
Dal timone alla penna

Autore: Oreste Paliotti

Fonte: Città Nuova

Mi aggiro tra gli scenari e i sogni marini del nuovo Museo del Mare dove è in corso Transatlantici, tra le mostre di maggior prestigio in quest'anno che vede Genova capitale europea della cultura. Mi fa da guida d'eccezione uno dei protagonisti della navigazione italiana: Piero Buatier de Mongeot, 43 anni passati in mare, di cui 27 al comando di navi di linea e da crociera della compagnia Costa: una carriera conclusa su quell'Eugenio C orgoglio della nostra marina mercantile. Ci accompagna la moglie, la signora Mariapia, anche lei a suo modo un personaggio: è stata infatti pioniera delle hostess a bordo di navi da crociera. Va da sé che si sono conosciuti durante una navigazione: per la precisione, sulla Federico C. Ho incontrato la donna della mia vita - sorride Buatier -. E pensare che quell'imbarco sull'ammiraglia mi risultava sgradito in quanto lo facevo come comandante in seconda, dopo il mio primo comando sulla leggendaria Franca C.... Due anni dopo, nel '64, erano già sposati: un matrimonio da cui sono nati tre figli. Con i lunghi distacchi che comporta un mestiere del genere, non deve essere stato facile per i coniugi Buatier salvaguardare l'unità familiare. In effetti - conviene il comandante - abbiamo dovuto impegnarci al massimo. Come nel '68, quando sono stato assegnato al comando della Carla C che era stata destinata a un lungo noleggio con la californiana Princess Cruises. Prima di accettare l'incarico ho messo come condizione di poter trasferire la famiglia in California. Nel luglio del '69 nasceva a Los Angeles il mio terzogenito (Ferdinando). Ricordo quel periodo come uno dei più belli della mia vita in mare. La mostra, che abbraccia il periodo che va dalla fine dell'Ottocento agli anni Sessanta del secolo successivo, presenta modelli di navi europee che hanno fatto la storia della navigazione come quello originale del Normandie, capolavoro dell'Art Déco; rari filmati d'epoca e reperti eccezionali: dall'ambitissimo Nastro Azzurro, trofeo assegnato ai transatlantici più veloci, all'effigie bronzea di Andrea Doria, colata a picco con la nave omonima e recuperata da un sub americano, alla campana di bordo del mitico Rex, affondato nel 1944 da bombardieri alleati. E inoltre testimonianze drammatiche dal Lusitania, silurato da un U-boot tedesco durante la prima guerra mondiale. Tra i pezzi più singolari anche per la sua provenienza (è stato rinvenuto di recente sulle alture attorno a Genova): una timoneria in legno di teak risalente ai primi decenni del Novecento, parte originale di uno dei primi piroscafi per emigranti. Da questo sguardo su un mondo affascinante, torniamo a Buatier. Cremonese di nascita ma genovese di adozione, fin da piccolo sognava mete lontane, incantato dal movimento delle navi nel porto. Mi racconta di nonno Pin, noto come il Pin marinar fra la gente delle sue montagne. Divenne macchinista navale e navigò per tutta la vita. Una figura che ha certo influenzato le sue scelte anche se non l'ha mai conosciuto. Il giovane Piero si è diplomato capitano di lungo corso nel 1943 in una Genova sconvolta dalla guerra. La sua prima esperienza marinara, durata solo sette giorni, doveva concludersi col naufragio del piccolo piroscafo Jason, affondato a Livorno sotto un bombardamento nel marzo del '44. Imbarcato poi su una goletta dal nome profetico di Eugenio C. (ma la C era l'iniziale di Camalich), ha avuto la rara opportunità di navigare alla vela in tempo di guerra e di pace. Dal 1946 al 1987, salvo un lungo imbarco su una nave della Confederazione elvetica, Buatier ha calcato i ponti di tutte le navi contrassegnate dalla C azzurra degli armatori Costa. L'immagine e il fragore dell'onda anomala che di quando in quando interrompe i filmati lungo il percorso espositivo ricorda al comandante le numerose traversie marittime affrontate. Come quella volta al rientro dalla sua seconda crociera intorno al mondo con l'Eugenio C: Era il dicembre 1978 e con circa 900 passeggeri a bordo siamo incappati nel Golfo di Biscaglia in una tempesta che sembrava non finire mai. Sono rimasto 52 ore senza muovermi dal ponte di comando. A causa delle condizioni proibitive del mare, invece di puntare verso Southampton dove eravamo diretti, ho preferito poggiare sulle coste della Bretagna al

