

I gemelli Castiglioni, archeologi inventori di un biposto, hanno ritrovato l'antico sito di Berenice



Alfredo e Angelo Castiglioni, a fianco resti di Berenice Pancrisia nel deserto del Sudan

Dalle Prealpi alle Piramidi. Oppure: gli archeologi volanti. Non è davvero difficile descrivere la storia dei fratelli Alfredo e Angelo Castiglioni, 59 anni, industriali in Cuccia, profondo nord. A parte il fatto che le storie dei gemelli Castiglioni sono tre. Una che parte negli Anni cinquanta e che racconta di due varesini neolaureati in economia e commercio divenuti per omozigotica passione, etnologi e archeologi di chiara, chiarissima fama. Una fama internazionale supportata dalla scoperta nel deserto nubico sudanese di Berenice Pancrisia di cui si favoleggiava da secoli: una città «tutta d'oro». Caratteristica, quest'ultima, che non guasta, trovandosi Cuccia proprio nel cuore della Brianza opulenta dove il metallo giallo (qui si dice danese) gode, in genere, di elevatissima considerazione. Certamente superiore a quella dei reperti archeologici, ancorché preziosi. Ma non per i gemelli Castiglioni che pure sono industriali a pieno titolo, possedendo una solida e tecnologicamente avanzata industria per la lavorazione delle lamiere.

Icaro e suo fratello alla scoperta della città d'oro

I gemelli Angelo e Alfredo Castiglioni sono archeologi per passione, industriali per necessità e costruttori di piccoli elicotteri per l'una e per l'altra causa. A loro si deve una delle più clamorose scoperte archeologiche del secolo: Berenice Pancrisia, città «tutta d'oro», l'Eldorado dei faraoni in pieno deserto sudanese. E non è tutto: hanno inventato «Dragon Fly», un biposto unico al mondo, economico e grande come un'utilitaria.

ELIO SPADA

Lo stabilimento di Cuccia
«L'azienda è certificata ISO 9000 (una sorta di Denominazione di origine controllata industriale n.d.r.) - spiega con orgoglio Angelo - Lavoriamo per l'Ibm, l'Agip, la Shell ed altre grandi industrie». È, questa dello stabilimento di Cuccia, la seconda storia. La terza, riguarda un elicottero. Proprio così, un elicottero che è un po' l'orgoglio dei due fratelli e che in qualche modo giustifica l'appellativo di «archeologi volanti»: i quali, un po' per necessità, un po' per scommessa, si sono messi a progettare e a costruire, con successo, una macchina volante del tutto particolare, addirittura unica al mondo.

La storia (le storie, soprattutto la prima e la terza) ce la raccontano in diretta i due Castiglioni. Identici in tutto e per tutto, nel fisico, nello

sguardo, nell'entusiasmo che profondono a piene mani delle loro imprese, nei loro progetti. Ma non è difficile distinguerli: Angelo fuma la pipa. Entrambi siedono ad un gigantesco tavolo con piano di cristallo nella sala riunioni della fabbrica brianzola. Agli angoli del locale alcune antiche sculture lignee di evidente origine africana, ricordano al visitatore che il luogo non è solo, né soprattutto, una fabbrica nella quale si lavorano lamiere.

La canticola di questo appiccicoso inizio di giugno spalma su tutto una umidità patina subtropicale. Il clima giusto per introdurre l'argomento che più sta a cuore ai due Berenice Pancrisia. Non è neppure necessario porre la domanda. Gli occhi grigioretti di Alfredo diventano fessure e iniziano a parlare. Si aprono, così, le cateratte del Nilo. Impossibile sottrarsi al fascino di

