

La cerimonia a Napoli
Laurea a Sorrentino:
 «Sono più emozionato
 che agli Oscar»



«L'UNIVERSITÀ mi emoziona più della Notte degli Oscar, dove sono tra gente del cinema. E il fatto che questa laurea venga da Napoli mi rende davvero felice». Il regista Paolo Sorrentino, premio Oscar per «La grande bellezza», ha ricevuto ieri la laurea honoris causa in filologia moderna dall'università di Napoli Federico II nel corso di una cerimonia a cui hanno partecipato oltre 500 persone.

La memoria dell'equipaggio **Eugenio C** A bordo dell'ultimo transatlantico

Oltre 200 persone si riuniranno domani a Genova per ricordare la vita sull'ammiraglia dei Costa

ALBERTO QUARATI

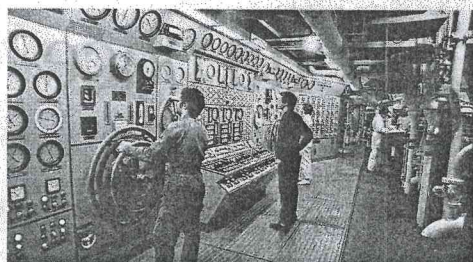
GENOVA. Fuori erano le notti nell'Oceano scuro, le luci dell'ultimo transatlantico si riflettevano sull'acqua. A bordo, c'erano i viaggiatori di prima classe, spesso *repeaters* che attraversavano l'Atlantico per affari tra Europa e America Latina. Poi i passeggeri della *turistica A*, immigrati che saltuariamente andavano e venivano dalla loro terra d'origine. Infine i migranti della *turistica B*, spesso portoghesi che con gli occhi divoravano l'orizzonte, in attesa del futuro che li avrebbe accolti a Santos e Rio. Persone e luoghi replicati oltre 200 viaggi, sulla rotta dell'Eugenio C, il più longevo dei transatlantici italiani, che navigò sotto le insegne Costa dal 1966 al 1996. Nata al tramonto della stagione dei grandi *liners* (ben presto soppiantati dagli aerei), l'Eugenio visse due vite: transatlantico e nave da crociera. Fu l'orgoglio di Angelo Costa, all'epoca del varo *dominus* dell'industria italiana al pari dei Pirelli e degli Agnelli.

Ammiraglia per davvero
 Eugenio C era una vera ammiraglia, spiega oggi Cesare Zaniboni, direttore di macchina e poi responsabile a terra di tutti gli equipaggi Costa: perché era una innovativa, ma le soluzioni tecniche erano complesse. Dunque lavorare lì sopra non era la stessa cosa che altrove. Bisognava conoscere l'Eugenio. Prenderne le misure. Esserne ufficiali significava stare in vetta della marineria italiana. C'era da imparare, da capire, sempre.

Gli oltre 400 marittimi dell'equipaggio erano quasi tutti italiani, dai piccoli di camera al comandante. I protagonisti di quella stagione hanno tutti più o meno mantenuto un legame tra loro: domani gli ex marittimi dell'Eugenio festeggeranno i 10 anni della fondazione del loro Club C. Un modo per ricordare la loro nave, smantellata ad Alang nel 2005. Ma non si pensi che a cementare l'unione sia il presunto fascino dei tempi andati. Anzi, fu la condivisione di una vita bella, ma dura.

I contratti duravano un anno. Spesso di più: Zaniboni ricorda imbarchi di 18 mesi. Oggi dopo quattro mesi si lascia la nave. L'armatore evitava gli sbarchi all'estero: costava. In questo piccolo ambiente, si saldavano amicizie, complicità, fazioni.

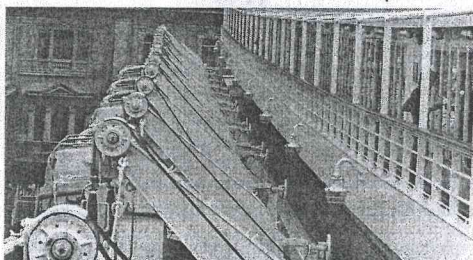
Sempre al lavoro



L'imponente quadro della Eugenio C ARCHIVIO COSTA



Gli chef alle prese con le prove in cucina ARCHIVIO COSTA



Le lance e la Stazione Marittima di Genova. Fine anni '70 ARC. COSTA



**APPUNTAMENTO
 AL GALATA
 MUSEO DEL MARE**

OLTRE 200 persone sono attese domani al Museo del Mare di Genova per il X Raduno internazionale dell'Eugenio C Club. Sarà l'occasione per ricordare gli anni d'oro compagnia, quelli che emergono dal "Notiziario C" (foto), l'organo interno della Costa. Appuntamento con la

IL COMANDANTE BUATIER DE MONGEOT

«La "linea"? Un pezzo di storia e che avventure con le crociere»

GENOVA. Piero Buatier de Mongeot è lo storico comandante della Eugenio C. A 90 anni, è considerato una leggenda vivente della marineria. Collaboratore del *Secolo XIX*, ha raccontato la sua vita a bordo ne "L'Ultimo dei transatlantici" (ed. Le Mani, 2002).