riparo di Belle Ile. Per fortuna ne siamo usciti senza danni alla nave e con danni limitati alle persone. Ma l'esperienza più angosciosa l'ha vissuta sulla Federico C nel maggio del 1973. Navigavamo nel Mar dei Caraibi quando un'avaria ai turbogeneratori ha interrotto di primo mattino la nostra corsa. La nave, priva di propulsione, di condizionamento, della possibilità di comunicare, era diventata un ingovernabile relitto galleggiante arroventato dal sole. Il mare era calmo, ma la corrente ci trascinava inesorabilmente verso la vicina costa di Santo Domingo. Solo a tarda sera siamo finalmente riusciti a porre riparo alla grave avaria. In effetti può accadere di tutto durante una navigazione. A bordo ci si ammala, si muore, si impazzisce, succedono risse, perfino omicidi; e viceversa anche avvenimenti fausti come una nascita. Più un viaggio è lungo, più è possibile che capiti una emergenza. Il rischio si riduce con le crociere odierne, in genere settimanali e a scali fissi (praticamente, la nave ogni giorno tocca un porto). Continuano invece a fare lunghe navigazioni le navi da carico, le petroliere, le navi portacontainer, dove purtroppo non c'è neanche l'assistenza medica a bordo. Sì, la precarietà in mare è una realtà di sempre, nonostante l'aiuto delle moderne tecnologie. Sugli schermi lungo il percorso scorrono sequenze tratte dal Titanic o da altri film ispirati al mondo dei transatlantici. Anch'esse contribuiscono a rendere le atmosfere di un'epoca che ha visto massicce trasferte di emigranti in cerca di fortuna e al tempo stesso crociere sontuose accessibili a pochi. Allora - commenta Buatier - il comandante era circondato da un'aura quasi mitica agli occhi dei passeggeri. Ma era ancora possibile stabilire con loro un rapporto personale. Con le moderne navi da crociera, invece, che imbarcano anche oltre 3000 passeggeri (vedi l'appena inaugurata Costa Magica) questo diventa impraticabile. Ovvio che un comandante cui tocca la responsabilità di questo microcosmo che è la comunità di una grande nave finisca per essere anche un esperto in rapporti. È vero - mi conferma -, diventa una sorta di consigliere nei casi in cui deve raccogliere confidenze, dirimere ostilità, risolvere piccoli o grandi drammi...: direi anzi che è il suo compito più importante. Questo tratto umano è un dono di natura, che si affina però con l'esperienza, a volte attraverso i fallimenti e le difficoltà. Come quando, durante il lungo periodo delle agitazioni sindacali tra la metà degli anni Settanta e la metà degli Ottanta, ho dovuto gestire l'instaurarsi a bordo di un'autorità parallela e antagonista a quella del comandante. Grazie a Dio ho sempre cercato un rapporto positivo con i miei collaboratori e con i passeggeri. Ed è stato questo forse il lato più umano e gratificante del mio mestiere. Il discorso cade ancora sull'Eugenio C, a cui Buatier è affettivamente legato per avervi esercitato a lungo il comando: È considerato l'ultimo dei transatlantici in quanto, destinato alla lunga linea del Sud America, è stato soppiantato dai jet molto più tardi delle grandi navi operanti sulla linea del Nord, rimanendo in servizio fino alla fine degli anni Settanta. Per chi è abituato a gestire a bordo quasi un piccolo regno, quello del pensionamento può risultare un passaggio piuttosto burrascoso, quasi da Capo Horn. Quanto a Buatier, deve averlo agevolato l'impegno di ricavarne un libro per non disperdere una così ricca esperienza: e comunicandola agli altri con semplicità e modestia, nonché con un pizzico di humour, se ne è in certo modo riappropriato. Esperienza, la sua, certo condivisa dalla moglie attraverso il lungo avvicinarsi di distacchi e ritorni. La gestazione del libro è stata un'esperienza comune. Appartiene a Mariapia la decisione di dare alle stampe l'autobiografico L'ultimo dei transatlantici (Ed. Le Mani). È una vicenda di navi e di marinai che copre circa cinquant'anni di storia della nostra marina mercantile - precisa -; che ha visto spegnersi il vento come mezzo di propulsione delle navi, scomparire il vapore, diventare obsoleti sestante e cronometro. E ha visto il pensionamento del cielo stellato che, attraverso quegli strumenti, indicava al navigante la posizione e la via. Una storia che ha assistito all'esplosione delle vacanze per mare e alla nascita del gigantismo navale. Per questo libro, che ha voluto dedicare alla gente di mare, razza dimenticata, perché non dimentichi di aver vissuto una vita straordinaria, Buatier ha ricevuto tantissimi apprezzamenti: Una conferma, per me, che sono riuscito ad entrare un po' nel cuore dei lettori.