



N° 11 - Novembre 2010 - Redazione: A.L.P. - Via Torino, 10 - 17100 Savona - Tel: 349/6863819 - E-mail: [vintera@villacambiaso.it](mailto:vintera@villacambiaso.it)

CHIAO DON GENTA  
DEL CAP. VITO CAFUERI

Questa mattina mentre ero in attesa del Bus che porta i Cittadini di Fornaci in centro città la vista mi è caduta su un manifesto funebre che annunciava la morte di Don Genta.

Per un attimo mi sono sentito folgorato da quell'annuncio.

Chi era Don Genta?

Egli era il Sacerdote con il quale noi gente di mare Savonese, avevamo un rapporto di stima, di affetto ed amore che ci univa in maniera unica alla nostra Città, alla nostra cultura, alle nostre tradizioni. Ci ha accompagnato, tenendoci per mano, durante il periodo scolastico presso l'Istituto Nautico Leon Pancaldo di Savona. In quella gioventù nella quale i valori della famiglia della solidarietà della fede si formano. Ci ha consigliato nelle nostre scelte. Ci ha indirizzato quando indifesi giovani savonesi ci venivamo a trovare in tutti i porti del mondo (anche i più malfamati)!

Don Genta non solo è una grandissima perdita della Città di Savona. Don Genta è una perdita per tutti gli apostolati del Mare del Mondo. In essi egli era apprezzato ed amato, in nome Suo venivamo accolti con amore Cristiano nelle Stelle Maris di Palermo, di Rotterdam, di tutta Europa e di tutto il Mondo. Egli era per noi savonesi garante della solidarietà tra le genti e le fedi religiose, anche se diverse.

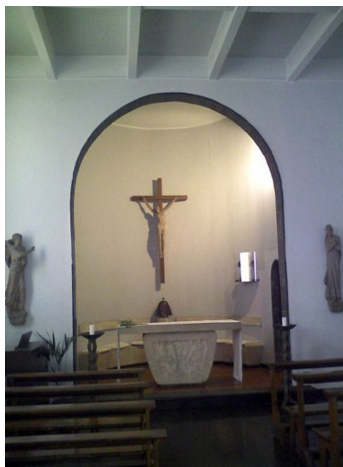
Egli era la nostra raccomandazione!

Da oggi il Tuo compito non è finito perché da oggi sei tra i tuoi amici che hanno portato la savonesità nel mondo. A loro porterai la testimonianza del nostro doloroso ricordo, della nostra stima, e del nostro affetto che la

gente di mare di Savona conserva intatta nel proprio cuore.

Una cosa Ti chiedo caro amico Don Genta di ai martiri della Nave "Tito Campanella", che oggi incontrerai, tutto il nostro dolore per la loro tragica fine e della nostra volontà ad operare al fine che il loro sacrificio non sia stato vano.

La nostra amata Città non li deve dimenticare! Ciao Don Genta ti abbraccio!



*Chiesa di San Raffaele,  
altare di Don Genta*

**AFFONDAMENTO TITO  
CAMPANELLA**  
DEL COM. TE PAOLO ERRERA

**H**o letto l'articolo di Ivo Pastorino sull'affondamento della m/n Tito Campanella avvenuto nel gennaio 1984. Mi hanno colpito le notizie riportate da Guglielmo Giusti che il destino per un soffio non lo vide imbarcato in tale occasione. A volte sembra proprio che molto della nostra

