



FABIO POZZO

LEGGENDA VUOLE che la Carnival sia stata acquistata per un solo dollaro nel 1974 dal suo fondatore, quando era indebitata per 5 milioni di dollari e che nel 1996 valesse già 6 miliardi di biglietti verdi.

Una storia già scritta, quella degli albori del gruppo che arma la più grande flotta di navi da crociere del mondo. Salvo, forse, per una pagina: il suo battesimo.

Claudio Anghelè, comandante di Recco, perito navale, fondatore della Sth Italia e Ge-com Srl a Genova, è uno dei protagonisti di quei giorni pionieristici. «Avevamo l'ufficio in piazza Matteotti. Uno scagno, una linea telefonica e una macchina per scrivere. Lavoravo con il comandante Giorgio Schiaffino Salvo».



Claudio Anghelè

Schiaffino, camogliino doc, era un professionista molto stimato. Si dice fosse stato il più giovane comandante d'Italia, a 25 anni. Famiglia di comandanti, padre, fratelli e il nonno, Salvo d'Imperia, che navigava sulle navi passeggeri. «Giorgio conosceva tutti i comandanti d'armamento, dall'Italia di Navigazione, alla Costa Line all'Home Line alla Cogedat, che all'epoca stava chiudendo». Schiaffino aveva affidato il primo comando ad Anghelè sul cargo della flotta Casa e poi lo aveva voluto come partner nel suo studio tecnico, che gestiva navi per conto terzi. «Portatronicchi, navi-stalla, piccoli cargo e alcune support vessels» ricorda Anghelè.

Il palazzo in cui lavoravano era una sorta di "rete" ante litteram. «C'erano i broker Fertonani, l'armatore Moretto, il comandante Maranzana che si occupava di recuperi e salvataggi navali. Rezas che era nelle forniture di bordo. E poi, come vicini lo spedizioniere Bati-

Il viaggio inaugurale boicottato dagli inglesi

La prima nave

Quando la Carnival parlava genovese

Si chiamava Mardi Gras, è stata la capostipite della flotta del colosso delle crociere. Una love boat che ha preso il largo tra Recco e Camogli: ecco la vera storia, raccontata da un protagonista



Il Mardi Gras, la capostipite delle navi Carnival, in arrivo a Miami (da Londra): salperà per la sua prima crociera il 7 marzo 1972



Il comandante Paolo Macciò, Giorgio Schiaffino e Piero Passalacqua



Ted Arison (in abito scuro), il fondatore di Carnival, a bordo del Mardi Gras

stelli, Tortora e Carbone che si occupavano di noleggi per la Hugo Trumpy».

Veniamo alla Carnival. «Ci chiama un amico, Piero Passalacqua di Recco, già direttore di macchina, che lavora con i Mariotti, di cui è anche parente, nei cantieri, e che ci offre di assisterlo in una operazione che riguardava una nave passeggeri inglese per la quale gli era stato chiesto di eseguire i lavori di refitting». Vertice da Walter, trattoria nei vicoli, con un

ispettore greco che fa da trait d'union, ed è intesa. La nave è il liner Empress of Canada della Canadian Pacific.

Arison lo acquista, lo ribattezza Mardi Gras e lo trasforma in love boat. Schiaffino ed Anghelè devono mettere insieme e gestire l'equipaggio di quella che sarà la capostipite delle fun ship Carnival. «Non era un compito semplice, ma nel campo marittimo luoghi come Recco e Camogli erano e spero rimarranno sorgenti mi-

racolose. Sono tuttora convinto che i giovani capitani e macchinisti che hanno la fortuna di iniziare la carriera con un comandante o direttore di macchina di queste località, diplomato all'Istituto Nautico di Camogli, conseguano in poco tempo una sorta di master sul campo che vale più di tanti studi a Londra e patenti...».

Quell'incarico rientrava nella portata dell'ufficio. Il problema era costituito dall'affidabilità del cliente. «Arison era alla

prima esperienza nel settore. Noi dovevamo anticipare tutte le spese. Così, dopo un assenso di massima, cerchiamo di acquisire informazioni. Ci rivolgiamo a un funzionario del Banco di Roma, il quale alla fine ci mostra copia di un telegramma da cui risulta azionista di maggioranza della Carnival un certo Meshulam Riklis (sarà poi lui a cedere la sua quota per un dollaro; costruirà un impero, con marchi come Rapid-American Corporation, Mc-

Crory Stores, Fabergé/Elizabeth Arden, Samsonite) e il cui affidamento veniva indicato in 2,8 miliardi di dollari. Ancora oggi fatico a capire il valore di questa cifra... Ci eravamo vergognati delle nostre indagini».

