine. Capace di 308.000 di greggio. Potenza apparato motore kV 24850 e velocità di 15,3 nodi a pieno carico.

Casablanca.

Quanto alle quattro scialuppe di salvataggio in ferro, risalivano di certo all'ultima guerra mondiale. Una decina di strati di vernice bianca sapientemente sovrapposti negli anni ne nascondevano le molte magagne finché, giunti in un porto spagnolo, probabilmente Valencia, un graduato dell'Autorità marittima munito di punteruolo pose fine alla loro esistenza e ne decretò la sostituzione immediata.

Dopo il periodo trascorso a bordo della *Nevada*, conseguito il patentino e poi la patente di Capitano di Lungo Corso, cambiai Compagnia e ottenni vari imbarchi su moderne superpetroliere da 90/120.000 tonnellate, battenti

giorni di navigazione, la velocità media era attestata oltre i 15 nodi a pieno carico e superava agevolmente i 16 con una zavorra di 60/70.000 tonnellate. Ma...volete saperne una? A distanza di tanti anni, i ricordi più vividi e nostalgici sono quelli legati al primo imbarco, saporiti come un fritto di acciughe appena pescate. Un piacere senza confronti con l'aristocratico ma alquanto gustoso di una tartina al caviale. Insomma, il senso vero della navigazione, quel che di romantico si trova nelle pagine di Salgari e di Conrad, si avvertiva più facilmente sulle vecchie navi a carico misto piuttosto che sulle grandi petroliere.

C.I.C. Angelo Bergero

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

Ricordi del Comandante Carlo Veronelli

Conseguito il diploma nel 1966, Carlo Veronelli già nel febbraio 1967 riuscì a trovare un imbarco, in qualità di Allievo Ufficiale, sull'*Oscar Sinigaglia*, una moderna nave portarinfuse di proprietà della Carboflotta. Caricava allora con una frequenza, carbone da Norfolk, negli Stati Uniti, per trasportarlo sino al terminal delle Funivie Miramare di Savona. Toccava spesso anche i porti di Sfax, Monrovia, Macapà, Baltimora, Tampa e Malta. Insomma, un buon imbarco su un'ottima nave.

Per i Cadetti della Marina Mercantile erano anni felici, tanto per gli uomini di coperta che per quelli di macchina. Non erano infatti più costretti, come avveniva per i loro colleghi del dopoguerra e di buona parte degli Anni '50, accettare ciò che "arrivava": imbarchi da mozzo o da carbonaio o, per chi aveva più fortuna, da giovane diplomato, pur di *staccare* il libretto di navigazione ed iniziare la carriera.

Alla fine 1968, durante una licenza, ricevette una buona offerta di lavoro da parte della Esso. Accettò, interessato ad un'esperienza nuova e meglio remunerata della precedente. Dopo un breve periodo, ritornò però sull'*Oscar*, la nave, mi ha confessato, cui più si era affezionato e della quale conserva il miglior ricordo. Forse anche perché quei lontani ricordi sono strettamente legati alla memoria degli anni di gioventù, quando l'orizzonte delle aspettative appare infinito e ancora non esistono ferite o motivi di rammarico. Intanto era giunto il momento di sostenere il difficile esame per il patentino, una prova superata a Genova senza indugi, ciò che lo abilitava al Comando di guardia.

All'inizio del 1971, gli giunse l'invito della Chevron a presentarsi presso gli uffici di Piazza De Ferrari in Genova, ubicati all'interno del palazzo appartenente alla Società Italia perché la nostra Compagnia di bandiera gestiva allora gli equipaggi italiani della Società statunitense. Il

colloquio risultò positivo ed il giovane s'imbarcò con i gradi di terzo ufficiale e la prospettiva di un'ottima paga e di viaggi interessanti. Alla fine del 1972 poteva già vantare due strisce dorate ed il giro di bitta sulle spalline. Era imbarcato sulla *George A. Davidson*, una petroliera da 45.000 tonnellate di portata, destinata a percorrere, in circa sei mesi un vero

un'ulteriore banda dorata e l'anno successivo superò brillantemente l'esame di patente. Alla fine del 1978 raggiunge il massimo grado. Il grado di capitano gli permise di affrontare l'esperienza con le superpetroliere tipo VLCC e ULCC. Su una di queste ultime, la *David Packard*, un colosso di trasportare oltre 400.000 tonn. di greggio e spinta da motori a turbina da 45.000



e proprio periplo del globo, toccando anche diverse latitudini con notevoli escursioni nord/sud. Durante il lungo viaggio Veronelli fece scalo in porti che sino ad allora erano stati per lui solo improbabili puntini su una carta geografica ed ebbe per la prima volta a che fare con equipaggi misti; nella fattispecie erano presenti a bordo dei coreani. Carlo li considerava, un'opinione che molti condividevano, lavoratori eccezionali, capaci di dare il massimo anche nelle peggiori operative. Unico problema la lingua, una difficoltà che si superava comunque con il tempo e la buona volontà.

