



**R**ingraziamo il Dott. Aldo Pastore per averci fornito una testimonianza sul naufragio della Tito Campanella

### MIO PADRE TRA I DIMENTICATI DEL NAUFRAGIO TITO CAMPANELLA

**S**ono passati trent'anni e ancora oggi i familiari delle 24 vittime del naufragio della nave da carico "Tito Campanella" aspettano risposte.

Vedove, figli, fratelli e sorelle dei 24 marinai che persero la vita in quella tragica notte tra il 13 e il 14 gennaio del 1984 non hanno una tomba su cui poter piangere i propri cari. La realtà dei fatti non è mai stata accertata, né la nave né i corpi delle vittime sono mai stati ritrovati.

Nel giorno del trentesimo anniversario della tragedia i parenti sono tornati a invocare la verità. «Non mi darò pace finché non saprò cosa sia successo a mio padre». A dare voce al vivo dolore dei parenti dei dispersi è Anna Gaggero. Aveva appena 13 anni quando suo papà Antonio sparì insieme alla nave su cui era imbarcato, inghiottito dalle acque dell'oceano Atlantico, al largo del Golfo di Bisaglia.

Tra le vittime svanite per sempre insieme al cargo "Tito Campanella" tre savonesi: il radiotelegrafista Pier Giovanni Dorati, di 50 anni, il ventitreenne Mario Incorvaia e il celese Antpnio Gaggero, il papà di Anna.

«E terribile non sapere che fine abbia fatto. -racconta con coraggio- Ma forse è ancora peggiore l'indifferenza che ci hanno riservato le istituzioni. Siamo completamente soli, nessuno si ricorda di noi e dei nostri cari».

Un giallo quello del naufragio della "Tito Campanella", della compagnia armatrice Alframar e iscritta al Compartimento Marittimo di Savona, che non è mai arrivato a un punto. Persino il carico rimane tutt'oggi avvolto nel mistero. Si arrivò persino ad ipotizzare che la nave potesse trasportare da armi sovietiche a rifiuti tossici.

Conclusosi il processo, il caso finì nel dimenticatoio, come le famiglie delle 24 vittime che a trent'anni dal quel tragico evento ancora non conoscono la terribile fine che hanno subito i propri cari. «Non è credibile che ancora oggi nessuno sappia cosa sia accaduto. Gli interrogativi rimasti in piedi sono troppi, e tanti gli elementi che portano a pensare che la verità non la si voglia dire. Noi non ci stancheremo di chiedere. Noi non possiamo dimenticare». E nel giorno della ricorrenza della morte di suo padre, le ultime parole di Anna vanno alle vittime della Concordia: «Mi sento particolarmente vicina ai parenti. In quei momenti ho rivissuto la morte di mio papà. Ho pregato perché venissero ritrovati i corpi. Almeno ora hanno una tomba su cui piangere».

*Silvia Simoncelli*

*Estratto da "Il Secolo XIX"  
del 15/01/2014*

### COSÌ LO RICORDIAMO

**G**iovanni Verzello, ex-allievo del Nautico Leon Pancaldo di Savona, Direttore di Macchina, socio e consigliere sia dell'Associazione A.L.P. di Savona che del compartimento di Genova del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. ha navigato per 28 anni con varie compagnie sia italiane che estere, alternando periodi a bordo di petroliere e di navi passeggeri; sempre sensibile alle condizioni lavorative della gente di mare ed alla loro sicurezza a bordo. Dopo una vita trascorsa in mare è entrato a far parte dell'A.L.P. ritrovando vecchi compagni di scuola che aveva perso di vista a causa del suo lavoro. Per il primo martedì di ogni mese aveva attivato incontri conviviali con amici ed ex-compagni del Nautico, noi dell'A.L.P. manteniamo il tradizionale incontro anche per onorare il ricordo della sua grande generosità.