una favola vera che unisce storia e preistoria, passato remoto e presente. Che narra la vicenda di un'antica città nominata da Plinio il Vecchio («Berenicem alteram, quae Panchryos cognominata est...»). Lì, nell'attuale Sudan, a 250 chilometri dal Mar Rosso, a 400 chilometri dal Nilo, in pieno deserto nubiano, spiega Alfredo Castiglioni, c'era duemiladuecento anni fa un enorme centro minerario, con fortificazioni e strutture produttive. Una grande città che si sviluppava in lunghezza per due chilometri. E c'erano centinaia di giacimenti di quarzo aurifero. Tanto oro quanto non ne produceva l'intero mondo allora conosciuto. L'Eldorado del continente nero. «Ma se ne erano perse le tracce dal Medioevo, dopo la conquista dell'Egitto da parte dell'Islam». E nel 1989 una spedizione guidata dai fratelli Castiglioni

e da Giancarlo Negro ritrova Berenice Pancrisia, la città fondata dal faraone Tolomeo II Filadelfo nel 270 a.C. su un preesistente insediamento risalente ad epoca preistorica. Berenice, fu chiamata, in onore della madre di Tolomeo Era, Pancrisia, proprio dove nessuno l'avrebbe mai cercata. Lontana centinaia di chilometri dal mare e dall'altra, unica fonte di vita dell'antico Egitto: il Nilo. Emerge così, dalla sabbia rovente, il respiro poderoso di una antichissima civiltà «il deserto ci parla - sussurra Alfredo - Basta saperlo ascoltare. Il quarzo aurifero veniva prelavato sul posto - spiega - e trasportato fino al Nilo a dorso d'asino. Decine di migliaia di asini usati come cammelli per interminabili traversate del deserto».

Un'avventura infinita

Le perdite umane erano elevatissime, forse il 50 per cento. L'oro del faraone costava molto caro. Alfredo ne parla con entusiasmo travolgente, quasi in apnea. Fuori i Tir sfrecciano rombando nell'afa lombarda.

L'alluvione è interrotta da una telefonata urgente. Ma Angelo è lì, pronto ad abbandonare la pipa e a dare il cambio al fratello. E l'avventura continua, con improvvisi ritorni al futuro e al presente, con l'elenco dei molti libri scritti dai Castiglioni a quattro mani, con la lista dei

documentari archeo-naturalistici sulle loro innumerevoli imprese etno-archeologiche. I gemelli hanno persino ottenuto un Ambrogino d'oro per meriti culturali, e una medaglia d'oro dal ministero dei Beni culturali. Poi c'è l'elicottero, la terza storia. Una macchina moderna strettamente legata, però, alle imprese archeologiche dei Castiglioni. È ancora Alfredo a rivelare l'origine di una decisione da molti, ritenuta temeraria, addirittura folle: progettare e costruire partendo da zero, un elicottero. «Per i nostri rilievi aerofotogrammetrici - spiega - ci servivamo di palloni sonda ai quali veniva appeso l'apparecchio fotografico. Ma si trattava di mezzi rudimentali, imprecisi, scomodi, difficilmente controllabili. Anche se indispensabili in un settore come la ricerca archeologica». È un giorno di undici anni fa, in pieno deserto nubiano, Alfredo e Angelo dissero e pensarono all'unisono: «Ci vorrebbe un piccolo elicottero». Iniziò così la ricerca. Ma nessuna delle

macchine esaminate rispondeva ai requisiti necessari: basso costo, leggerezza, affidabilità, ridotta, facile manutenzione, trasportabilità. Insomma, al mondo non esisteva un elicottero come lo pensavano i gemelli di Cuccia. Così Angelo, o forse Alfredo, o forse entrambi, pronunciarono la frase fatale: «Dobbiamo costruircene uno».