L'esperienza umana che ebbe modo di fare oltre a quella professionale nel corso di quel giro del mondo lo rese felice e grato alla scuola e a tutti gli insegnanti che lo avevano ben preparato ad affrontare ogni aspetto della carriera e di ben figurare in ogni difficoltà.

Nel 1973 sulle spalline si aggiunse

C.V., ca. 33.000 KV, è, per svariate volte, il rilievo del compianto Giorgio Gherardi C.D.M 1957 scomparso da pochissimi mesi.

La destinazione che ricorda con maggior piacere è Singapore, in cui ha fatto scalo decine di volte dal 1972 in poi. In alcune occasioni, dovendo la nave effettuare grandi lavori di manutenzione, vi si è trattenuto per periodi superiori ai due mesi. Ha quindi avuto modo di assistere alla trasformazione di quella straordinaria città, un processo di ammodernamento che ha creato grandi problemi ma che offre anche aspetti largamente positivi. Singapore è oggi infatti una vera e propria città-stato che conta oltre 4.600.000 abitanti. Modernissima e dinamica, irta sì di altissimi grattacieli, ma anche sicura e pulita in modo straordinario, dispone di spazi verdi vastissimi e di uno dei giardini botanici più belli al mondo.

Veronelli rammenta però con

nostalgia la città che conobbe quand'era giovanissimo ed in particolare l'atmosfera del *Long Bar*, sito nella *hall* dell'*Hotel Raffles*¹, dai colori e dall'arredo tardo coloniale. Qui, dopo una lunga ed impegnativa giornata di lavoro, gli ufficiali delle navi, gli ispettori delle Compagnie ed altre persone dell'ambiente marittimo, si ritrovavano per il rito dell'aperitivo. Si gustava il mitico cocktail

1. Sir Thomas Stafford Raffles (1771-1826) viene ancor oggi ricordato come il vero fondatore di Singapore.

Singapore Sling seduti sulle bianche poltroncine di vimini, od appoggiati all'alto bancone del bar. Poi si usciva a gruppi e ci si recava nei vari quartieri: cinese, indonesiano, indiano, malese per cenare in piccoli ristoranti all'aperto, espressione della miglior arte culinaria, proposta dalle varie etnie che vivono nell'isola, e non dimentica neppure i cinesi, che per le strade svolgevano con perizia i più curiosi lavori, ponendone in vendita il risultato; artigiani pazientissimi e raffinati, oggi praticamente scomparsi. E insieme i suoi ricordi

vanno ai *sampan*, le pittoresche case barca cinesi, che riempivano buona parte del vecchio porto interno, si soffermano sui chioschi posti nel verde, che offrivano a tutti prelibati frutti tropicali. Ed altre cose ancora, che debbo però, per ragioni di spazio e a malincuore, tralasciare. Veronelli è attualmente in pensione. Le lunghe guardie e la salsedine non ne hanno mutato l'aspetto, che resta quello del valido atleta degli anni del Nautico. Complimenti Carlo.

C.L.C. Gian Franco Recagno

RUBRICA LIBRI

di Aldo Maria Pero

ESPERANDO SEVILLA
DI BRUNO MARENGO

Il noto scrittore Bruno Marengo ha costruito l'impalcatura del suo nuovo romanzo, ambientandolo tra l'amata terra di Liguria e una grande Torino, ma con il seduttivo, esotico titolo: "Esperando Sevilla" che -in nuce- già contiene l'ampio respiro dell'intera storia. Una storia di iniziazione alla ricerca del proprio sé che si realizza attraverso l'amicizia, l'amore, lo studio, il lavoro e, al contempo, un grande affresco storico sul quale si mette a fuoco "come eravamo" e come giravano le cose nel mondo durante gli anni compresi tra i sessanta e i settanta del Novecento.

