



LA VOCE

www.alpleonpancaldo.org

DELL'A.L.P.

ESTRATTO AUTONOMO DELLA RIVISTA VILLACAMBIASO

A.L.P.

N° 8 - Febbraio 2010 - Redazione: A.L.P. - Via Torino, 10 - 17100 Savona - Tel: 349/6863819 - E-mail: info@alpleonpancaldo.org

TITO CAMPANELLA: LA STORIA
DI IVO PASTORINO

Sono trascorsi ormai molti anni, si era nel gennaio 1984, quando il mercantile italiano, Tito Campanella, di proprietà di un armatore savonese, calò a picco durante una tempesta nel golfo di Biscaglia. La nave era salpata 7 giorni prima dal porto svedese di Oxlosund con un carico di 13 mila tonnellate di lamiera, destinazione la Grecia. Tutto l'equipaggio, tra cui tre liguri, perse la vita nel naufragio. I loro corpi non sono mai stati recuperati. Domenica alle 10, per iniziativa dell'Associazione Leon Pancaldo, che raggruppa capitani di lungo corso e direttori di macchina diplomati all'Istituto Nautico savonese, don Mario Genta, parroco ultranovantenne e memoria storica del porto, celebrerà nella chiesa di San Raffaele al porto una Messa in suffragio delle vittime della tragedia.

Il mercantile savonese fu avvistato in navigazione per l'ultima volta il 13 gennaio 1984. Aveva caricato lamiera d'acciaio in un porto svedese e durante una tempesta il carico, pare non bene fissato nelle stive, provocò una forte inclinazione



della nave sino a farla affondare. Tra i 24 membri dell'equipaggio c'erano tre liguri: il radiotelegrafista Pier Giovanni Dorati, 50 anni, di Albissola, Antonio Gaggero, 60 anni, di Celle Ligure e Marco Incorvaia, 23 anni, di Savona.

A bordo avrebbe dovuto esserci anche Guglielmo Giusti, ma all'ultimo momento preferì rinunciare all'imbarco. In questi giorni ha scritto a Pio Vintera, presidente della "Leon Pancaldo". Un documento che assume contorni storici.

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.finbeta.com

Incontri a Villa Cambiaso il primo e il secondo Martedì di ogni mese alle ore 17.00.

Entro il 15 maggio 2010 è in programma la seconda cena del cinquantenario dei diplomandi dell'Istituto Nautico Leon Pancaldo e l'assemblea ordinaria.

Occasione: in offerta *sestante d'epoca*.

Si invita a visitare il sito dell'A.L.P. www.alpleonpancaldo.org

COME RITROVARE L'ISOLA CHE... C'È

Sviluppo ed etica non sempre in sintonia. L'esigenza di distinguere l'utile dal superfluo

Erano meglio i miei tempi. Una frase che sentiamo spesso pronunciare dalle persone di una certa età. Una retorica abituale che mi stimola a pensare quale influenza possono aver avuto i cambiamenti su di noi. Curiosità che nasce da una preoccupante caduta dell'etica riscontrabile nella società in cui viviamo. Le ultime generazioni del mondo moderno, hanno conosciuto uno sviluppo tecnologico senza precedenti. In passato il progresso procedeva lentamente, da una quarantina di anni, invece, avanza con una rapidità straordinaria. Per il mondo occidentale quel progresso ha generato un tenore di vita mediamente elevato. Per il cosiddetto terzo mondo, che rappresenta la maggioranza degli esseri umani, è ancora diffusa la miseria e la fame.

L'argomento ha interessato molti studiosi a partire dalla metà del XIX° secolo. Da allora, la ricerca si è fatta più dettagliata, le vecchie ipotesi si sono trasformate in adeguate analisi sociali, politiche ed economiche. Oggi, si può osservare, con spirito critico, a quali cambiamenti sia stato sottoposto e come ha reagito l'uomo moderno. Credo che la concezione hegeliana secondo la quale "l'uomo pensa a seconda di come vive" sia entrata a far parte del pensiero contemporaneo.

