



## LEGA NAVALE ITALIANA SEZIONE DI GENOVA SESTRI PONENTE

### Il Gozzo Sant'Alberto



Il Gozzo Sant'Alberto, qui ripreso durante un allenamento in occasione delle Regate della Vela Latina di Stintino nell'agosto 2006, ha una storia che merita di essere raccontata, perché rappresenta uno dei più significativi avvenimenti di questi ultimi anni nella Sezione di Genova Sestri della Lega Navale Italiana.

Il Gozzo, relitto abbandonato nella fascia di rispetto di Pra, rinato a nuova vita per volenterosa opera di un gruppo di Soci della Sezione, è stato varato nel Maggio del 2005 e da allora prende parte con buoni successi alle manifestazioni del Circuito Mediterraneo Vela Latina.

Le attività di recupero e restauro sono piacevolmente ricordate in questo racconto di Gian Maria Gatti, uno dei Soci che vi hanno preso parte.

\*\*\*\*\*

*Eravamo agli inizi di novembre del 2003, la giornata era tipicamente autunnale; vento assente, pioggia fitta e leggera che da diversi giorni insisteva con ossessiva regolarità disarmando anche i più temerari nel tentare una uscita in mare.*

*Autunno pieno, nuvole basse, colori sbiaditi, umori al ribasso.*

*In Sezione, le solite chiacchiere al bar nel tentativo di far passare in compagnia e con qualche "sfottò" le ore della domenica mattina.*

*Si discuteva di barche e delle avventure dell'estate. Chi si era spinto a Carloforte aveva potuto ammirare gozzi a vela latina di abbagliante bellezza, gozzi che a Stintino, nel fantastico specchio d'acqua dell'Asinara, avevano dato spettacolo! Gozzi a vela anche in Francia, a Cavalaire a St. Tropez e Mentone.*

*Senza andare troppo distante, nella vicina Varazze ne hanno recuperati diversi ed un certo "Can Neigrù" detta legge in regata.*

*Qualcuno accennò all'esistenza, all'interno della fascia di rispetto di Prà, di un gozzo abbandonato su un terrapieno creatosi per i lavori finalizzati allo spostamento a mare della linea ferroviaria per Ventimiglia.*

*Una certa idea cominciò a frullare nella mente; con decisione unanime, si decise, all'istante di andare a controllare l'effettiva presenza dell'imbarcazione ed a valutare "de visu" le condizioni della stessa.*

*Sotto la pioggia battente l'ultima parte del percorso, tra buche e pozzanghere, mise a repentaglio l'integrità dei mezzi di trasporto.*

*L'oggetto di tanto interesse (o solo curiosità) fu facilmente localizzato ma, guardandosi attorno, e la giornata senza sole dette un deciso contributo, un senso di angoscia, di profondo malessere attanagliò l'animo di chi in questi luoghi aveva trascorso gli anni della gioventù.*

*L'effetto evocativo di quell'opera d'arte abbandonata era tremendo.*



(\*) – Curnigiottu – gozzo tipico della zona di Cornigliano diffuso anche nel ponente ligure caratterizzato dalla forma della prua priva di slancio e rientrante verso l'interno. Non esistendo porti la prua, così strutturata risentiva in modo attenuato del moto ondoso, in fase di alaggio sulla spiaggia.

Da Pegli a Voltri chilometri di spiaggia dai ciottoli e sabbia nera; i pescatori, le reti, i fornelli e i pentoloni per tingerle e proteggerle con il tannino e d'estate la marea dei bagnanti, la spiaggia libera, i sandolini le barche a vela tipo U ed S di costruzione familiare e... il progresso ha voluto così. Capitolo chiuso.

Il gozzo era lì, inerte, sulla scarpata, la prua verso l'alto, pieno d'acqua piovana fino al trincarino con i paglioli che galleggiavano assieme ad altri pezzi di legno estranei alla costruzione. Una targhetta metallica applicata ad un baglio del carabottino di poppa diceva:

*"Costruzione Battelli - Topazio Mariano - Lavagna - Via dei Devoto".*

Niente numero di costruzione, niente data.

Un supporto per motore fuoribordo, sicuramente non messo in opera dal costruttore, oltraggiava ulteriormente l'imbarcazione.

Le panche laterali autorizzarono il "maestro" a qualificarlo come "gozzo da passeggio", smentendo gli improvvisati esperti che avevano erroneamente pensato a battute di pesca.

Purtroppo non era un "curniggiotto" (\*) ma, a parte questa piccola delusione, la prima impressione fu nettamente positiva.

