



DESIRÉE TOMMASELLI

PALAZZO MARINA

Rodorigo Editore – Roma - 2017
Pagg. 216 - Euro 68,00, ai soci LNI
Euro 55,00

Da queste pagine abbiamo spesso indirizzato verso la lettura di racconti in cui, di volta in volta, assumeva un ruolo significativo l'avventura o lo sport, la storia o la geografia, la tecnica o l'illustrazione del bello.... In questo caso, ci troviamo di fronte ad uno di quei rari esempi in cui l'immagine, particolarmente curata, di dettagli d'arredo e architettonici lascia che la fantasia del lettore sia sbrigliata verso i percorsi che più si confanno all'anima, al vissuto esistenziale. Il libro ci parla della storia del Ministero della Marina, dalla sua prima sede nel Convento di Sant'Agostino fino alla costruzione di un edificio *ad hoc* sul Lungotevere, utilizzando immagini d'epoca sapientemente intervallate con quelle attuali. L'edificio viene descritto come parte del contesto ur-

bano e come opera a se stante. Nel volume troviamo anche, per la prima volta, la descrizione di tutti gli ambienti di rappresentanza, con riferimenti precisi a ciò che in essi fosse eventualmente cambiato sia per quanto attiene il mobilio che le rifiniture che la funzione dei singoli locali, e ciò per un'approfondita ricerca d'archivio e iconografica storica, grazie alla quale è stato possibile, ad esempio, individuare anche l'Ufficio del Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, l'artefice della vittoria italiana sul mare nella Prima Guerra Mondiale. Non si può rimanere insensibili, durante la scoperta che avviene pagina dopo pagina, di questo Palazzo, in cui nulla è stato lasciato al caso ma tutto, invece, vuole rimandare alle nostre più solide tradizioni marinare. Da questo punto di vista possiamo dire che il libro è proprio fatto bene. Di ciò dobbiamo rendere atto soprattutto all'A. la cui conoscenza e competenza nella materia è assoluta; ma anche chi, nella Forza Armata, ha voluto e sostenuto una pubblicazione di questo genere, merita il nostro plauso. Senza queste persone, l'autrice e i decisori, quest'opera non sarebbe stata possibile. Ci troviamo di fronte ad un volume di grande formato (29,5x35), curato nei materiali, con una copertina cartonata, plastificata opaca e serigrafata lucida, notevole nella scelta delle immagini e nei testi, meritevole di figurare nelle più pre-

stigiose biblioteche. Chi avesse prestatato servizio, anche solo per un breve periodo, a Palazzo Marina, vorrà certamente possederlo per riprendere quei viaggi nell'immaginario che la frequentazione di quei locali deve avere provocato in lui. Ma anche chi non conosce l'edificio ma ha una sensibilità marinara ed artistica potrà trovare diletto nello sfogliare le sue pagine, nel soffermarsi a leggere tanti spunti sconosciuti.

Paolo Bembo



GIUSEPPE DE LORENZO

ARCIPELAGO ONG

Inchiesta sulle navi umanitarie
nel Mediterraneo
Ed. La Vela - Viareggio 2017
Pagg. 192 - Euro 12,00

Quell'attributo "umanitarie" meglio sarebbe stato scritto fra virgolette: perché la critica, se-



ria e documentata, alle quali l'A. sottopone le ONG che si sono date alle attività di ricerca e soccorso delle zattere dei migranti ci dice che non sempre (e non tutte) sono mosse da motivi veramente filantropici.

Ripeto: non sempre e non tutte. Perché Giuseppe De Lorenzo, collaboratore de *il Giornale.it*, approfondisce l'analisi delle singole organizzazioni in esame, alcune assolvendole, sia pure con il "beneficio dell'inventario", altre – sulla base di prove concrete e documentate – inchiodandole alle loro responsabilità, per l'accertamento delle quali sono in corso e a buon punto indagini di più di una Autorità Giudiziaria italiana.

Alcune – non tutte, sottolineo di nuovo – sono fortemente sospettate di essere in combutta con i trafficanti di esseri umani, con i quali avrebbero contatti regolari (o, meglio, irregolari) per andarsi a prendere quella povera umanità dolente fin sotto le coste libiche, ben entro le acque territoriali di quel Paese, previi accertati appuntamenti, e riconsegnando indenni ai criminali traghettatori i mezzi adibiti al trasporto, che invece a trasbordo effettuato andrebbero distrutti.

Si osserva da taluno che ogni mezzo è buono per sottrarre i profughi (e le profughe!) alle condizioni orribili alle quali sono sottoposti in Libia. Questo è vero solo fino a un certo punto: se da un canto è accertato che i campi e le prigioni in cui sono stipati i migranti provenienti dall'Africa subsahariana sono un oltraggio e una violazione

della dignità umana (e sembra che l'ONU si stia finalmente muovendo per far qualcosa: speriamo!), dall'altro la soluzione non può consistere nell'alimentare l'enorme, redditizio *business* delle paranze delinquenti che gestiscono i traffici via mare, oltre tutto con un tasso di mortalità assolutamente intollerabile: riguardatevi le statistiche, di pubblico dominio.