*Gianluca Piovano, lo ricorda tutta l'A.L.P., in particolare Vintera come suo insegnante*

*La sede operativa A.L.P.  
a Villa Cambiaso  
(Via Torino 22r - Savona)  
è aperta il 1° e il 3° Martedì  
di ogni mese  
dalle 17.00 alle 18.30.  
Luglio e Agosto esclusi.  
Tel: 349 6863819*

*Sabato 12 Aprile  
ore 16.00  
Assemblea ordinaria  
e  
Rinfresco Pasquale*

# ISTRUZIONE NAUTICA IN TURCHIA

*La generazione del dopoguerra tra nuova cultura e bisogno di lavorare*

**I**l Propeller Club Porto of Genoa ha promosso il 13 febbraio, a palazzo San Giorgio, una conferenza del prof. Turco Reza Ziarati, Vice rettore PIRI REIS University Maritime di Istanbul-Costantinopoli. Piri Reis era un famoso Ammiraglio ottomano a cui si deve l'elaborazione di una delle prime cartografie marittime mondiali, circa 500 anni orsono, che considerano data di inizio Accademia. Trattasi di un complesso di più edifici con nave scuola, che fanno formazione professionale per marittimi, ma anche studi nautici in generale (sito [www.marifuture.org](http://www.marifuture.org)). In particolare formazione su STCW, Automazione, Inglese marittimo, Situazioni d'emergenza, E learning, Sicurezza in generale, SOS, GMDSS, ecc. L'epoca della fondazione Sec. XVI coincide col grande impero del Califfo Solimano il Magnifico che si estendeva dall'attuale Iraq, alla penisola anatolica e balcanica, ed all'Africa settentrionale,

impero che aveva attività commerciali con l'occidente, ma non si poteva dire amico proteggendo i corsari turchi nel mediterraneo.



Curiosità, la preferita del Califfo era una ex schiava pisana Rosellana (sepolta nella gran tomba di Solimano), madre di Selim, Ammiraglio turco sconfitto a Lepanto, 1571 dall'Armata navale cristiana comandata da Don Giovanni

d'Austria. Lepanto e la battaglia di Vienna, vinta dal Re di Polonia Giovanni Sobieski, 1683, posero fine all'espansione turca in Europa. Ora la Turchia moderna, ridotta ad Istanbul ed alla penisola Anatolica, chiede l'ingresso in Europa, e fa parte della Nato. Nel 5 nov. 2012, a bordo della La Superga venne firmato dai sottosegretari italiano e turco un protocollo d'intesa sulla formazione nautica. Col passare dei secoli i nemici diventano amici!

I Nautici italiani purtroppo, a causa di riforme fatte nell'ottica del risparmio, si trovano in difficoltà, e la Unione Europea ha aperto al riguardo procedura d'infrazione. Sulle navi italiane pare si preferiscano marittimi dell'Est, filippini, indiani, ecc. Ci facciamo passare avanti anche dai Turchi?

*Ing. Giorgio Paolo Prefumo*

## COSTA CONCORDIA

*Galleggiamento e Demolizione*

**M**ichael Thamme (nuovo Amministratore Delegato Costa Crociere) ed ing. Franco Percellacchia hanno illustrato le ultime fasi lavori. La rimozione scafo verrà fatta nel giugno 1914, il costo lavori in tutto sarà di 600 milioni di dollari, il 5% dei quali per la rottamazione. Dodici Ditte hanno dimostrato interesse alla rottamazione, preferibili i porti italiani maggiori Verrà utilizzata la Vanguard con un costo con un contratto di \$ 30 milioni. Tale maxi nave può portare però può sollevare fino a fino poco oltre 100.000 t, la Concordia piena ancora d'acqua pesa 250.000 t, e bisognerà

svuotarla riempiendo una apposita nave cisterna in quanto trattasi di acque inquinate (l'IMO prescrive attualmente depurazione anche acque di zavorra), ovviamente dovranno per

il galleggiamento collegare alla fiancata che era immersa i cassoni necessari, il pescaggio del complesso risulterà di 18,5 m, quindi nessun porto italiano al momento potrà riceverla, lo spostamento senza la Vanguard è ritenuto pericoloso. Si ritiene che il recupero sul Pil per tutti tali lavori sia di 540 milioni, il rottame sarà utilizzato come materiale ferroso di recupero, gli arredi interni e macchine non sono recuperabili in grande parte.