L'acqua all'interno era garanzia di tenuta; una volta svuotato e messo in mare il fasciame non avrebbe tradito.

Ragionamento di una certa logica ma in realtà molto approssimativo.

Un coraggioso, denudandosi un braccio riuscì ad aprire il "leso" con modesto risultato, in considerazione dell'accentuata inclinazione della barca e dal fatto che il foro è ubicato tradizionalmente a prua.



Uno sprovveduto (di origine piemontese) che auspicò la necessità di un secondo "leso" a poppa fu aspramente redarguito e dovette ammettere che tali imbarcazioni venivano sempre alate trainandole da poppa (appositi ganci) e che le spiagge, quelle liguri in particolare hanno una forte pendenza verso il mare.

L'opera di svuotamento fu completata con i tradizionale secchi recuperati in un vicino cantiere.

Sul fondo, fanghiglia, stracci maleodoranti, utensili arrugginiti.

In fase iniziale i problemi urgenti, nel tentativo di ricupero, erano fondamentalmente due:

1. Sensibilizzare Presidente e Consiglio Direttivo al fine di trovare nell'ambito della Società un posto al coperto da elevare a rango di cantiere ove poter iniziare e, forse, portare a termine un'opera estremamente difficile e di durata indefinibile.
2. Rintracciare il proprietario, per non essere accusati di appropriazione indebita, vulgo FURTO:

Ambedue andarono a buon fine. Il Consiglio Direttivo,

evidenziando che tra le varie finalità della L.N.I. esiste anche il recupero delle barche storiche, estrapolò dal bilancio societario una certa somma per i materiali necessari al restauro.

150 € finirono nelle tasche di un arzillo signore che le considerò piovute dal Cielo.

Il Gruppo Derive mise a disposizione un carrello e relativo pulmino per l'avventuroso trasferimento del gozzo da Prà alla nostra Sezione.

Mano d'opera totalmente basata sul volontariato. Chi per passione, coraggio o incoscienza, si assunse l'onere di impegnarsi in prima persona, fu l'amico Stefano Molinari ex macchinista delle FF.SS, uomo dotato di ottima manualità con molti giovanili anni trascorsi, dieci dodici ore al dì in officine meccaniche, prodotto dei mai dimenticati Istituti Industriali. Scuole che diplomarono tecnici raffinati che contribuirono a rendere famosi nel mondo Stabilimenti Sestresi come la S. Giorgio, la Marconi, l'Ansaldo e la stessa Fincantieri.

Nel caso specifico la logica imponeva la presenza di un rappresentante di una categoria in via d'estinzione: quella dei "Maestri d'ascia".

Rari ormai come quel favoloso uccello d'Arabia e dai costi fuori delle nostre possibilità. Il buon Stefano non si perse d'animo, tentò e ritentò di attenuare dubbi e perplessità con l'ottimistica frase "cercheremo d'imparare".

Il Cantiere in Sede fu allestito rubacchiando l'indispensabile superficie alla zona di manovra per gli alaggi. Tubi innocenti, lastre in plexiglass e tendoni da autotrasporto servirono a realizzare un'approssimativa protezione alle mutevolezze del tempo. L'impianto elettrico non creò grosse difficoltà.

La targhetta originale invogliò un entusiasta a spingersi in quel di Lavagna alla ricerca del Cantiere Topazio, cantiere che è tutt'ora in piena attività e sempre con prodotti dalle caratteristiche di un tempo, legno tradizionale.

Accolto con grande cordialità dai figli e dallo stesso Sig. Mariano ancora sulla breccia cercò, descrivendo le caratteristiche del gozzo di dare la possibilità al titolare del cantiere di risalire, con logica approssimazione, all'anno di costruzione.

Il responso, dopo un laborioso processo di decantazione e filtraggio dei ricordi, arrivò sintetico: 1963 - 1964.





*Disponibilità massima di questi professionisti a mettere mano alla malandata creatura ma le nostre possibilità escludono a priori tale offerta.*

*Sistemato finalmente nello spazio concessoci, vennero puntualmente alla luce le "magagne" che la pioggia aveva nascosto e che la nostra esperienza non aveva evidenziato.*

*Dritto di prua e dritto di poppa irrecuperabili, bordi staccati in condizioni tragiche molte ordinate e madieri rotti. Lo sconforto sopravvenuto fu sconfitto dall'unanime volontà di non darsi per vinti al cospetto di chi aveva valutato con ragionevole scetticismo la nostra iniziativa. L'opera di asportazione delle vecchie vernici e smalti fu iniziata da ampia e varia manovalanza con l'entusiasmo tipico di chi si accinge a fare un lavoro mai svolto; raschietti e carta vetro evidenziarono impietosamente la scarsa attitudine di qualcuno al lavoro manuale. Lo smontaggio delle panche e dei carabottini assunse vertici di certissima pazienza nell'estrarre dai bagli viti metalliche incancrenite nel legno da decenni d'incuria. Discussioni, e punti di vista contrastanti; da "Centro di Aggregazione" il Cantiere rischiava di*