Va dato atto al Governo italiano di essersi mosso per tentare di ridurre il fenomeno: fermo restando l'obbligo di ricerca e soccorso in mare statuito dal diritto internazionale, le missioni del nostro Ministro dell'interno in Libia sembra stiano sortendo qualche apprezzabile effetto. Ma sono le ONG che dovrebbero essere più severamente controllate: il fatto che alcune di esse si rifiutino di notificare le rispettive fonti di finanziamento è sufficiente a far ritenere che siano anche economicamente alimentate proprio dal cospicuo rendimento dei traffici. Armare e tenere costantemente in mare unità di non modeste dimensioni, adeguatamente equipaggiate, costa un occhio, e ... chi paga?

Complici dei trafficanti sarebbero anche attivi sul territorio italiano; e pure su di loro si appunta l'attenzione di alcuni Pubblici Ministeri italiani.

Ma colgo l'occasione per stigmatizzare anche il comportamento di alcuni Governi europei, del tutto refrattari all'invito dell'Unione ad accogliere parte dei migranti in qualche modo approdati (vivi) sulle co-

ste italiane. Junker ha dichiarato pubblicamente che "l'Italia ha salvato l'onore dell'Europa"; ma sembra che siano in pochi a voler condividere tale onore. E purtroppo la fenomenologia sta esasperando le tendenze razziste serpeggianti non solo in Italia.

Renato Ferraro



OMERO MORETTI

IL MESTIERE DEL MARE

Edizioni il Frangente

Verona 2017

Pagg. 192 - Euro 19,00

Scrivere e pubblicare è oggi più facile rispetto al passato grazie alle facilitazioni offerte dalla tecnologia. Di conseguenza in questi ultimi anni anche se gli italiani, stando alle statistiche, continuano a leggere pochissimo, si è in realtà ampliata la platea nazionale degli aspiranti scrittori.

Il fenomeno ha contagiato anche la categoria dei diportisti

nautici molti dei quali hanno sentito nascere l'irrefrenabile esigenza di stampare le esperienze del proprio vissuto marinresco tradotte in autobiografie, sia pure nella consapevolezza, almeno si spera, di non essere in grado di misurarsi con i grandi narratori del mare. Così le biografie si trasformano in scontati racconti marinari per i quali, in genere, l'eventuale lettore dimostra tutto sommato un interesse molto relativo.

Si tratta in altre parole di una moda (una sorta di *outing?*), intesa a soddisfare velleitarie e sopite ambizioni letterarie piuttosto che a trasmettere autentiche emozioni.

Dal canto loro, soddisfatta l'epidermica curiosità per i singoli racconti di viaggio e memorizzata qualcuna delle esperienze marinresche descritte (quando riferite correttamente), i lettori si rendono conto che, nella stragrande maggioranza dei casi e fatte ovviamente le dovute eccezioni, quel libro giammai sarebbe entrato a far parte della rosa dei finalisti del Premio Strega.

Resta comunque l'augurio che prima o poi questa nicchia editoriale produca un campione da *hit parade*: un Patrick O' Brian nostrano, tanto per capirci.

Prendiamo ora in considerazione il volume di Omero Moretti, premettendo subito che si tratta di un'opera appartenente alla citata nicchia editoriale, ma con caratteristiche tali da vanificare le considerazioni di cui alle righe precedenti.

Infatti Omero Moretti non fa parte dei diportisti-per-caso improvvisatisi narratori perché,

per una coraggiosa e impegnativa scelta di vita, ha deciso ad un certo punto di abbandonare con un taglio netto l'attività di imprenditore e di vivere sul mare. È transitato in altri termini dalla categoria dei diportisti a quella di professionisti, dedicandosi a tempo pieno al *charter* oceanico a bordo del suo *Freya*, un "Odyssey Sun 51" da 15,35 metri fuoritutto, nel Mediterraneo o nei Caraibi, a seconda delle stagioni.

Col passare degli anni, il mestiere è diventato una professione con un lusinghiero bilancio: a tutt'oggi ha felicemente portato a termine ben 39 traversate dell'Atlantico quasi sempre con equipaggi *charter* del tutto particolari, composti cioè da persone spesso senza alcuna esperienza della vita di bordo in lunghe crociere. Addirittura, qualcuno non era mai stato su una barca.

È facile intuire come in questa particolare situazione lo *skipper*-armatore è costretto ad esercitare il comando in condizioni inconsuete ed estremamente impegnative, curando sempre con meticolosità la preparazione di ciascun membro dell'equipaggio, come testimonia il diario di bordo di uno dei suoi "allievi" scritto durante una traversata atlantica da Las Palmas a Santa Lucia. Il diario è riportato nel volume e bene si inserisce nel contesto della narrazione.

Il Moretti descrive con vivacità le vicissitudini a bordo della *Freya* durante le lunghe navigazioni (a vela o a motore): un vero e proprio banco di prova per le sue capacità di comando nei

confronti di un equipaggio che prima di ogni traversata deve essere messo in pochi giorni nelle condizioni di far funzionare la barca, rispettando scrupolosamente le norme di sicurezza, senza mettere a rischio la vita propria e degli altri.

