



RICORDO PER IL NAUFRAGIO DELLA CAMPANELLA

Sabato 27 Giugno 2015 la cerimonia nel Piazzale Lagorio

L'Associazione Nautico Leon Pancaldo di Savona, nel piazzale Gina Lagorio sottostante alla Torretta di Savona, ha celebrato l'esposizione

del pannello in ceramica che ricorda il naufragio del mercantile Tito Campanella, avvenuto il 14 gennaio 1984 nel Golfo di Biscaglia.

Nella tragedia morirono 24 marinai dell'equipaggio, fra cui tre savonesi. La cerimonia di esposizione del pannello, è avvenuta sabato 27 Giugno alle 10,30 con la benedizione del vescovo Lupi. Più di trent'anni fa, il mercantile, di proprietà di un armatore savonese, venne avvistato per l'ultima volta nel Golfo di Biscaglia: era il 13 gennaio 1984. Aveva caricato nel porto Oxlosund in Svezia 13 mila tonnellate di lamiera di acciaio, destinazione uno scalo della Grecia. Si suppone che una tempesta improvvisa, abbia provocato il movimento

del carico nelle stive, e la successiva inclinazione della nave sino a farla affondare.

I corpi dell'equipaggio non vennero mai trovati. Tra i 24 dispersi c'erano il radiotelegrafista Pier Giovanni Dorati, 50 anni, di Albissola Marina; Antonio Gaggero, 60 anni, di Celle Ligure; Marco Incorvaia, 23 anni, di Savona. A bordo avrebbe dovuto esserci anche Guglielmo Giusti, ma all'ultimo momento preferì rinunciare all'imbarco.

da "La Stampa"



DOVE VA L'ISTRUZIONE NAUTICA IN ITALIA

Analisi della dirigente scolastica ITN "Carnaro" Brindisi

La I e II proposta di riforma del sistema scolastico e formativo, non indicano chiaramente quale posizione occupino l'istruzione nautica, aeronautica e dei trasporti in genere, tra gli indirizzi in cui si articola il liceo tecnologico, nè si ravvisa, nelle macro-aree dei professionali, dove si possano collocare tali indirizzi.

L'istruzione nautica risulta, inoltre, penalizzata gravemente, nella proposta Moratti, perché relegata in una regionalizzazione che potrebbe ridurla a mero addestramento professionale e farla dipendere in modo esclusivo da tradizioni e risorse locali, facendogli perdere quelle caratteristiche di sicurezza e qualità, che ne sono le peculiarità fondamentali.

Il settore trasporti e delle professioni nautiche deve superare invece i limiti di un ambito regionale, se non vogliamo limitarci a formare solo diportisti o addetti alle attività marinesche di piccolo cabotaggio.

È necessario, infatti, non diminuire l'importanza della cultura della navigazione, fondamentale nella storia della nostra Nazione e dei suoi rapporti con il mondo intero. Solo in una visione culturale nazionale è possibile un'integrazione sia con il Mediterraneo, che con l'Europa tutta. La formazione nel settore dei trasporti in generale e marittimo in partico-

lare, deve essere a cura dello Stato, perché solo in queste condizioni può esprimere una visione di solidarietà responsabile e non miopi interessi di nicchia o di parte.

Solo gli istituti nautici consentono, infatti, la formazione degli Ufficiali della Marina Mercantile italiana che, sono da sempre i più richiesti dalle grandi Compagnie di Navigazione e dalle Multinazionali dei trasporti.

Già il D.M. 05/10/01 aprendo la carriera degli ufficiali ai giovani forniti di un diploma qualsiasi sia pure supportato da tutti i corsi previsti dall'STCW 78, ha duramente colpito l'istruzione nautica vanificandone il titolo, che in tale modo ha perso gran parte della sua valenza dal punto di vista formale, anche se nulla si può eccepire sulla qualità del diploma nautico. Tale diploma resta nei fatti insostituibile e richiestissimo dall'armamento sia nazionale, sia internazionale.