vita sia già stato scritto precedentemente. tra tutti i componenti che hanno lasciato la loro vita in quel tremendo giorno e riposano in fondo al mare c'è la moglie del comandante Alga Solisio primo ufficiale a bordo. ricordo come fosse oggi la notizia giunta attraverso la televisione mentre ero a casa in attesa di essere imbarcato sulla m/n "Espresso Grecia" della compagnia di nav: "Adriatica" del gruppo Finmare. Improvvisamente mi ricordai che tra il 1970 e il 1975, avevo fatto tre imbarchi sulla t/n "Ausonia" e in uno di questi lei era imbarcata come allievo ufficiale di coperta. Erano periodi molto belli poichè avevo sempre l'occasione di imbarcare su bellissime navi bianche di questa società sulle rotte per il Medio Oriente. Anche il mio destino dunque fece in modo che conoscessi questa ragazza, io che avevo studiato al Nautico di Savona e successivamente lei nella sua ultima parte di vita di Savona conobbe una nave e alcuni componenti dell'equipaggio. Sull'Ausonia abbiamo fatto un lungo imbarco tra i porti di Pireo, Alessandria, Beirut. Gli allievi di coperta erano due e lei probabilmente era una tra le prime ragazze a fare l'allievo in Italia. Si era diplomata al Nautico "Sebastiano Venier" di Venezia. Certamente non potrò mai dimenticarla. Per la sua testardaggine, per il suo attaccamento al lavoro, la sua precisione, il suo grande amore per il mare. So inoltre che si innamorò tantissimo dell'Ausonia e per questo motivo e per l'amicizia che ci ha legati ho voluto scrivere queste poche righe per ricordarla. Allego una fotografia di quella che in parte fu anche la "sua" nave perchè sono certo che lei senz'altro potrà vederla. Ciao

**DELFINO  
GIOIELLI**

Lungomare Via San Pietro 33  
FINALE LIGURE  
019 692696

**Sabato 18 Dicembre 2010 ore 17.00 a Villa Cambiaso tradizionale Brindisi Natalizio. Tutti i soci con familiari sono invitati. Precede l'assemblea generale la cui riunione è stata fissata in seconda convocazione alle ore 16.00 per discutere emendamenti statutari ed elezioni consiglieri.**

# RIFORMA NAUTICI

Istituti Trasporti e Logistica

**R**ingraziamo l'Ing. Giorgio Prefumo per le informazioni sul riordino orario delle scuole a indirizzo marittimo. Riportiamo la parte introduttiva consigliando di visitare il sito web ([www.alpleonpalcald.org](http://www.alpleonpalcald.org)) per leggere le tabelle inviate a integrazione.

**C**aro Pio Vintera, ed A.L.P. tutta, trasmetto alcune mie considerazioni sulla prevista riforma, a commento della proposta Com.te Gandolfi, Past President Collegio Capitani, apparsa su "Vita e Mare" e sul Sito Collegio.

Tale proposta e la Riforma saranno discusse in sede Convegno al Nautico S. Giorgio il 30 Novembre. Penso che saranno invitati dal Collegio i Nautici liguri ed intervengono anche personalità del Ministero.

È intanto partito il primo anno, e ci hanno rimesso le penne Geografia e Marinesche...

Cordiali saluti a tutti

**Ing. Giorgio Prefumo**



Fotografie eseguite in occasione della cena del cinquantenario dei diplomandi capitani Istituto Nautico "Leon Pancaldo" di Savona celebrato il 9 maggio 2009 presso l'Ostello del Santuario con la presenza di Don Genta e dell'Ing. Taramasso. Le altre fotografie sono disponibili sul sito web [www.alpleonpalcald.org](http://www.alpleonpalcald.org)

## OSSERVAZIONI SUI NUOVI QUADRI ORARI DELL'INDIRIZZO TRASPORTI E LOGISTICA: CONFRONTI CON PROGETTO NAUTILUS ATTUALE

Con riferimento all'articolo su Vita e Mare e su quanto indicato dal Com.te M. Gandolfi sul Sito Collegio Capitani

### SPERIMENTAZIONE NAUTILUS

Numero ore totali per 5 anni corso: 5940 di 50' (pari a 5450 di 60')

### INDIRIZZO TRASPORTI E LOGISTICA RIFORMA

Numero ore totali per 5 anni corso: 5280 di 60'

Le ore in meno sono 170 pari al 3,12%. La nuova Riforma non modifica sostanzialmente il numero ore complessive, particolare importanza hanno invece la definizione precisa delle materie d'insegnamento ed i programmi che vanno rivisti in modo evolutivo, eventualmente inserendo nozioni ritenute utili (esempio nozione geografiche, marinesche, ecc., nei programmi materie affini), sempre in riferimento a programmi internazionali IMO e Italia per le Abilitazioni Marittime di Patentino e Patente.