Meglio governare l'Eugenio C-ultimo transatlantico o l'Eugenio C-nave da crociera?
 «Decisamente la nave da crociera... L'Eugenio da *liner* navigò sempre nella rotta fra Italia e Argentina: la crociera spezzò quella monotonia».

Però proprio durante una crociera sull'Eugenio C lei fece una delle esperienze più

usciva per prendere una boccata d'aria, fumare una sigaretta. Alla sera c'era il bar per l'equipaggio. Le partite si ascoltavano tutti intorno alla radio, sulle onde corte.

Gli sfottò a bordo erano all'ordine del giorno, ma non le risse. Ognuno aveva il suo modo di fare marineria.

Sangue caldo e intelligenza i campani, (già negli anni Sessanta, il 75 per cento del totale, si legge su *Notiziario C*, la rivista interna della Costa). I sardi: taciturni e diligenti. I liguri, al solito ruvidi e concreti.

Transatlantico e crociera

L'Eugenio-transatlantico doveva correre a 27 nodi sull'Oceano, in tempo per agguantare la marea di Buenos Aires, con il rischio - mancando l'appuntamento - di rimanere fermo un giorno, sballando gli orari stretti e facendo perdere preziosissime *palanche*. Quando la potenza dei suoi 55 mila cavalli era spinta al massimo, «a poppa non ci potevi stare» ricorda Zaniboni. Nelle cabine più sfortunate, l'aria condizionata faceva salire un certo odore di nafta.

Ma anche ai massimi regimi, Eugenio non vibrava mai. Solida. Eliche e turbine non si facevano pubblicità. Anche perché questa fu una nave di transizione: doveva saper correre e saper viaggiare. Ogni classe era separata dall'altra con divisorie mobili, che all'occorrenza potevano essere eliminate: via le classi, *voilà* la crociera. I fumioli separati non funzionavano insieme. Uno alla volta, e sempre quello sottovento, per evitare che i residui della combustione finissero in piscina. In crociera le turbine rallentavano, non l'usura della nave. Sul transatlantico, asciugamani e lenzuola venivano cambiati ogni giorno solo in prima classe. In crociera, il cambio era giornaliero per tutti. La lavanderia dovette essere potenziata.

Sul transatlantico, la cucina si differenziava per classe, e pazienza se la zuppa della *Turistica B* non era esattamente il cibo degli dei. Ma in crociera, nessun fornello poteva rimanere fuori uso. Cuochi e personale in sala dovevano dare il massimo. Oggi i pasti vengono serviti già nel piatto. Allora, per il ristretto pubblico della crociera da XX secolo, bisognava saper cucinare i cibi *flambé*, sul momento, oppure maneggiare le grandi teglie fumanti che uscivano dalla cucina. Il profumo del pane, degli arrosti, dei sughi, dell'aria marina, contrastava con quello del carbone, della nafta, talvolta delle acque nere che si sentivano in sala macchine. Tutto, nel piccolo universo dell'Eugenio C.



Piero Buatier de Mongeot

«Una tempesta alla fine del secondo giro del mondo. Rollavamo di 30 gradi. Feci chiudere tutti in cabina, pena la ghigliottina! Non ci furono vittime e portai l'Eugenio al riparo della Belle Ile. Rimasi in plancia 56

I due giri del mondo se sono rimasti nel cuore.

«Beh, sono tra le esperienze più belle. Fummo i primi in Cina, dove governava la moglie di Mao Tse Tung. Anche se le rotte più affascinanti le affrontai nei due anni trascorsi al comando della Carla C, sotto le insegne della Princess. Avevo base a Los Angeles; Alaska, Caraibi, Sud America».

Anni '60-'70. Flotta privata contro flotta pubblica.

«Noi privati eravamo più "poveri". Guadagnavamo bene, ma meno. Tutto era più artigianale. Questo ci ha permesso di sopravvivere, al contrario dell'armamento pubblico».

1966

L'anno del varo della "Eugenio C"

28.000

Le tonnellate di stazza lorda della nave

217

I metri di lunghezza della nave fuori tutto

27 nodi

La velocità massima (50 km/h)

2005

L'anno di demolizione