In figura si vede che è circondata da "panne" anti sversamenti.

*Ing. Giorgio Paolo Prefumo*



## IL RITORNO DEL BELEM A VENEZIA

*Torna in Italia il veliero Belem, ex-nave scuola della Fondazione Giorgio Cini.*

Testimone del prestigioso patrimonio marittimo francese, il Belem è il più antico tre alberi tutt'ora navigante in Europa e tra i più prestigiosi velieri al mondo. Costruito nei cantieri di Dubigeon in Chantenay-sur-Loire nel 1896, il Belem era in origine una nave mercantile che viaggiava sulle rotte atlantiche soprattutto per il commercio del cacao con il Brasile. Nel 1952 divenne proprietà della Fondazione Cini che la riarmò a nave



© Benjamin Decoin

goletta e la ribattezzò Giorgio Cini utilizzandola per la prima volta come nave scuola per gli allievi dell'Istituto Nautico Scilla sull'isola di San Giorgio a Venezia.

Fu poi disarmata nel 1968 e dopo qualche anno riacquistata dalla Francia.

Un grande ritorno a casa per questo veliero che per dieci giorni sosterrà in Riva San Biagio (di fronte il Museo Navale), a due passi da Piazza San

Marco, e che verrà aperto al pubblico per visite e manifestazioni secondo il calendario di prossima pubblicazione. È notizia di grande interesse la conferma della presenza di quello che fu il "Giorgio Cini" oggi "Belem" rinato con i Francesi, a Venezia dal 18 al 24 Aprile, periodo Pasquale. Considerando che alcuni di noi associati all'A.LP siamo stati a fare lo stage sull'allora Nave scuola degli Istituti Nautici, è con questo reperto

veramente di lusso, che ricordiamo i Velieri di Lungo Corso, quelli di Capo Horn. È davvero impossibile pensare che quei tempi siano potuti davvero esistere e che ci siano stati uomini assoggettati a rischi, come era d'abitudine allora per i naviganti, dal cibo (non c'erano i frigoriferi) alle malattie, il salire e scendere su vele e pennoni con mare in burrasca, vento, pioggia, ecc.

Eppure, non è passato molto tempo da quando i Quaranta Ruggenti o anche i Cinquanta Urlanti, con venti nevi ed anche ghiaccio, erano routine.

Soltanto Joseph Conrad, con la sua magica penna è riuscito a darci quasi una foto di quello che erano quei tempi.

Fino alla Prima Guerra Mondiale, un secolo fa, i luoghi più sperduti del globo venivano toccati ancora grazie alle navi a vela, dato che con il vapore non si poteva affrontare per ragioni di economia e mancanza di punti di rifornimento per il carbone nell'allora terzo e quarto mondo.

Il Belem, rimane in assoluto l'ultimo testimone di quei tempi e di quella storica navigazione che venne a finire anche con lo sviluppo del mondo moderno e l'affermarsi dei Canali di Suez e di Panama.



© Myrian Villert

# LE “INDUSTRIALI” DI PIAZZA BRENNERO

*La generazione del dopoguerra tra nuova cultura e bisogno di lavorare*

Villapiana è sempre stato un quartiere popolare con elevata percentuale giovanile. Al centro, un tempo, c'era la Scarpa & Magnano, fabbrica che prima del passaggio alla Montedison contava oltre 1200 dipendenti. In quel periodo, buona parte delle maestranze (già presente nel pre-bellico) era composta da militanti antifascisti. Otto anni dopo la fine della guerra, i numerosi ex combattenti reduci dalla lotta di Liberazione ed il sindacato, erano ancora costretti a difendersi dalle discriminazioni politiche del nuovo padronato. I bambini del quartiere, inconsapevoli, crescevano respirando quell'aria particolare. Aria che influenzava, inevitabilmente, l'intera città. Il ricordo dell'olio bruciato, gli echi delle macchine che producevano interruttori a bassa, media ed alta tensione, i messaggi scritti a caratteri cubitali, le immagini dei vari personaggi politici del momento, entravano a far parte della loro cultura.