Durante la seconda guerra mondiale, e successivamente anche a causa di essa,

l'occidente si impegnò in modo straordinario nella ricerca di nuove tecnologie. Nei primi anni cinquanta, faceva il suo ingresso nelle nostre case la televisione, una novità epocale che, nel tempo, ha cambiato il nostro modo di pensare. Pier Paolo Pasolini, intellettuale e pensatore del secolo scorso, ne intravide gli aspetti negativi, prevedendo con lungimiranza un impensabile imborghesimento del proletariato. Da quegli anni, ipnotizzati dall'illusione di un libero mercato capace di

decadente della vita. Possiamo rendercene conto se proviamo ad andare in un qualunque Centro commerciale.

Mentre il potere economico, attraverso i mass-media, si occupa di ipnotizzare la gente, i Centri, sono una delle possibili realtà dove esercitare gli indirizzi dell'ipnosi. Tutto ciò che di materiale si può desiderare è soggetto all'irrazionale legge del profitto. Anche il sistema cooperativistico, sicuramente più sensibile all'aspetto sociale, ha dovuto



risolvere tutti i problemi, il cambiamento ci porta ai giorni nostri. Oggi la gente, nei suoi comportamenti, sembra non sentirsi più legata ai valori etici. Improvvisamente, ha scoperto di poter "desiderare", semplicemente seguendo il proprio istinto. Così pensando dimentica che, tra il desiderare una cosa e realizzarla, esiste un adeguato e logico passaggio culturale legato al raziocinio. Decide così, apaticamente, di rifugiarsi in una visione irrealista quanto

comunque affrontare il problema della concorrenza privilegiando le regole dell'espansione tipicamente capitalistica. In quelle strutture troviamo di tutto (o quasi). Ma "non ci si va più, per comprare quello che serve, ci si va per sapere cosa c'è da desiderare". Questo cambia il rapporto tra il desiderio e la sua realizzazione. Si fa strada in questo modo l'idea che il passaggio per soddisfare quel desiderio sia inutile o non esista addirittura. L'accettazione da

parte della gente dell'inutilità di quelle mediazioni, inserite nella vasta offerta dei beni prodotti, porta all'azzeramento culturale. Questo fenomeno ci può dare l'idea di quanto sia seria la crisi di identità che stiamo vivendo. In questa dinamica mi sembra di potervi ravvisare un comodo referente per fotografare, seppur parzialmente, la società nella quale viviamo. Quei luoghi così grandi, luminosi, generatori di innumerevoli desideri, possono sembrare persino un "paradiso". Chi avesse ancora in testa una società di valori diversi, potrà incontrare difficoltà per trovarvisi a suo agio. Per chi, non distingue l'utile dal superfluo, troverà quel luogo "attraente".

Quel "paradiso" è stato creato apposta per chi non ha gli

strumenti per "distinguere", una buona ragione per collocarlo prevalentemente in periferia. Ideato ad uso e consumo per quella piccola borghesia impantanata nelle sabbie mobili di uno spaventoso declino culturale. Nei piccoli paesi o nelle periferie, dove esistono quei "paradisi", può succedere che una coppia di giovani fidanzati vi entri alla domenica mattina e ne esca alla sera. È "l'attrazione fatale" generata dalla possibilità di fare tante cose nello stesso tempo. Si può fare di tutto. Puoi fotografare qualcosa col cellulare per farla conoscere all'amico ed inoltrarla in tempo reale. Al suo interno spesso ci sono sale cinematografiche che ti permettono di vedere un film sul posto, consumare un pasto e così

via. Provi cioè la sensazione, anche se solo nell'immaginario, di vivere una "vita piena". Diversamente da un tempo nel quale, la gente si rallegrava di radunarsi in "piazza"; per incontrarsi, parlare, stare insieme, svolgere qualcosa di attivo.

Ciò che trovo più deludente sta nella generale passività di chi possiede ancora sufficiente cultura e razionalità. Sono armi inutilizzate che potrebbero frenare questa apatica, insensata ubriacatura consumistica. Credo che dovremmo impegnarci ad ignorare consapevolmente il "canto delle sirene" di questa società malata, per approdare sull'isola che c'è ma che, da tempo, abbiamo perso di vista.