*divenire fucina di risentimenti e conseguente disinteresse di chi era oggetto di critiche più o meno velate.*

*Il buon Stefano prese in mano la situazione e la gestì con buona diplomazia.*

*Il bello cominciò quando, dopo aver messo a nudo la struttura nel suo complesso, si dette inizio all'opera di ricostruzione.*

*Asportazione dei due dritti, ricerca del legname necessario (Iroco ed Acacia) rifacimento degli stessi e loro sistemazione. Mesi di lavoro con l'incubo di ricominciare da zero per errore di misura o di taglio. Il nuovo dritto a prua fu motivo d'immensa soddisfazione e di rinnovata reciproca fiducia per arrivare al completamento dell'opera.*

*Oltre a tantissimi Soci, anche giovanissime scolaresche presenti in Sede per i Corsi di vela Optimist, visitarono il "Cantiere" rendendosi conto di come veniva costruita "una barca" prima dell'avvento della vetroresina e cosa fosse un'ordinata, un madiere, un baglio, un controdrutto ecc. ecc.*

*Per migliorare le caratteristiche boliniere del mezzo, fu necessario aumentare il piano di deriva sovrapponendo una seconda chiglia a quella esistente che, fortunatamente era in ottime condizioni. Facile a dirsi e a raccontarlo.*

*Successione infinita di difficoltà di vario genere superate anche con l'aiuto di chi, al di fuori del gruppo iniziale, metteva a disposizione le proprie conoscenze nel campo specifico della sua attività professionale.*

*Ad un anno dal recupero il lavoro eseguito aveva trasformato un relitto in un'opera che riproponeva l'antico fascino.*

*Altro grave problema incombente era l'armamento velico.*

*La progettazione del piano velico fu affidata all'amico Floriano Cabona, l'unico del gruppo con lunga collaudata esperienza nel campo della vela latina.*

*Negli anni passati, armatore di un gozzo di 6 metri, attualmente frequentatore dei campi di regata come equipaggio di un gozzo di Prà.*

*Il grande Mario Mainelli erede di una dinastia di levantini (Bonassola), a suo dire costruttrice di "Leudi", sfoderò le sue conoscenze progettando l'attrezzatura fissa e mobile sfoggiando un'abilità marinaresca, universalmente riconosciuta, degna di nostromi d'altri tempi.*

*Entrambi operarono nel pieno*

*rispetto delle norme di stazza.*

*Una albero di 4 metri ed un'antenna di 8 metri non si trovano dietro l'angolo. Grazie alla disponibilità dell'Associazione Culturale "Storie di barche" di Pieve ligure diretta dall'amico Roberto Guzzardi, che ci mise a disposizione macchine indispensabili, ed a un meticoloso lavoro di taglio, incollaggio e piallatura, fu possibile trasformare lunghe tavole di Douglas in un robusto albero, in una slanciata antenna ed in un aggressivo bompresso.*

*I visitatori aumentarono quando si dette mano alla vagheggiata opera di verniciatura. Il pericolo d'incompatibilità tra i vari pigmenti e di errori*



*nelle diverse fasi di applicazione furono esclusi dalla presenza del buon Mario Marasso, modellista di chiara fama, con un passato di costante collaborazione con il Cantiere Penco, attivo un tempo in quel di Priaruggia.*

*La mano del quasi professionista diede alla stuccatura ed alla verniciatura un aspetto impeccabile.*

*Alla veleria "Off - Shore" di Andrea Roccatagliata il compito di preparare le vele.*

*Dopo ampio dibattito, sulle orme della tradizione, il gozzo è stato intitolato al Santo Patrono della delegazione di Sestri Ponente, "S. Alberto".*

*In considerazione dell'esperienza di vela latina e dell'età del probabile equipaggio la compagnia e la protezione di un Santo sembra decisamente auspicabile.*

*Con gli inevitabili periodi di inattività l'opera è stata portata a termine in 18 mesi (doppia gestazione) con la collaborazione di tanti Soci che, al di là del lavoro manuale, hanno fatto opera di ricerca mirata a scovare pezzi d'epoca per impreziosire la barca.*

*Gian Maria Gatti*