La nuova scuola ipotizzata dal Ministro Moratti cancella con un colpo di spugna una cultura secolare per l'Italia. L'istruzione nautica è, insieme a quella umanistica la più antica in Italia e risale infatti ufficialmente all'istituzione a Venezia della gloriosa Scuola Nautica nel 1739 con decreto del Senato della Serenissima.

Già nel medioevo tuttavia erano funzionanti scuole di marineria e l'arse-

nale di Venezia era in grado di fornire le imbarcazioni migliori del momento, sia per il commercio che per la difesa, in tempi brevissimi. Ciò presupponeva ottime conoscenze tecniche e solida cultura nautica, visto che le imbarcazioni veneziane venivano vendute anche ai mercanti del Nord Europa e ai sultani del Medio Oriente. Successivamente nel 1848 fu istituita una nuova Scuola Nautica che nell'ambito dell'Istruzione Tecnica continuava la formazione della gente di mare a livello teorico e pratico; una differenza va sottolineata tra l'istruzione umanistica e quella nautica, la prima nasce affidata alla chiesa, ha quindi carattere confessionale, la seconda è da sempre laica.

Non si capisce, pertanto, quali siano le motivazioni dell'esclusione di tale indirizzo dalla riforma. Non è chiaro, inoltre perché, un malinteso senso di omologazione ad altre culture debba disperdere il patrimonio di formazione di educazione e di risorse dei nautici d'Italia.

La spinta verso la devolution, che traspare sia dalla lettura del documento Bertagna che dalla proposta Moratti, è pernicioso per tutta la scuola e deleteria per il settore nautico e dei trasporti in generale.

La regionalizzazione della cultura nautica ed aeronautica produce la pol-

verizzazione delle risorse territoriali, portando alla stagnazione dell'economia dei porti dell'Adriatico prima e dell'Italia poi.

Alla luce di quanto sopra divengono fortemente preoccupanti anche le prospettive nel settore lavorativo che porteranno ad un progressivo declassamento ed impoverimento della nostra marineria.

Il fabbisogno di ufficiali a livello mondiale del 2000 è stato di 16000 unità nel 2010, anche tenendo conto di tutti i possibili tagli, tale fabbisogno potrà superare le 46000 unità.

È evidente come il problema della preparazione dello stato maggiore della marina Mercantile sia un problema globale e non europeo, né tantomeno, solo italiano.

La regionalizzazione dell'istruzione nautica, oltre a declassare la scuola italiana riducendo le vocazioni e le aspettative, rischia di dequalificare e snaturare la professionalità dei marittimi italiani, che sono ancora, i più richiesti a livello mondiale. Si ricorda che la quasi totalità delle materie prime nel settore energetico, viene veicolato dai trasporti marittimi.

L'inefficienza di questo settore rischiamo di pagarla tutti molto amaramente.

ISTITUTO "LEON PANCALDO" - SCUOLA DI VITA

I ricordi di un diplomato Capitano di lungo corso

Tu si nu ragazzo poco studiero... È questo, il saluto che mi diede il Prof. Sorrentino nel preciso istante nel quale, solo, entravo nell'aula degli esami di Stato nel 1959. Naturalmente andai in tilt e fui rimandato a ottobre della sua materia. La mia ardita esuberanza, tipica dell'età, non era stata accettata dal professore fin dall'inizio del mio percorso scolastico. Nonostante i miei tentativi, faticosi, di riguadagnarmi la sua stima durante gli anni successivi arrivai alla fine senza averla ottenuta. Questo, mettiamola così, è l'unico aspetto negativo della mia vita studentesca al Nautico di Savona. E pensare che arrivai a quell'Istituto dopo un percorso tortuoso quanto singolare. Ho frequentato l'Avviamento Industriale, successivamente ho affrontato, privatamente, il triennio della scuola media e dopo altri esami integrativi di una certa difficoltà, ho raggiunto il mio scopo. Quel lungo travaglio poi, mi ha accompagnato per tutta la vita, poichè trovava le sue ragioni d'essere nella irrefrenabile voglia di girare il mondo. Alla fine comunque, superai tutti gli ostacoli, entrai nella famiglia di quell'Istituto con grande soddisfazione. Lì ho trovato l'amicizia di molti ragazzi che come me, appartenevano alla generazione uscita dalla seconda guerra mondiale. Grazie all'idea di alcuni di loro, più di mezzo secolo dopo, è nata l'ALP. Oggi, dopo tutti quegli anni, posso riprovare il piacere di incontrarmi nuovamente con loro per riportare alla luce episodi indimenticabili della nostra giovinezza. L'Associazione è stata dedicata,