Claudio Tagliavini

SCAMBI CULTURALI SAVONA - CINA

La pace nel mondo si può conquistare solo attraverso la reciproca conoscenza (Ezio Nazari)

È a Villa Cambiaso che Ezio Nazari decolla con il primo gemellaggio artistico-culturale fra Savona e la Repubblica Popolare Cinese nel luglio 2004 per continuare con altri scambi culturali di dipinti artistici liguri e cinesi nella provincia di Guangzhou dal titolo "Arte senza confini" proseguita nel dicembre sempre dello stesso anno presso l'aula magna dell'Istituto Nautico Leon Pancaldo con il patrocinio della Provincia di Savona. Il professor Giuseppe Milazzo ricorda e descrive, di seguito, l'attività di Ezio Nazari.

Negli ultimi anni della sua vita, Ezio Nazari —che si definiva un cittadino del "pianeta mare" e aveva un'ottima conoscenza della lingua inglese— è stato un instancabile organizzatore di



iniziative e progetti di collaborazione e cooperazione culturale, artistica e scolastica tra la città di Savona e la Repubblica Popolare Cinese, al fine di stabilire solidi rapporti di amicizia tra quel Paese e l'Italia e costruire una più ampia e profonda conoscenza della

cultura e delle arti fra le due nazioni. D'altro canto, Ezio Nazari era profondamente convinto, come amava spesso ripetere, che "la pace nel mondo si può conquistare solo attraverso la conoscenza reciproca".

Pio Vintera

COME MI SONO SALVATO DAL NAUFRAGIO

Guglielmo Giusti rinunciò all'ultimo momento all'imbarco sulla Tito Campanella

Era il 1983, verso la fine di marzo. Il Tito Campanella mi aspettava nel porto di Rotterdam, dove ero arrivato in treno da Amsterdam dopo un'ora e mezzo di volo da Genova. Il mio secondo imbarco dopo un'esperienza con Costa Crociere, ero un giovane marinaio e come tutti i ragazzi di allora attratti dall'avventura meglio se unita al lavoro. E certamente la rotta della nave della compagnia Alframar, che caricava fosfato a Casablanca in Marocco per scaricare a Rotterdam o Amsterdam con viaggi che duravano sette giorni, aveva un bel fascino. Con me da Genova erano partiti altri due ragazzi, Gianni e Aldo, anche loro entusiasti di un imbarco del genere. Ma una volta arrivati davanti al piccolo mercantile, 13000 tonnellate se ricordo bene, l'entusiasmo scese un poco. Non era in gran forma il Tito, almeno a prima vista. Lo stato dello scafo mi ricordava le due navi abbandonate ai cantieri Solimano di Savona e il ponte era invaso dal fosfato che stavano scaricando. Sembrava davvero una nave più vicina al disarmo che a riprendere il mare. Aldo, al suo primo imbarco, era il più inquieto di noi tre. Ma saliti a bordo rapidamente i dubbi scomparvero, davanti all'accoglienza dell'equipaggio, davvero ottime persone. Simpatici anche il comandante Veschi e sua moglie Alga Solisio, una bella signora che ricopriva il ruolo di Primo Ufficiale. I corridoi e le sale erano molto puliti pur se presentavano evidenti segni di usura, con il cameriere molto attento a tutti i particolari. Si chiamava Giorgio, genovese, molto legato al comandante e da

tre anni consecutivi in servizio. Il suo nome è il solo che ricordo, oltre a comandante e primo ufficiale, della trentina di uomini con cui stavo per condividere il lavoro. Non ricordo i loro nomi ma ho ben precisi i volti di tutti. Tra gli ufficiali un serbo molto alto e di poche parole, due gemelli di Loano come me marinai insieme

ricordo un bimbo che con un salto mi rubò il pacchetto di sigarette dal taschino della camicia e una ragazza molto carina, Fasia, con la quale divisi un piatto di couscous. Il ritorno verso Rotterdam fu invece più difficile, nel Golfo del Leone il mare arrivò a forza nove e ballammo da paura. Le stive non erano a perfetta tenuta stagna e



ad una decina di molfettesi il nostromo siciliano con tanta esperienza di mare che sembrava uscito da un romanzo di Salgari, il primo macchinista di Bari, il cuoco sicuramente di Genova come il marconista se non sbaglio. Si stava bene a bordo, il lavoro non era durissimo e alla sera interminabili partite a carte servivano a passare il tempo. Il primo viaggio verso Casablanca fu tranquillo, arrivammo perfettamente puntuali ma per un successivo guasto alla sala macchine ci fermammo in Marocco tre giorni più del previsto. Visto che per caricare fosfato non servono molte attenzioni, quasi tutti noi marinai potevamo scendere in franchigia. Serate divertenti,