Diecimila ore di volo

Detto e fatto. Pensiero e azione, idea e realizzazione si mossero insieme. «Abbiamo lavorato al nostro progetto con la certezza che prima o poi ce l'avremmo fatta». Così è stato. Ora il «Dragon Fly» ha già all'attivo 10 mila ore di volo «senza il più piccolo incidente» sottolinea Angelo con un sorriso. Un piccolo gioiello biposto ad elevata tecnologia e con una vastissima possibilità di utilizzo. Una macchina probabilmente unica al mondo. A partire dal peso (a vuoto) di soli 250 chili. E dalla semplicità di manutenzione per la quale non è richiesto nessun

attrezzo speciale. Inoltre la macchina è di facilissima trasportabilità visto che è lunga poco più di 5 metri e mezzo e larga uno e mezzo. Una vera e propria utilitaria ad ala rotante che può essere spostata via terra con un comune carrello per motocicli. I calcoli dei fratelli Castiglioni sfornano cifre allettanti, quasi incredibili. Il Dragon Fly ha un costo totale orario, carburante e manutenzione compresa, di 107.040 lire l'ora. «Ne abbiamo già venduti quaranta - dice Angelo - venti in Italia e venti all'estero». Ma il profitto, aggiunge, è un elemento secondario di tutta l'impresa: «Non voglio sostenere che i soldi non contano. Solo che il denaro deve servire a qualche scopo, a realizzare un obiettivo. Non a produrre altro denaro». Saggio, l'archeologo. E oggi, per il Dragon Fly, arriverà la certificazione del Registro aeronautico italiano. Inutile aggiungere che i gemelli hanno imparato anche a pilotare un elicottero. Tutto per amore di Berenice.

A 4 anni cade per una buca Paga il Comune

Cadde dalla bici per colpa di una buca nell'asfalto, aveva quattro anni e l'incidente gli procurò lesioni gravi e permanenti. Il Comune di Merano responsabile della manutenzione delle strade deve pagare alla famiglia del bambino, che oggi ha dodici anni, 850 milioni di lire. Una parte della somma, ha spiegato il segretario comunale, e cioè 350 milioni di lire, è coperta da assicurazione, il resto dovrà pagarlo direttamente il Comune la cui giunta ha deciso, anche per ragioni umanitarie, di non proseguire a resistere nella causa in corso da anni. L'incidente è avvenuto otto anni fa: il bimbo finì con la bici in una buca nell'asfalto di una strada cittadina che non era in uno stato di buona manutenzione. Il piccolo cadde, l'impatto con il terreno gli procurò una grave lesione alla testa tanto che rimase per un periodo in coma. Riprese conoscenza, ma l'incidente gli ha procurato una lesione permanente che ancora oggi gli impedisce una normale deambulazione. Il padre del bambino intentò causa al Comune che la perse in primo grado. Ora la giunta comunale, contro il parere dei propri legali e per ragioni umanitarie - ha spiegato il segretario comunale - ha deciso di non insistere nel processo di appello dando il via libera al risarcimento.

In una settimana spende 13 milioni in telefonate

Sette giorni e sette notti incollata al telefono, una svedese di 26 anni è riuscita così a battere il record delle telefonate spendendo, in una sola settimana, l'equivalente di 13 milioni di lire in conversazioni interurbane. La ragazza, infatti, chiamava persone residenti nell'altra parte del globo, preferibilmente in Africa o negli Stati Uniti. La straordinaria impresa della giovane, che è stata citata in giudizio dalla società telefonica per mancato pagamento della bolletta, è avvenuta nella sua abitazione di Linköping (città situata 160 chilometri a sud-ovest di Stoccolma) in un periodo - certamente grigio e noioso - dell'inverno scorso.

L'agenzia «T» riferisce che le chiamate erano fatte ad abbonati dell'Etiopia, degli Emirati Arabi Uniti, dell'Oman, del Qatar, degli Stati Uniti e altri. Dalla lista delle conversazioni, presentata dalla società telefonica, si evince che la ragazza dormiva, in quella settimana, non più di due ore per notte. Il resto del tempo lo passava con il ricevitore in mano. La giovane non solo non ha negato di aver fatto tutte le chiamate addebitategli, ma si è rifiutata di pagarle. «Non ho voglia di pagare», ha dichiarato laconicamente.