### TRIENNIO SPECIALISTICO (PER TUTTI I TRE CORSI)

L'articolazione Condizione del mezzo può articolarsi in due diversi corsi Capitani e Macchinisti, come previsto del resto dalle note in calce alla tabella del Progetto Trasporti e Logistica, e pertanto la distribuzione di massima oraria potrebbe presentarsi come nell'allegata tabella, ripresa dalla tabella ministeriale.

Relativamente al numero ore triennio si hanno i confronti Nautilus Riforma come nel seguito indicato:

### SPERIMENTAZIONE NAUTILUS (triennio, solo materie d'indirizzo specifico)

Numero ore Corso Capitani: 1730 di 50' (pari a 1587 di 60')

Numero ore Corso Macchinisti: 1632 di 50' (pari a 1525 di 60')

### TRASPORTI E LOGISTICA (triennio, materie specialistiche senza Complementi Matematica)

Numero ore per i tre corsi: 1617 di 60' (n° di ore lievemente maggiore)

### L'ACCADEMIA M.M. (2 anni di cui uno a bordo)

Numero ore Capitani in classe: 1100 (potrebbero ridursi a 900)

Numero ore Macchinisti in classe: 900

Naturalmente costituisce una continuazione indispensabile, data la complessità delle attuali navi, ed in linea con le nazioni estere più evolute nello shipping, occorrono però attrezzature moderne di laboratorio per Accademia e Nautico (su cui peraltro la Riforma insiste, senza indicare i mezzi). Quattro Accademie possono bastare, in passato se ne erano proposte sei.

### NUMERO ISTITUTI NAUTICI

Il numero elevato d'Istituti Nautici (oltre 30) è fittizio in quanto la maggior parte sono accorpate in modo eterogeneo. Sarebbe opportuno evitare gli accorpamenti e collegarli su base regionale all'Istituto maggiore come Capofila, in modo anche di poter coordinare i programmi, l'utilizzo dei mezzi a disposizione in modo utile per tutti, e mantenere il proprio carattere Nautico (come in passato già proposto), specie per gli Istituti minori ora accorpate in modo disordinato.

### AUTONOMIA E FLESSIBILITÀ

*Il Decreto di riordino Istituti Tecnici, recita:*

"I nuovi istituti tecnici sono caratterizzati da un'area di istruzione generale comune a tutti e due i percorsi e in distinte aree di indirizzo che possono essere articolate, sulla base di un elenco nazionale continuamente aggiornato nel confronto con le Regioni e le Parti sociali, in un numero definito di opzioni legate al mondo del lavoro, delle professioni e del territorio. Per questo, gli istituti tecnici avranno a disposizione ampi spazi di flessibilità (30% nel secondo biennio e 35% nel quinto anno) all'interno dell'orario annuale delle lezioni dell'area di indirizzo. Questi spazi di flessibilità si aggiungono alla quota del 20% di autonomia rispetto al monte ore complessivo delle lezioni di cui già godono le scuole. In questo modo possono essere recuperati e valorizzati settori produttivi strategici per l'economia del Paese (come, ad esempio, la platurgia, la metallurgia, il cartario, le costruzioni aeronautiche ecc.)". E questo vale in parte per gli Istituti professionali, che nelle zone marittime potrebbero comprendere anche insegnamenti utili per i titoli professionali minori. [...]



## AVVENTURE DI VITA E DI MARE

del Com.te M.P. Pellati

### PERCHÉ IL NAUTICO

**P**erché mi sono iscritto al Nautico? Forse perché mia madre da piccolo mi leggeva un libro di avventure, il cui protagonista era un certo capitano Marco che partito da Genova se ne era andato in giro per il mondo sulla sua nave, oppure perché abitando vicino al mare si sognano facilmente terre meravigliose al di là dell'orizzonte. Il perché l'ho capito dopo, quando ho assaporato il piacere della carriera, e da ultimo il fatto che essere Comandante della nave in mezzo al mare è come essere un Papa, le decisioni sono solo tue e le responsabilità pure. Il fatto di ammainare la bandiera di poppa appena si esce dal porto per me era l'atto più bello perché rappresentava l'entrata nel mondo della gente di mare, il mio mondo.