una parte del carico si bagnò diventando duro come il marmo. Il ricordo di quel mare enorme attorno a noi me lo porto ancora dentro. Come ricordo in sala pranzo le bestemmie del marconista, a suo dire i segnali di fumo avrebbero funzionato meglio della radio del Tito Campanella. E le assicurazioni del nostromo che reputavano la nave inaffondabile, forse più per rito scaramantico che vera convinzione... Uscimmo comunque dalla tempesta, dirottammo su Amsterdam e arrivammo, malconci ma interi, la nave aveva superato la prova. Ma qualcosa a bordo si era rotto nell'equipaggio, furono in parecchi a chiedere lo sbarco compreso il marconista. Io restai ancora un viaggio, altri quindici

giorni a verniciare paratie e gettare rifiuti ai delfini che seguivano la scia del Tito. Un viaggio tranquillo, ma sinceramente trascorso aspettando il ritorno in Olanda per tornare a casa. Lasciai il Tito una mattina di aprile, lo ritrovai meno di un anno dopo sulla prima pagina del SecoloXIX. Scomparso nel Golfo del Leone, senza aver lanciato nessun segnale di soccorso. Trenta persone erano state inghiottite dall'oceano. Non lessi i loro nomi sul giornale, mi fermai a quelli del comandante Veschi e di sua moglie Alga Solisio. Ancora oggi non so e non voglio sapere chi dei miei compagni d'imbarco fosse stato a bordo, anche se penso il cameriere Giorgio non avesse lasciato la nave. So che fra gli scomparsi c'era un mio amico, Marco Incorvaia, che avevo incontrato a Savona poche ore prima del suo imbarco e il marconista albissolese Dorati, che avevo

conosciuto perché molto amico di mio padre con il quale aveva navigato a lungo. Una splendida persona molto capace. So che chiunque fosse stato sul Tito Campanella non era più tornato dalla sua famiglia e questo bastava a farmi sentire quasi colpevole di essere a casa mia. So che erano uomini e donne di mare, abituati alla fatica e al rischio. Fui interrogato dai giudici insieme ad altri esponenti di vecchi equipaggi del Tito Campanella, ma cosa potevamo dire se non che la nave non era certamente un modello di sicurezza ma che il mare quando è nemico non ti lascia scampo? Quelle onde gigantesche che avevo vissuto sul Tito sembravano davvero mostri invincibili eppure la nave era tornata in porto. Pochi mesi dopo, con il mare in condizioni migliori, era affondata per sempre. Perché nessuno forse lo saprà mai. Il carico rizzato male, un'esplosione in sala macchine,

il cedimento di una paratia, scarsa manutenzione dello scafo. Supposizioni, congetture, decisioni lasciate all'imperfetta giustizia degli uomini. La sola cosa certa è che laggiù, sul fondo del Golfo del Leone, trenta persone hanno lasciato la loro vita al mare e non hanno avuto i giusti riconoscimenti. Non posso far nulla che ricordarli con queste poche righe e sperare con tutto il cuore esista un dio del quale adesso stiano dividendo mari tranquilli e una giustizia diversa da quella degli uomini. Un abbraccio ragazzi, un abbraccio e un ricordo per sempre.

Guglielmo Giusti

Sul sito www.alpleonpancaldo.org viene riportato integralmente l'intervento alla Camera dei Deputati del Senatore dott. Aldo Pastore sulle cause del naufragio della "Tito Campanella".