Il capitano di lungo corso Perasso, oggi ottantenne, alla sua prima mostra di disegni e stampe

Debutto di un vecchio marinaio

DAL NOSTRO INVIATO
MARCO FERRARI

Qual è l'età della creatività? Michelangelo, Rembrandt, Donatello, Monet, Cézanne e Picasso raggiunsero l'apice della loro profondità artistica nella vecchiaia. Dunque il primo a non stupirsi di un debutto a 81 anni è proprio lui, Rolando Perasso, che espone disegni e stampe in questi giorni alla Galleria Bussi di Chiavari, sua città natale. Sono in molti nella Liguria di Levante a conoscere quel nome, la sua è una delle mitiche famiglie di capitani coraggiosi che hanno attraversato gli oceani. Ora che il soffio magico dei Quaranta ruggenti non spinge più i velieri liguri, Perasso naviga in man di carta e linoleum e anziché segnare le rotte, disegna. Ma anche da questa visuale, a dominare è il mare. «La mia vita di lavoro - spiega Perasso - è legata al mare, nella scia delle tradizioni familiari, in un'attività appassionante, in continua evoluzione tra progressi tecnici e nell'incessante metamorfosi dei traffici oceanici».

Ma l'amore per il disegno sopravvive attraverso gli anni e gli itinerari di lavoro. È venuto il momento di rivelare la faccia nascosta della luna. Navi, bottiglie, mobilietti, molluschi e conchiglie marine, paesaggi marini, sono narrazioni stravaganti quelle di Perasso, forme nitide dal segno deciso dentro una profondità spaziale dominata dal bianco e nero, come se una tempesta fosse sempre in agguato. Le sue navi sono viste da ogni fiancata: imbarcazioni a palo, fumosi transatlantici, scoppettanti incrociatori, barcarole bizzarre e persino una sorta di nave-giocattolo con la canca sulla ciminiera. Artista nell'animo e nella vita, Perasso trasferisce la sua ironia nel disegno, così come le navi trasportano lontano i sogni. Classe 1915, capitano di lungo corso e laurea in legge, Perasso ha svolto tutte le mansioni marinare: mozzo, marinaio, allievo ufficiale, addetto agli sbarchi e quindi ufficiale di vascello

nella Regia Marina al comando Mas, prima di diventare membro del Cnl di Chiavari. Fu nella clandestinità dei Casali di Bacezza che cominciò a disegnare, spinto dall'amico Attilio Podestà, a cui è dedicata l'esposizione. Da allora ha trascinato la sua passione «segreta» ovunque il mestiere del mare l'ha condotto: New York, Norfolk, Genova e Losanna, dove ha lavorato per anni all'organizzazione di una compagnia di trasporto e gestione marittima. Anche dietro una scrivania, non ha dunque perso la familiarità con il mare. Il suo cognome ha fatto scuola sulla nave, nei porti, nel mondo dello shipping. Suo nonno, Rolando Perasso, era il comandante del brigantino a palo «Italia» che naufragò sulle coste dell'isola di Tristan, nel Sud-Atlantico, il 3 ottobre 1892. I camogliesi Gaetano Lavarello e Andrea Repetto decisero di restare per sempre su quello sco-

glio dimenticato, generando due dei sette nuclei che ancora sussistono a Tristan. Diciassette anni dopo, nel 1909, il figlio di Rolando, Francesco Amerigo, tentò di approdare a Tristan per ringraziare la popolazione per l'ospitalità data al padre e per rivedere i due naufragi, ma una burrasca respinse la sua nave, la «Saturnina Fanny», uno degli ultimi velieri italiani. L'ufficiale in seconda di quell'imbarcazione era il comandante Taddei che ci ha relagato belle pagine di mare con il suo libro sul giro del mondo. Ebbene il figlio di quel Perasso ha sposato la figlia di Taddei. Vale a dire che Rolando Perasso divide la sua vita da cinquant'anni con la signora Lola Taddei. E insieme, nel 1988 sono riusciti a coronare il sogno di famiglia: raggiungere l'isola di Tristan da Cur'ha. Un viaggio avventuroso, quasi come quello di scendere in cantina, spulciare tra le centinaia e centinaia di opere composte dal '44 ad oggi e discernere quelle da esporre nella città natale.