## Una fabbrica modello

Sul piano professionale, era riconosciuta da tutti come una fabbrica molto qualificata e quindi tenuta in alta considerazione. I titolari ne andavano fieri. Di Giovanni Scarpa si racconta che nutrì un particolare interesse per le giovani generazioni. Attingeva tra i migliori alunni dell'Itis

di piazza Brennero, per inserirli nel ciclo produttivo. Intanto le conseguenze della guerra, ancora vive nella memoria della gente, condizionavano economicamente le famiglie. La possibilità per i genitori di mantenere i figli nel difficile percorso di studi pesava e imponeva limiti al loro tenore di vita. Situazione constatabile dal loro comportamento e dagli umili costumi. Anche la mentalità risultava proporzionale ai sacrifici, alle privazioni.

A distanza di tanti anni e in condizioni ben diverse si possono, affettuosamente, ricordare quei tempi, parlarne con simpatia e rispetto, e perché no, anche con un po' di ilarità.

## Itis scuola di vita

Nel 1934 viene inaugurata, in piazza Brennero, la Regia Scuola Tecnica Industriale “Paolo Boselli”, su un progetto del 1930. Il 4 luglio 1941, con D.R., prende il nome di Regio Istituto Industriale, successivamente intitolato ad Alessandro Mussolini. Appena terminata la guerra, il 14 maggio 1945, viene intitolato a Galileo Ferraris, scienziato, ingegnere e fisico.

Nel 1947, anch'io, come tanti altri ragazzi, entro a far parte della grande famiglia dell'Itis. La maggior parte degli studenti proviene da famiglie povere, prevalentemente operaie. Per

molte di loro, la meta di un diploma per il proprio figlio, rappresentava la massima aspirazione. D'altra parte, a quei tempi, non era ancora consentito l'accesso all'Università, come non vi era la scuola dell'obbligo, per cui, i più sfortunati dovevano fermarsi all'avviamento. Ma urgeva trarne profitto, il più presto possibile, per entrare nel mondo del lavoro. Molti ragazzi provenivano anche dalla provincia, persino dal basso Piemonte, una marea che al mattino colmava le strade di Villapiana. Tre anni di avviamento e cinque di indirizzo professionale. Per molti, purtroppo, i primi tre potevano significare la conclusione degli studi.

## Come eravamo

Vestivamo come potevamo. Ora possiamo anche sorriderne, allora una condivisa solidarietà mascherava la comune condizione. La miseria, celata da un dignitoso pudore, ne limitava l'importanza. Generalmente, nonostante la varietà dei colori e delle taglie che non corrispondevano mai, vestivamo in modo sobrio preoccupati più di non patire il freddo che di sfigurare. Il più delle volte si trattava di abbigliamento dismesso dal padre o da un fratello maggiore. Calzoni con cuciture seminascoste e inevitabile toppa posteriore. Spesso corti sotto al ginocchio, nella migliore delle ipotesi



alla zuava, raccolti sopra al polpaccio tramite asola e bottone oppure con elastico. Alcuni potevano averli lunghi (i più grandi), ma sempre usati, destinati a finire regolarmente sotto il tacco delle scarpe. Calze o calzettoni di lana, fatti dalla nonna, che si arrotolavano sopra alle caviglie. Scarpe, un tempo lucide, portate dal padre nel giorno del suo matrimonio, diventate opache con qualche crepa marginale



e con probabile orifizio sotto la suola. Ricordo che, per uno dei tanti compagni di percorso, quel problema era un dramma. Ultimo di quattro fratelli, il padre cameriere dalle scarse possibilità, venne a trovarsi con le scarpe ridotte a tal punto da doverle gettare nell'immondizia. La madre, disperata, che fa? Ne prende un paio delle sue, e con un colpo ne trancia il tacco a spillo. Il ragazzo si recherà a scuola con andatura ballerina ma almeno non a piedi nudi.