giustamente, al grande navigatore, nostro concittadino Leon Pancaldo. Provo piacere nel sottolineare la grande mutualità trovata tra le mura dell'Istituto di Via Caboto che ora ritrovo all'ombra di Villa Cambiaso. Una mutualità, che nei favolosi anni cinquanta non fu dovuta solamente ai miei compagni di corso, ma anche ad una straordinaria partecipazione di insegnanti, la professionalità dei quali era apprezzata da tutti, non solo nell'ambito della nostra scuola. È impossibile dimenticare i personaggi straordinari che hanno dato lustro al Nautico di Savona, alcuni ne hanno rappresentato la gloria, il professor Ideale Capasso in primis. Credo che quell'uomo sia stato anche un padre per tutti noi. Spero di essere perdonato se mancherò di citare molti di essi, non potrei farlo nemmeno volendo per ovvie ragioni. Mi limito a ricordarne alcuni che ho avuto la fortuna di conoscere. Sotto il geniale insegnamento culturale e umano del professor Capasso sono passate alcune generazioni. Dalle sue innegabili doti nasce la sua e la nostra storia, dalla quale se ne possono trarre episodi da tramandare, con simpatia, alle nuove generazioni. Sto parlando, particolarmente, di storie degli anni cinquanta. Una volta per esempio, ricordo un compagno di classe che interrogato stava svolgendo, alla lavagna, un calcolo di navigazione astronomica. La sequenza infinita di espressioni numeriche si concludeva con un risultato singolare, zero fratto zero. Lui, l'allunno, la completa con un risultato apparentemente logico anche per i

compagni di classe, e aggiunge uguale a zero. Il professore, sempre immerso nei meandri della scienza, finalmente guarda incuriosito quella conclusione. "Quel risultato non è esatto!", esclama, lasciando la scrivania per avvicinarsi alla lavagna e all'allievo sbigottito. Con tipica calma e passione riparte dalla frazione zero fratto zero e riempiendo la lavagna di nuovi calcoli giunge ad un risultato ben diverso, lasciandoci tutti incantati. Nessun rimprovero per il giovane, ma nell'aula cadde un silenzio pieno di stupore e di ammirazione per quell'uomo straordinario. Uno scienziato con un grande senso umano. Lo dimostra anche un altro singolare episodio, meno scientifico dal sapore umano. Capita che un giorno, quando si poteva ancora fumare nel corridoio durante l'intervallo, un alunno crede di riconoscere in un compagno visto di spalle, l'amico che gli aveva appena rifiutato una sigaretta. Senza riflettere, con forza, lo prende alle spalle, una mano sul collo e una sul fondo schiena, e lo spinge di corsa verso i servizi rimproverandolo: "Eri senza sigarette eh!". Quell'amico, in realtà, era il professor Capasso che sconcertato si gira e anziché inveire come sarebbe stato comprensibile, esclama quasi divertito; "ma, mio caro, se volevi una sigaretta potevi dirmelo subito". Dopo tanti anni il nostro Istituto ebbe l'onore e il piacere di avere quell'uomo come Presidente. Gli insegnanti alternatisi, in tanti anni di attività di quell'Istituto a partire dagli inizi del XX secolo, sono da considerare un fiore all'occhiello per il Nautico di Savona. Io, ovviamente, posso citarne solo alcuni che ho avuti durante il mio periodo di studi. I miei predecessori e i compagni che mi hanno seguito non me ne vorranno, il pensiero ne indica alcuni per ricordarli tutti. Cambiano i nomi ma molte caratteristiche li accomunano nel patrimonio di una Scuola che ha onorato la città in cambio di una scarsa attenzione da parte delle Istituzioni cittadine. Come posso non ricordare un altro genio dell'insegnamento come il Prof. Camillo Pisoni. Un'enciclopedia vivente della storia e della geografia. Protagonista di interrogazioni originali, mai banali, spesso anche divertenti. Tipo piuttosto estraneo all'estetica si presentava spesso in condizioni singolari suscitando, qualche volta, l'ilarità degli allievi. Era fumatore e immerso nella sua sapienza si dimenticava spesso di emettere il fumo dalla bocca. Faceva teatrali sciacqui di fumo prima di espellerlo. Nel frattempo, non ho mai capito il fenomeno, si vedevano uscire le nuvolette residue dalle orecchie mentre