### VECCHIE TRADIZIONI

**L'**Accademia e il militare è stato un bel periodo, durante il quale ho imparato moltissimo, ma, essendo restio a capire il concetto militare, ho passato molto tempo agli arresti. Della prima nave, una vecchia petroliera americana del tempo di guerra, lontano da casa per diciassette mesi, prima come giovanotto, poi gli ultimi sei mesi come allievo, ricordo le sofferenze del lavoro, ma il piacere dell'esperienza e dell'apprendimento è stato grande. Gli ufficiali, sia macchina che coperta erano tutti liguri e in saletta si parlava solo dialetto. Il Primo Ufficiale capotavola, capo saletta, Allievi e Terzi Uff. dovevano stare zitti, aprire bocca solo se interrogati. Il giorno, che la società è stata costretta ad imbarcare un A.I. Macch. e Un Secondo Macch. pugliesi, al momento di sedersi a tavola, il primo Uff., un marcantonio di un metro e novanta, alzatosi in piedi e a voce molto chiara dettando legge: "Voi due o imparate a parlare la nostra lingua o state zitti". E

così è andata avanti per tutto l'imbarco.

### RICORDI

**I**n navigazione a Nord di Terranova con il pilota dei ghiacci a bordo si osserva pochi gradi a babordo un effetto di acqua come se fosse un'enorme fontana di acqua, avvicinandosi, si rilevava ai nostri occhi e alle nostre orecchie una scena sorprendente ed impressionante: era un gruppo di balene in amore, forse venti o trenta.

Purtroppo a bordo non c'era né una cinepresa né una macchina fotografica quindi lo spettacolo è solo immortalato nella mia mente, come per tanti altri.

Sull'Esso Argentina in viaggio dal Golfo Persico verso Capo di Buona Speranza, ad andatura ridotta circa nove nodi. Alla mattina in calma di vento e di mare siamo stati circondati da centinaia di delfini forse un migliaio a detta di alcuni, alle otto si sono posizionati a destra e a sinistra navigando insieme a noi sino al pomeriggio quando al tramonto del sole, come se qualcuno avesse dato il segnale, hanno accostato a dritta di 90 gradi e sono scomparsi insieme al sole.

La cosa che più mi ha commosso era la cura che i maggiori si prendevano nel sospingere in avanti i più piccoli. Mettevano il piccolo in mezzo a loro e



con una forte sgroppata lo lanciavano avanti.

#### NAVIGAZIONE NELLA TEMPESTA

**N**avigazione da Bordeaux a Montreal mese di dicembre, con una piccola nave da mille tonnellate. 36 ore prima di entrare nello Stretto di Caboto a sud ovest di Terranova, siamo stati accolti da una tempesta di inaudita violenza, sia per il vento gelido che per il mare. L'acqua trasportata dal vento si ghiacciava sopra ad ogni soprastruttura, compresa l'antenna radio. Eravamo carichi di vino francese anche molto costoso, le navi che trasportano liquidi commestibili hanno la coperta capovolta, quindi quando frange il mare parecchie tonnellate si fermano sopra.

La nave appesantita dal mare in coperta e dal ghiaccio sulle sovrastrutture, si infilava sotto le onde e faceva molto fatica a ritornare a galla. Si aveva la sensazione continua di affondare.

Ho dato l'ordine di salire tutti sul ponte di comando compresi i macchinisti, il controllo delle macchine era sul ponte di comando, ho dato ordine di indossare il giubbotto di salvataggio e di pregare ognuno il proprio Dio.

Nel silenzio di noi umani ma nel frastuono della natura intorno a noi si è sentito gridare "i miei denti, ho perso i denti" era il nostromo che aveva perso la dentiera, è bastato per rompere la tensione. La sofferenza è durata sei ore poi il mare si è calmato e ci siamo trovati vicino a un nave tedesca che aveva perso quattro fila di container, ci siamo sentiti per vhf e il comandante mi fornì la posizione, ci raccontammo i danni subiti e anche un poco la paura. Il periodo su quella nave è stato per me un'esperienza straordinaria, dodici persone di equipaggio e sette nazionalità. Di italiani eravamo io e il D.M., poi cileni, centramericani, uno svizzero, croati, serbi, macedoni e un filippino.