Al centro di questo affresco, l'autore con la spontaneità e la limpidezza di un linguaggio capace di immettere subito il lettore nella vicenda narrata, pone i due coprotagonisti del romanzo: Archiloco -nel quale riflette alcuni lati della propria personalità- e l'amico di origine spagnola, detto il Duca. Accanto ad essi, assieme a un brulicare di presenze familiari e locali, si muovono, con assoluta grazia, alcune fanciulle in fiore di cui i due amici ammirano la bellezza, e tra le quali scelgono la ragazza da amare con l'emozione irripetibile del primo amore.

Gli strani soprannomi sinteticamente esprimono le peculiari caratteristiche dei due personaggi principali

e li inquadrano nel tempo della loro mitica giovinezza che rivive al continuo lampeggiare del flashback. Qui, l'estroversione disinibita del Duca e il poetico romanticismo di Archiloco, cesellati con cura da un profondo scavo psicologico e resi con aerea leggerezza colloquiale, interagiscono in quella palpitante atmosfera che si espande da una vera amicizia nata nell'infanzia e proseguita senza incrinature.

Sebbene diversi per nascita e temperamento, i due giovani non solo consolidano il loro costante accordo nella condivisione di un sogno da sempre custodito con passione nel cuore -il sogno di un viaggio a Siviglia- ma anche, da questo stesso sogno, traggono la forza necessaria per affrontare le conflittualità irrisolte, le attese deluse, i teneri amori spesso contrastati da ansie e da incertezze che ne minano il futuro.

Condensando nel racconto i significati più segreti, i sentimenti più profondi, le emozioni più intime, guardando alle sconfitte con rimpianto ma anche con una giusta dose di ironia, il Nostro abilmente fa sì che, tra le pagine, resti sospesa quella particolare atmosfera incantata propria della giovinezza come anche di quegli anni del Novecento ormai entrati nella leggenda. E accresce tale incanto caricandolo con l'inesausta fascinazione di un viaggio alla famosa città ispanica, patria

dell'amico. "Esperando Sevilla"! Mi piace, mi fa sognare questo titolo dove l'immaginario "esperando" spagnolo surclassa il nostro banale "aspettando", e rinfocola l'aspettativa di una partenza sempre rinviata. Sevilla diviene quindi il simbolo dell'attesa, la città del sogno che si profila all'orizzonte con il suo turrato skyline, come un giuoco di fata Morgana, come una visione abbagliante, emersa dalla luce. Quella luce di speranzosa attesa, è trasformata, dalla scrittura di Bruno Marengo, in una sorta di fede nella vita che, simile a una scheggia di diamante, si insedia nella mente e nel cuore dei due ragazzi per illuminare i loro ricordi e mantenerli vividi, così che essi possano scorgere, pur tra le ombre del crepuscolo, altri traguardi. Quali? Le torri dorate di Siviglia, ad esempio. La meta agognata, l'Araba Fenice sempre pronta a risorgere dalle sue stesse ceneri. Non per nulla il nome di questa città deriva dal fenicio "sefelah", ovvero "piana di terra". La terra promessa dunque, sempre in attesa di essere raggiunta. La città-faro che manda fino al mare la sua luce, riflessa nelle acque del Guadalquivir. Anche i naviganti sperduti negli oceani in tempesta, possono scorgere quella lontana luce. E anch'essi, riporre l'estrema salvezza nella speranza di raggiungerla.

Franca Maria Ferraris



**GLI ANTICHI LIGURI E LE
LIGURIE
DI FRANCO ICARDI**

Conosco e stimo Franco Icardi da molti anni, ma confesso che il suo libro su *Gli antichi Liguri e le Ligurie, la Valbormida e Roccavignale. Alla ricerca delle radici comuni dall'età della pietra ad oggi* mi obbliga a tributargli un'accreciuta considerazione.. Si tratta di un lavoro fuori tempo e consuetudine. Fuori tempo perché uscito in un'epoca che sembra