noi tentavamo di sopprimere inevitabili risate. Una volta lo vidi entrare in classe con il "solito" vestito, al di sotto del quale emergeva una camicia misteriosamente dotata di due alloggi per balene, sopra anzichè sotto il colletto, e nell'asola della giacca, al posto di un ipotetico distintivo, puntava una traccia di sputo ormai rinsecchito. Evidentemente sfuggito all'attenzione dell'eccezionale personaggio. Ricordo, anche, l'incredulità dimostrata da un compagno durante l'interrogazione di fine trimestre, nel momento nel quale si sente domandare: "Cosa accadde, di straordinario, il 3 agosto del 1457?" (non sono certo della data). L'allievo, in fibrillazione, rivolge lo sguardo verso i compagni cercando suggerimenti impossibili. Mentre il professor. Pisoni emanava fumate come fosse un apache, la classe cadde in un tenebroso silenzio. Passati alcuni minuti, a scena muta, il nostro simpatico anfitrione esplode: "Non è successo proprio nienteee!...". Dal profondo sud dell'aula si alza una sommessa ovazione liberatoria, come di rilassamento dopo una prova spirometrica. Non mancarono, comunque, insegnanti che per il loro impegno verso la nostra preparazione furono considerati autoritari. Furono molti, ne ricordo alcuni: Lanero, Fugassa, Cannata, Taramasso, e altri che per difetto di memoria o per non averli conosciuti manco di citarli. Tra i personaggi particolari di quel periodo non può mancare il ricordo dell'amato bidello Sig. Bellosso per tanti anni emerito custode del grande Palazzo di Via Caboto. Citati o non citati, ora, i nostri insegnanti sono solo un ricordo, appunto. Se potessero sentirci o vederci sarebbero appagati per essere stati sempre nei nostri cuori. La storia del Nautico è complessa quanto ricca di contenuti, non può certo essere esaustivo, questo mio breve ricordo, per vanarne i giusti meriti. Il mio scriverne è frutto di un sentimento condiviso, rivolto ad un passato da non dimenticare, a dispetto di un colpevole silenzio, come dicevo prima, nei confronti di una Scuola che ha prodotto onori per la nostra città. La marineria savonese, uscita da quell'Istituto, ha portato la sua professionalità in ogni angolo del mondo. Mi sembra doveroso, pur nei limiti inevitabili, nelle omissioni involontarie e nelle modeste possibilità, farne omaggio ai lettori di "Villa Cambiaso". Un sincero ringraziamento ai colleghi Pio Vintera e Giuseppe Rosso, solo per citarne alcuni, che hanno il merito di portare avanti la storia del nostro amato "Leon Pancaldo".