Di religioni due, ma la fraternità e

l'allegria che regnava a bordo non potrà più dimenticarla.

#### ANALFABETISMO

**N**ei primi anni di comando ho sperimentato un grosso problema relazionale e decisionale. La Società aveva pensato bene di ingaggiare nuovamente allievi per formare i nuovi quadri. Uno di questi ragazzi lo mandarono sulla nave al mio comando. Quando il primo me lo presentò, il ragazzo confessò di essere completamente analfabeta e di sapere solo fare la sua firma, aveva avuto il tutto da suo suocero bidello del nautico, perché la figlia diplomata maestra non poteva essere sposa di un semplice pescivendolo. Il fatto mi pose di fronte ad una alternativa: o tenerlo e insegnargli a leggere e scrivere o sbarcarlo e provocare un caso in cui troppe persone avrebbero subito conseguenze, senza risultati. Ho deciso di tenerlo e di insegnargli, tutti gli ufficiali lo hanno aiutato e dopo sei mesi sapeva leggere e scrivere e computare brevi pensieri.

#### BATTESIMI DI NAVI

**D**urante la mia vita di mare ho avuto l'opportunità di seguire diverse navi nella loro costruzione finale e al loro battesimo. Italia, Canada e Giappone sono le nazioni dove sono stato a prendere navi nuove. In Giappone, la prima esperienza è stata in Giappone. Dove ho conosciuto il direttore di macchina nipote di un Samurai e ex kami-kaze in un siluro nel tempo di guerra. Uno dei pochi giapponesi che sapessero parlare inglese correntemente, ma il suo problema era quello di essere ancora vivo, perché gli Americani gli avevano requisito i suoi attrezzi per il suicidio. Il battesimo della nave in Giappone è una cosa molto semplice e asettica, chi conta di più sono loro, l'equipaggio è tenuto in poca considerazione, mi ha dato la sensazione che dopo la firma della consegna io, il mio equipaggio e la nave stessa dessimo fastidio e

dovevamo andare via il più presto possibile dallo spazio che occupavamo perché un'altra nave era pronta a occupare la banchina. La terza nave che ho preso e battezzato è stato a Saint John in Canada. Il battesimo è stato una cosa emozionante proprio da gente di mare. La nave viene imbandierata a festa e la mattina della cerimonia tutti gli operai del cantiere che hanno partecipato alla costruzione, vestiti per bene si radunano sulla banchina. Una piccola banda pronta sul palco, la Madrina e il Comandante salgono insieme sulla pedana, la banda inizia a suonare la madrina pronta all'ordine recitata la formula d'uso, taglia la cima, la bottiglia si rompe contro il mascone e tutte le sirene del cantiere suonano. Poi la madrina abbraccia il Comandante dicendogli: te la consegno tienila sempre cara e in acque sicure. Dopo lo scambio dei doni, si procede a bordo Madrina e Comandante in testa al corteo e insieme si appende il quadro ricevuto in ricordo della cerimonia.

Il battesimo della nave rappresenta il momento del cambio di genere, la nave da genere neutro diventa femminile. Prima è IT poi è SHE.

L'ultima esperienza di cantiere è quella di Mestre dove ho partecipato all'allestimento di una nave della Ferruzzi, la loro prima nave da 100.000 tonnellate di portata. Anche qui come in Giappone il battesimo è stato tutto un affare quasi privato, anche se al Com. e Uff. avevano ordinato di comprare la divisa, ci hanno poi usati come maggiordomi per fare, più che gli onori di casa, quasi i servitori. Sembra che a Mestre chi conta di più nel campo marittimo siano i Militari i politici gli amministratori i preti cioè tutta gente che devono essere legate da vincoli di amicizia o interesse. Attualmente sembra che gli armatori abbiano dimenticato quanto è importante il Comandante nel far guadagnare o perdere soldi alla Nave. Se gli Armatori e i Comandanti si studiasse-