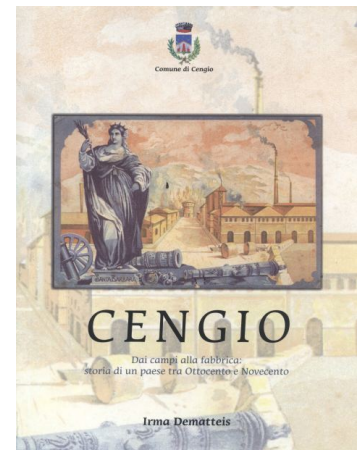
ormai detestare i libri, in specie quelli che pretendono dal lettore viva attenzione e un minimo di cultura; fuor di consuetudine in quanto, conclusa l'età dei grandi bibliotecari, stupisce di trovarne oggi uno dotato di doti intellettuali sufficienti ad emularne le imprese. Il volume dato alle stampe da Icardi, nella sua contraddizione fra un testo di carattere didattico ed un apparato di note di netto valore scientifico, trasmette al lettore l'impressione di trovarsi di fronte ad un saggio preparatorio, preludio di altre e più ampie prove. Siamo infatti di fronte ai risultati di una ricerca di vasto respiro che si presenta qui nelle vesti del saggio interlocutorio, ma che troverà di certo nei prossimi anni un'adeguata articolazione e l'espressione di tutta la dottrina che si interessa esistere oltre queste interessanti e troppo brevi pagine. La fatica di Icardi esordisce con la esposizione delle teorie sul popolamento del territorio ed utilizza molto bene le scarse fonti romane sui Liguri per proseguire con opportuna scelta di argomenti focali ed agili capitoli sino al periodo napoleonico e di scorcio alla formazione del Regno d'Italia, lasciando ad altri -dice l'autore- il

compito di narrare le vicende del XX secolo. Il volume si conclude con vari allegati tra i quali segnalo alcuni alberi genealogici e scelti documenti colombiani. Vi sono storici che rifiutano di esprimere giudizi d'ordine morale mentre altri ritengono giusto trarre conclusioni etiche dai fatti narrati. In fondo tale dilemma era già *in nuce* nella coscienza di Erodoto e di Tuciddide, convinto quest'ultimo di dover indicare il modo in cui la storia potesse diventare davvero maestra di vita. Icardi si sottrae all'imbarazzo della scelta senza tuttavia rinunciare a trarre una conclusione al contempo storica e morale quando osserva che «sono i potenti ad influire pesantemente sulla storia delle piccole popolazioni locali» per poi aggiungere che a Napoleone si deve «l'eliminazione dei privilegi dei nobili» anche se non è possibile dimenticare quanto siano stati in parte illusori «i proclami di libertà e di eguaglianza» promossi dalla Rivoluzione francese ed esportati dalle baionette imperiali. «Sta a noi raccogliere dalla storia un insegnamento per il futuro, soprattutto per evitare le divisioni e gli errori del passato».

**CENGIO. DAI CAMPI ALLA
FABBRICA: STORIA DI UN PAESE
TRA OTTOCENTO E NOVECENTO
DI IRMA DEMATTEIS**

Gli storici professionisti hanno sempre mostrato disprezzo verso i libri di storia scritti da dilettanti e resta famosa la lapidaria battuta di Gaetano Salvemini che liquidò questi contributi come «corbellerie di notai, preti e farmacisti». Se è vero che il severo lavoro sui documenti presuppone un insieme di conoscenze che non si possono improvvisare, è altrettanto vero che quegli stessi storici non amano dedicarsi alla storia locale per un pregiudizio, soprattutto italiano, secondo il quale si tratta di «storia minore», indegna dell'interesse di un insigne cattedratico. Mentre in altri Paesi i libri di storia scritti da giornalisti hanno un loro spazio, da noi provocano sempre l'ostilità dei

professori universitari. Chiunque abbia tenuto in mano un libro di Montanelli ricorderà la sua eterna polemica contro i «parrucconi» della storia e il convincimento della maggior facilità di lettura che le sue opere vantavano rispetto a quelle cattedratiche. Esistono in realtà due livelli di lettura, ma entro certi limiti non c'è dubbio che egli avesse ragione. Il problema va posto anche sotto un altro punto di vista, il fatto cioè che in realtà gli specialisti finiscono per trascurare le vicende locali lasciando lacune storiografiche di grande rilievo, lacune che vengono



**Venerdì 2 ottobre 2009 ore 17.00
a Villa Cambiaso
Presentazione del libro e mostra fotografica
"Cengio, immagini del passato"
La mostra proseguirà fino al 4 ottobre 2009**

colmate più o meno bene dai volenterosi che si fanno carico d'indagarle e di narrarle a chi ne sia interessato.

Mette conto a questo proposito ricordare l'osservazione di Benedetto Croce, il quale disse che lo studioso interessato ad intraprendere la narrazione degli «accadimenti di un qualsiasi borgo» era costretto a prendere in mano simili

lavori anche se «peregrini e malfornati».