Pranzo del 27 Giugno 2015 alla "Madonna del Monte" in occasione del 50° anniversario del diploma (anno 1965), consegna medaglie

**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**

CANALE DI SUEZ: IL RADDOPPIO DEL CANALE

Da 49 a 97 navi al giorno e dimezzato il tempo di traversata

Dopo la Primavera Araba, in cui l'Egitto è stato lacerato da una burrascosa crisi sociale-politica; con la presa del potere da parte del Generale Abdel Fattah al-Sisi, l'Egitto decolla con un nuovo riequilibrio

economico.

Il nuovo Generale/Presidente vuole dare un grande segnale al Mondo e a tutti quelli che volessero investire, attraverso la realizzazione di un grande progetto: il raddoppio del canale

di Suez per ottenere nel 2023, a lavoro ultimato, l'aumento del passaggio delle navi da 49 a 97 al giorno e quindi un incasso più che raddoppiato delle entrate oltre che ad un tempo di transito quasi dimezzato (da 18 ore attuali a 10-11).

Il raddoppio dei primi 35 Km fino ad Ismailiya è stato ultimato nel Gennaio 2015.

L'inaugurazione di Agosto ad Ismailiya, sotto un grandissimo dispiego di forze di sicurezza, è stata una grande occasione e dimostrazione per essere riusciti a realizzare in tempi da record un vero e proprio miracolo: finalmente due navi si sono incrociate per la prima volta, una proveniente da nord e l'altra da sud.

Le aziende italiane coinvolte nel progetto sono: Trevi, Bonatti, Fincantie-

ri e Pizzarotti.

I lavori faraonici sono costati quasi 14 miliardi di euro creando una grande occupazione. Secondo il nuovo governo egiziano il progetto di sviluppo del canale consentirà il transito di navi di nuova generazione che attualmente sono costrette a circumnavigare l'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza.

Lo stato di Israele, che non sta alla finestra, qualora la situazione malauguratamente dovesse peggiorare, ha pensato ad un nuovo progetto: la costruzione di una ferrovia per le merci da Eilat (sul Mar Rosso) ad Ashdod (primo scalo israeliano sul Mar Mediterraneo). Attraverso questa via, quindi, i traffici provenienti dall'Asia potrebbero raggiungere i nostri mari. Il tratto di terra da porto a porto è di 260 Km che, con la grande velocità di oggi, si coprono tranquillamente in meno di 3 ore.

Cap. L. C. Riccardo
Roemer de Rabenstein



LESSICO MARINARESCO E DINTORNI

A bordo di navi si praticava il vero linguaggio marinairesco

Cazza la randa e imbroglia il pappafico!

Quanti ragazzi della mia generazione si sono lasciati catturare dalla fantasia nel leggere questi ordini dati dal salgariano Sir William Mc Lellan, il Baronetto Comandante della nave pirata La Tuonante e, in compagnia dell'Olonese e Testa di Pietra, si sono ritrovati sui banchi del Nautico di Savona a seguire perplessi le lezioni di Arte Navale, Teoria della Nave, Marinairesco eccetera, dove venivano immersi in una lingua sconosciuta, un lessico per soli adepti.

Una vera salamoia di gergo, che sapeva di mare e vento, e che ti faceva sentire diverso dal resto dei mortali (...i vivi, i morti e i naviganti...).

Si scopriva così che a bordo alle navi a vela vi erano decine di chilometri di corde, ma che l'unica di esse che si chiamasse effettivamente "corda" era quel pezzetto lungo più o meno trenta centimetri attaccato al battacchio delle campane del ponte di comando e del castello di prora.

Scoprivi che se le lance di salvataggio le avessi chiamate scialuppe, come fanno regolarmente gli odierni giornalisti di lungo corso quando scrivono trattati sugli "inchini", venivi investito da una tsunami di contumelie dal prof. Non era semplice iniziare a conoscere e studiare il pianeta nave, dove ogni pezzo di corda, di legno e di ferro aveva un suo proprio ed unico

nome e funzione.