Che look, come si dice oggi, in quegli anni. Maglioni di lana grezza, sempre lunghi, che coprivano le mani. Giacche facilmente accessoriate da una protezione di velluto nero sui gomiti, per attenuarne l'usura. Le cartelle erano normalmente di cartone pressato, dopo un po' bisognava cinturarle per assicurarne la chiusura. Al loro interno si alternavano libri di seconda, a volte di terza mano, rivestiti con fogli di giornale per una più lunga conservazione.

### Compagni indimenticabili

C'è un altro compagno di classe che ricordo con piacere. Corporatura tarchiata, capelli ispidi a mo' di riccio, aria apparentemente afflitta, tratteggiata, ogni tanto, da un timido sorriso. Per lui, ero l'amico con il quale sfogarsi, il suo modo di fare celava un grande cuore. Nei nostri

incontri si parlava di un po' di tutto, dai mali del mondo alle marachelle, diciamo così, che ci avevano visto protagonisti ai tempi dell'Itis. Purtroppo, proprio in questi giorni, ho saputo della sua scomparsa.

### Il mistero del panino

Ad uno di quelli che venivano da fuori provincia, è legato il mistero, mai svelato, dei panini tranciati. Veniva ogni giorno da Spigno, viaggiava sulle carrozze di terza classe color marrone scuro, ad ogni fila di posti una porta di accesso. Su ognuna, le FF.SS., avevano pensato bene di fissare un grosso numero 3, forse per distinguerle dalle altre due classi, anche se erano inconfondibili. La prima classe, sedili in velluto, aveva addirittura i poggiatesta con le foderine in lino bianco. Un lusso vietato ai più, anche se qualcuno provava a sostarci prima di essere cacciato dallo spietato controllore.

Quel compagno di scuola, portava sulle spalle una cartella gigante piena di libri ma dalla quale spuntavano le estremità di un enorme filone di pane rigorosamente farcito con frittata o salame. Era il suo pranzo. Lo mangiava, con sana avidità, nel tempo libero prima delle lezioni pomeridiane. Lo divorava anche un pomeriggio, durante la proiezione di un film western al mitico "pigugin", come era

definito il cinema Moderno di via Boselli. Una vera topaia. Fatto è che, fattosi largo in mezzo alla folla di spettatori per arrivare ai secondi posti, cioè quelli più economici, al suo filone mancavano sempre le punte emergenti dalla cartella. Trascorso oltre mezzo secolo il caso è rimasto insoluto.

Un morettino dai capelli ricci, che piaceva tanto a mia mamma, oggi è un sacerdote apprezzato per la sua propensione ai problemi della povera gente. Avevamo concezioni diverse della vita che non hanno impedito una solida amicizia. Tenute sempre sul binario del dialogo hanno trovato sempre convergenze condivisibili.

Ho citato solo alcuni ricordi personali, paragonabili a tanti altri, per dire che quella Scuola straordinaria ha formato molti giovani della nostra generazione. Quell'Istituto, severo e umano nello stesso tempo, l'ha dotata di carattere, senso del dovere, professionalità, seppur armata solo di speranze. I tempi, da allora sono molto cambiati. Le condizioni, la mentalità, la società non sono più le stesse. Altri ricordi si ripetono per i nuovi studenti, ma credo che la Scuola del dopoguerra, proprio per le condizioni nelle quali ha svolto le sue funzioni meriti un'attenzione particolare. A conferma che talvolta il passato contiene più futuro di quanto non ne contenga il presente.

Cap. Claudio Tagliavini