Nel nostro caso, il *Cengio. Dai campi alla fabbrica: storia di un paese tra Ottocento e Novecento* di Irma Dematteis non è affatto tale, ma si tratta di un volume scorrevole nel quale le fila della narrazione sono lucidamente controllate dall'autrice che ha affrontato con bravura il non facile compito che si

era proposta di assolvere. Bisogna infatti darle atto che la visione delle cose è ampia e comprende tutti gli aspetti della vita di una piccola comunità, dalle consuetudini locali alle vicende economiche, ai coinvolgimenti bellici e alle risultanze politiche.

Di certo, se un professionista vorrà interessarsi alla storia di Cengio non potrà ignorare questo bel libro.

LE VIE DEI SAVONESI ILLUSTRI

Gianfranco Barcella pubblica un volume storico che magnifica la gran tradizione della città di Savona

Professor Barcella, quali ragioni l'hanno indotta a scrivere "Le vie dei savonesi illustri" pubblicato da De Ferrari?

«Sono state molteplici, ma cito in particolare l'amore per Savona, che ho già dimostrato curando per l'Editore Sabatelli una biografia del pittore Pietro Giuria e *La storia del Movimento cooperativo savonese* edito dall'Editrice Liguria. Ricordando di essere un insegnante, mi è parso opportuno additare ai giovani dei modelli di vite significative del nostro passato. Ve ne sono molte e in ogni campo dell'impegno civile e culturale, come ad esempio il poeta Gabriello Chiabrera, di solito liquidato come un esponente del barocco letterario, ma che fu invece il più famoso "poeta per musica" di tutta l'Europa del suo tempo; Leon Pancaldo, compagno d'avventura di Magellano sulle rotte oceaniche; Pietro Sbarbaro, studioso di economia politica; Giuseppe Saredo, giurista insigne; per non parlare dei due papi Della Rovere, Sisto IV e Giulio II; il Primo Ministro Paolo Boselli ed il Presidente della Repubblica Sandro Pertini».

Mi risulta che il volume sia stato distribuito a titolo gratuito nelle Scuole.

«Sì, grazie alla Fondazione Carisa-De Mari, nella speranza che i giovani traggano esempio dai loro antenati. Sto pensando ad una nuova edizione nella quale inserire i nomi delle famiglie Baglietto, Balbontin,

Buscaglia, Ruffino ed altre ancora. Vorrei inoltre inserire una mappa della città affinché il volume possa servire anche come guida turistica. Aggiungo che nel volume ho voluto sottolineare l'*ethos* di quei savonesi che hanno amato la propria città anche quand'essa si è mostrata



matrigna nei loro confronti. Cito per tutti il nome di Giuseppe Montesisto che, avendo fatto fortuna non in patria ma in Spagna, legò una somma ingente all'Ospedale San Paolo.

Un caso diverso, ma di grande significato, è quello offerto dagli altri benefattori dell'Ospedale e da S.E. il Vescovo De Mari, che donò l'intero suo patrimonio ai poveri della città fornendo in tal modo un alto esempio di carità cristiana».

Qual è dunque il messaggio che ha voluto affidare alle sue pagine?

«Prendendo in prestito il celebre *incipit* della prolusione foscoliana, mi sento di dire: "Savonesi, vi esorto alla storia!", quella storia scritta nella pietra, quella diruta della forza del Priamar dalla quale si può ancora ammirare quello stesso mare che duecentocinque anni prima di Cristo, Magone, fratello di Annibale, scrutava ansioso, riparando nella baia sicura della città alleata. E poi, ripercorrendo le sue vie medievali, si possono calcare i luoghi dove Cristoforo Colombo giocava da bambino.

Occorre ricordare ancora il primo savonese che abbia avuto l'attenzione degli storici, Publio Elvio Pertinace.

Nacque probabilmente a Sant'Ermete di Segno sopra Vado Ligure, nel 126 a.C. Dopo aver fatto una prestigiosa carriera nell'esercito romano, assunse il ruolo di Console, nella Rezia e nel Dorico.

Fu proclamato imperatore dal Senato e dai Pretoriani e fu ucciso proprio da questi ultimi per aver voluto rinsaldare la disciplina militare (vd. Villa Cambiaso n° 53). Impariamo dunque a camminare con il naso all'insù per vedere i nomi delle vie, impresse sulle steli marmoree, a testimonianza di una civiltà ricca di fermenti culturali e morali e da questa occasione prendiamo spunto per conoscere i personaggi che hanno dato lustro al *piccol cerchio di Savona*, secondo le parole del poeta Gabriello Chiabrera».