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

Ricordi e racconti di Capitani Ezio Nazari, Gianfranco Presotto e Luigi Gravano

EZIO NAZARI: CITTADINO DEL PIANETA MARE

Vengono riportati stralci di testimonianze di alcuni collaboratori del Capitano Nazari, recentemente scomparso. Consultare i testi integrali su www.alpleonpancaldo.org

Ho avuto la fortuna di conoscere Ezio Nazari alcuni anni fa. Tra noi, in breve tempo, si era sviluppato un buon rapporto di amicizia, cementato dai comuni interessi. Ezio era una persona squisita, cordiale ed estremamente buona ed era impossibile non volergli bene. Se la gentilezza era una caratteristica del suo carattere, la

generosità era, probabilmente, parte integrante della sua personalità. Tanti, tra coloro che l'hanno conosciuto e amato, possono raccontare molti episodi e aneddoti a questo riguardo. Ezio era, come si suol dire, un autentico signore ed aveva un modo di comportarsi semplicemente ammirevole. Era anche una persona estremamente giovane, incapace di pensare a se stesso in termini "anagrafici", sempre proteso com'era verso il futuro, nel desiderio di realizzare eventi o iniziative che potessero essere utili alla comunità e potessero lasciare un segno importante. [...]

Giuseppe Milazzo



È sempre difficile parlare di un amico e collaboratore che scompare nel pieno dell'attività e nel mezzo di progetti che ci vedevano impegnatissimi nella fase di attuazione. Con Ezio abbiamo diviso l'appartenenza al Collegio Nazionale Capitani ed all'*International Committee for Christopher Columbus* in una visione globale della cultura, marinara in primis. L'arte del navigare, come ben si diceva una volta, ci ha portati ad avere contatti con culture differenti ed a tutte le latitudini. Per noi la figura di Cristoforo Colombo era legata soprattutto a quel fatidico 12 ottobre 1492, data che resta indelebile su ogni libro di storia di tutti i continenti perché dischiudeva per l'Europa la porta del Nuovo Continente: l'America. Ma la nostra visione

era su Colombo quale uomo di mare, e su tutta la schiera di grandi o piccoli navigatori che hanno dato un volto alla sfera terrestre. Una voglia di conoscere, di aprire nuovi orizzonti, apprezzare nuove culture, confrontarsi, apprendere nuove forme d'arte e il tutto con l'occhio della gente di mare per la quale la patria è il mondo stesso ed i naviganti giapponesi, finnici, filippini, polacchi, russi e di altre nazionalità, parlano tutti la stessa lingua che viene dal lavoro sul mare. [...]

Bruno Aloï

La scomparsa di Ezio, ha rappresentato per me e per tutti i cinesi che abitano a Savona e che l'hanno conosciuto,

un motivo di grande dolore. Ezio amava profondamente la Cina, il mio Paese di origine: per molti anni ne aveva studiato la storia, la cultura, le tradizioni, con un senso di grande amore e rispetto. Chi aveva la fortuna di poter visitare la sua casa non poteva che rimanere colpito dalla presenza di tanti oggetti che rimandavano alla Cina: libri, dipinti, statuette, dischi di musica classica e tradizionale, fotografie e dvd. Ezio era molto conosciuto in Cina, in particolare nel Guangdong, una provincia in cui si era recato più volte nel corso degli ultimi anni, instaurando un grande rapporto di amicizia con molti esponenti del mondo dell'arte, della politica, della cultura. [...]

Huang Lemei

CAP.NO DI MACCHINA GIANFRANCO PRESOTTO

Con G. Franco Recagno, Gianfranco Presotto ricorda la sua carriera e le sue avventure sul mare. Il testo integrale è disponibile sul sito www.alpleonpancaldo.org

Chi ha frequentato il Leon Pancaldo, tra la fine degli anni 50 e la metà degli anni 60 lega il nome di Gianfranco alla pallacanestro. Molti di noi ricordano i suoi straordinari "balzi" che superavano, immancabilmente, avversari di statura ben superiore alla sua. Terminata la scuola deve purtroppo rinunciare alla sua grande passione; già nell'autunno del '66 si imbarca infatti, in qualità di allievo uff.le, sul "Portovado", un portarinfuse di proprietà dell'armatore Cameli Il direttore di macchina della M/n era Vittorio Guido, diplomato nel

1957. Imbarcare con ex del Nautico di Savona, sembra essere una costante che accompagna la sua lunga carriera. Al momento un vero e proprio record. Qui di seguito indico, in ordine di tempo, i nomi delle navi e dei colleghi incontrati. [...]