In tempi recenti ho avuto discussioni con alcuni miei colleghi del reparto Informatica (da me chiamati Intelligenza Artificiale...): quando questi spiriti allegri se ne uscivano con le loro sfilze di acronimi e sigle (possibilmente in inglese), che sono segni conclamati di mancanza di una cultura capace di dare un nome alle cose, chiedevo loro come si sarebbero comportati dovendo nominare coi loro acronimi ogni singolo pezzo di un veliero a tre alberi...

Ora la moda sta attecchendo anche per le malattie, l'AIDS, la SARS, eccetera: sembrano più società di assicurazioni che terribili malattie. Sembrano meno terribili di una peste, un colera o uno scorbutico...

Ho sotto gli occhi un vecchio libro di attrezzatura navale ed è incredibile la ricchezza e l'inconfondibile precisione di ogni termine: altro che WiFi, Ipod, PIN, PUC etc etc.

Noi al Nautico cazzavamo le povere rande e imbrogliavamo gli ingenui pappafichi... Poi, con l'esame di stato, finiva il tempo in cui sognavi di lasciare i gerani del terrazzo di tua mamma per gli agognati salgariani paletuvieri, smettevi di cazzare rande e ti ritrovavi allievo ufficiale neo-diplomato a bordo di una petroliera.

E di nuovo eri in terra straniera e dovevi imparare un'altra lingua, oltre a tutto il resto. Era il linguaggio della

nave, una specie di lingua franca, un fritto misto dei dialetti di tutte le molte repubbliche marinare italiane, dai quali si erano estrapolate tutte le parole e le espressioni che meglio rendevano l'idea. Se poi, come spesso capitava, si era su una nave di bandiera panamense (vulgo: bandiera del Genoa) appartenente a qualche società americana, ti trovavi di fronte a tutta una serie di napoletanizzazioni, di molfettizzazioni, genovesizzazioni eccetera dei termini inglesi delle varie operazioni e strumentazioni con cui avevi a che fare ogni giorno.

E ti sentivi, ad esempio, dire "facciamo il buttero" (anziché Butterworth, che era un sistema di lavaggio delle cisterne di carico) o "siamo sullo strippaggio" (anziché stripping, aspirazione degli ultimi residui di carico con speciali pompe).

La coabitazione continua con gente delle etnie italiane più disparate ed il doversi adattare a comprenderne i dialetti e possibilmente parlarli per poter comunicare diventava una branca dell'Arte Marinaresca.

Innanzitutto, come Ufficiale diventavi Siò (da Spezia Southwards) o Sciù (se ti trovavi su una nave a maggioranza ligure) o Siòr (area quarta sponda).

E guai se tu avessi dato del tu a ragazzi che erano sì tuoi coetanei, ma della "bassa forza"!

Secondo un vecchio Comandante "ci-

cich" (Istrian) con cui navigai all'inizio: "Sior, la se ricordi che tra il Tu e il Vaffa ghe xe un niente").

A tavola - rigorosamente Saletta Ufficiali, Saletta Sottufficiali, e Mensa Comuni - la conversazione e gli sfottò reciproci nei vari dialetti avevano creato tutta una serie di termini generalmente utilizzati.

Il cuoco e il secondo cuoco, a cui si aggiungevano generalmente tutti coloro che dalla gestione delle provviste di bordo traevano lucro, erano denominati "La famiglia Caina" o "Caini". Evidentemente ci si sentiva degli Abeli...

Su ogni nave si raccontava di quel giovane mozzo appena imbarcato a cui il Primo Ufficiale, nel corso della settimanale esercitazione di sicurezza aveva chiesto quale fosse il suo compito nel caso di "Uomo in mare" e questi, perfidamente pre-istruito, avesse candidamente risposto "Corro dal cuoco a informarlo che c'è uno in meno a mensa"...

Per obbligo sindacale (evidentemente una conquista di un passato in cui un proverbio popolare diceva: "Fatte Cummannante e mangi galline"...), ogni giovedì e domenica ti toccava democraticamente il pollo, detto il "Gabbiano" per le sue forme "snelle" e ormonali.

(Continua nel prossimo numero)
Cap. L. C. Piero Pastorino