I due genovesi si mettono al lavoro. Schiaffino va a Londra per conoscere e chiudere l'accordo con Arison. «Basterà una stretta di mano». Ma non sarà tutto così facile. «Il primo comandante, di Chiavari, dopo un paio di giorni sbarca perché non si sente garantito. L'episodio ci scoraggia, ma per fortuna il secondo comandante ci rincuora. Si chiama Paolo Macciò, è di Ventimiglia. Resterà sul Mardi Gras due anni, finché la Carnival non acquisterà una seconda nave».

Il viaggio d'esordio è epico. La nave salpa da Londra per Miami. A bordo un equipaggio di circa 120 persone, in buona parte di Recco e Camogli e altre 200 tra tecnici e carpentieri che ristruttureranno la love boat durante la navigazione. «Alla presa in consegna della nave ci boicottano i sindacati inglesi: che non vogliono che l'unità cambi bandiera, ci gettano via tutte le chiavi delle cabine... Scappiamo nella nebbia. All'arrivo a Miami l'ancora trancia un cavo dell'energia elettrica e lasciamo al buio mezza città».

La nave s'impone sulle avversità e salpa per la sua crociera inaugurale il 7 marzo 1972. «Viaggi di una settimana ai Caraibi, con passeggeri interessati solo al casinò e ai bar». La gestione di Schiaffino e Anghelè prosegue per circa un anno. «Quando ci è sembrato avesse ingranato, chiedemmo ad Arison qualche garanzia in più, ma lui si organizzò diversamente. Col senno di poi, sarebbe stato bello restare con Carnival, ma allora non ci pensammo su più di tanto. Eravamo già stati richiesti dalla Sir di Rovelli per gestire le due più grandi petroliere italiane dell'epoca, la Primarosa e la Ritina...».

La Carnival è diventata un colosso: oggi il marchio ha 24 navi, oltre cento il gruppo. Del Mardi Gras, che ha navigato sino al 2003 (era entrato in linea nel 1961), cambiando mani e nomi, resta il ricordo di quei primi viaggi, con i cuochi cambogiani che sfornavano focaccia e con il comandante Macciò che pare solesse concludere il discorso di benvenuto ai crocieristi, tutti giocatori incalliti, con un «as we say in Italy, andævela a piggià...».

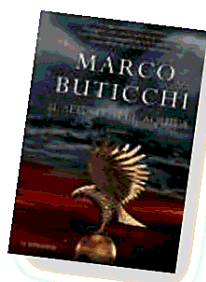
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Libri Blu



UN "SUPER FANTE" PER L'ISIS E UN TESORO CHE VIENE DA LONTANO

C'è sempre il mare nei libri del maestro dell'avventura Buticchi. Il Mediterraneo, anzitutto. Sulle sue onde, la storia di Vel l'Etrusco, che s'incrocia con quella delle civiltà che ne hanno popolato le sponde, dai fenici agli etruschi, dai greci ai romani, egizi, persiani. In gioco ci sono le sorti di pirati, principesse, guerrieri, comandanti, tiranni, ma anche di futuri imperi. Destini, personali e geopolitici, che si annunciano col volo di un'aquila. Ma il mare di Buticchi è anche quello del Williamsburg, lo yacht che fu di Harry Truman e che è diventato casa dell'ex premier d'Israele Oswald Breil, coinvolto questa volta insieme con la compagna Sara Terracini in un orribile piano orchestrato da un monsignore sospeso a divinis: un traffico di organi volto a creare nuova linfa per i ricchi del pianeta ma anche un super fante che renda imbattibile l'Isis. Un piano che dev'essere finanziato con un tesoro da riportare alla luce, quello di re Porsenna, il lucumone etrusco di Chiusi.



Il segno dell'aquila
di Marco Buticchi
Longanesi
pp. 432, 18,60 euro



Los Hermanos
Bianchi
di Giorgio Passerini
Aracne
pp. 216, 15 euro

E se Conrad si fosse ispirato a uno dei fratelli Bianchi, nobili genovesi e corsari, per il suo *Notro-mo*? Nella loro storia, poco nota, c'è similmente una rivoluzione, quella venezuelana di Simón Bolívar, e pure un tesoro.



Svalbard
di Laura Canepuccia
Nutrimenti
pp. 112, 14 euro

Una donna malata d'avventura. Sola su una barca di uomini, una vela che fa charter nell'estremo Artico. Cuoca, hostess, timoniera, tra i silenzi dello skipper e le baie gelide delle Svalbard. Un diario intimo, profondo, non banale, da leggere.