Ma i ricordi di Presotto non parlano solo di lunghe veglie (circa 120 passaggi di Suez!), dell'incessante brontolio dei motori, del continuo sciabordio del mare, della forza del vento, dell'odore dell'olio bruciato, di piccoli approdi



sperduti, di incidenti anche gravi, di gente disperata o di grandi e ricchi porti in cui i panfili di oltre 60 metri sono la regola e di mille altre cose

ancora che sono usuali nella vita di un ufficiale della marina mercantile. Riguardano infatti anche episodi, che solo la fortuna ha fatto felicemente concludere. Mi limito a citare tre avvenimenti, sia per ragioni di spazio, sia perché, considerato l'interesse degli stessi, ritengo vadano descritti da chi li ha vissuti in prima persona. Invito quindi cortesemente Presotto a provvedere in merito. Il primo: anno 1973 mese di Settembre. L'area: poche miglia al traverso di Cartagena. Collisione in mare. Una nave appoggio della marina militare USA, un vecchio "Victory" canadese, sperona il "Penelope"

dell'Africa Line, proveniente dall'Est Africa ed in rotta verso Marsiglia. Presente Mario Pardu (C.L.C. 63). Pure lui, come molte delle persone citate in tale testo, socio "A.L.P.". Secondo episodio: anno 1974 mese di aprile. T/n "Daphne", bandiera della Rep.ca della Costa D'Avorio, compartimento di Abidjan. Da Marsiglia con direzione Gibilterra. L'area: coste della Spagna, a sud di Alicante ed a ca. 20 miglia a nord di Cartagena. Per una serie di peripezie, Gianfranco resterà, per poco meno di 5 ore, dalle 24 alle 05 c.a., su una scialuppa di salvataggio. Sottocosta, con motore in avaria e con vento e

mare in aumento. Altro non aggiungo, se non consigliare all'amico "playmaker" di stare lontano dalla Spagna, ed in particolare dalla regione della Murcia... Il terzo episodio, quello più drammatico: anno 1987 mese di settembre. M/n "Jolly Rubino" (multipurpose di notevoli dimensioni e nave più amata). Area: Golfo Persico. Provenienza Al Kuwait, rotta per lo stretto di Ormuz. Ore 24 c.a. Da una veloce lancia, che giunge non vista da poppavia dello scafo Italiano, vengono lanciate svariate granate che colpiscono ed esplodono in più punti del cargo. Di questo si occupò la stampa nazionale ed estera. [...]

DIRETTORE DI MACCHINA LUIGI GRAVANO

Luigi Gravano (Gino) ricorda il suo primo imbarco in qualità di direttore di macchine. Il testo integrale è disponibile sul sito www.alple-onpancaldo.org

Carissimi soci dell'A.L.P. Come Vi avevo promesso, eccomi per cercare di descrivere, dopo il mio primo imbarco da Allievo di macchina, quello molto più importante, si dice, di Direttore di Macchina, titolo puramente onorifico, esistente solo per il bordo, dato che il vero titolo è quello di Capitano di Macchina, che si otteneva dopo 48 mesi di navigazione ed il superamento degli esami di patentino e di patente che, come difficoltà, si potevano assimilare a quello di Stato.

Oggi, esistono ancora gli esami, ma sono diminuiti i tempi di navigazione per conseguirli. Comunque il tutto è soggetto alle norme internazionali attuali della SOLAS (STCW). Nel maggio 1967 sbarcai dalla



M/N Maralunga, della Società Carboflotta, a Taranto, per passare, in prestito, caldeggiato da un Ingegnere del quale io avevo una grande stima, in qualità di D.M., alla Società EUROPA di Attilio Monti (Sarom di Ravenna e Mediterranea di Milazzo).

Vi dico subito che il passaggio fu molto meditato ed alla fine accettato, anche se rimanevano dei pensieri come: "qui lascio una famiglia nella quale ho vissuto 10 anni e nella quale ho

trovato amici cari e veri. Di là cosa troverò?" Dato che era una nuova società con sede Milano, che aveva in costruzione, presso l'Italcantieri di Monfalcone (una) e di Sestri Ponente (due) Moto cisterne da 85.000 Ton di portata, che potete vedere nella foto allegata, qualche dubbio si poteva anche avere. Devo dire subito che mi sono trovato molto bene e come noi marittimi sappiamo, ho trovato persone con le quali ancora adesso siamo in contatto! [...]