L'A. ha svolto tale compito, lo si legge tra le righe, in maniera egregia, con giusta autorevolezza, con inevitabili interventi "burberi", sempre col buon senso di chi ama e teme il mare.

Questa intensa attività protrattasi per 35 anni gli ha permesso di accumulare un patrimonio di esperienze marinresche di tutto rispetto che ha riversato con semplicità e chiarezza nelle pagine del libro, tutte impregnate di quell'entusiasmo per l'"andar per mare", entrato ormai a far parte del suo DNA. Ne consigliamo la lettura (in particolare il capitoletto intitolato "Pratica marinara" a pag.155) a qualcuno dei nostri spocchiosi *skipper*, anche non oceanici, per i quali l'arte del comando (perché di arte si tratta) è un territorio ancora tutto da esplorare.

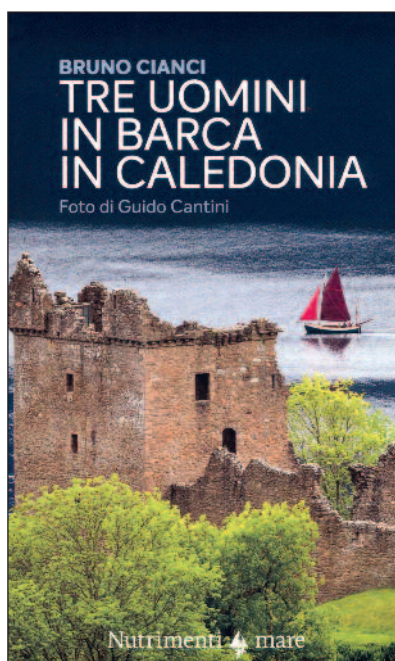
Oltre a comandare la *Freya* l'A. non manca di apprezzare e descrivere con appassionati toni encomiastici la straordinaria bellezza delle innumerevoli località da lui visitate, coinvolgendo il lettore con puntuali descrizioni e precise informazioni non solo di carattere nautico.

Il testo è corredato di chiare cartine e comprende, in alcune pagine opportunamente incorniciate, intelligenti suggerimenti per organizzare la cambusa, per stabilire i turni di



guardia e per programmare i controlli da effettuare prima di salpare. Per risolvere, insomma, i tanti problemi che si pone il diportista responsabile, anche se non deve intraprendere una traversata atlantica.

Claudio Ressmann



BRUNO CIANCI

TRE UOMINI IN BARCA IN CALEDONIA

Foto di Guido Cantini

Ed. Nutrimenti srl. - Roma 2017

Pagg. 208 - Euro 17,00

La Caledonia è quella parte della Scozia che si trova a nord della grande frattura (Glen More) delle Hihghlands, che consente di mettere in comunicazione l'Oceano Atlantico e il Mare del Nord. Lungo questa frattura si sviluppa un canale navigabile lungo 97 chilometri per due terzi naturale e per il resto realizzato all'inizio del XIX secolo.

Ci sia consentita questa annotazione poiché si tratta di un territorio poco noto che ha attratto invece l'attenzione di Bruno Cianci, attento viaggiatore sulla terraferma e sperimentato velista in mare, desideroso di trasferire ai suoi lettori le emozioni provate in questo piccolo e lontano lembo d'Europa.

Protagonisti dell'avventura sono oltre all'autore che è un giornalista (e lo si capisce subito fin dalle prime righe), alcuni amici, dei quali due a bordo a rotazione (altrimenti il titolo del libro sarebbe solo un vago anche se significativo accenno al romanzo di Jerome K. Jerome), e la *Takani* una anziana barca da sei metri con un paio di alberi, due rande e un fiocco, dotata ecologicamente di un motore elettrico da sette cavalli. Il volume tratta di una navigazione effettuata lungo i canali e le chiuse del Glen More da un gruppo di amici che desiderano trasformare questa esperienza nautica anche e, forse, soprattutto, "in qualcosa di pseudo-professionale" (come definita da loro stessi), dal momento che il non numeroso equipaggio comprende tra gli altri Guido Cantini, affermato fotografo professionista della nautica che non per niente ha meritato la citazione nel sottotitolo.

La partenza avviene dal lato est del Canale per concludersi a Inverness sul Mare del Nord: una navigazione impegnativa non soltanto per il numero di chiuse da superare, ma anche per le difficili e imprevedibili

condizioni meteorologiche, caratterizzate da continui e improvvisi cambiamenti nel corso della giornata, con prevalenza comunque di tempo piovoso e vento incostante e a volte forte.

Com'è facile immaginare, le vicende vissute dai protagonisti in un itinerario così particolare sono svariate e sono tutte godibilissime grazie ad una narrazione condotta con uno stile scorrevole ed essenziale. I ricordi rievocati dal cinquantenne *skipper* di *Takami*, spesse volte riferiti alla sua intensa attività professionale, coinvolgono il lettore e si innestano nelle considerazioni sulla storia e sulle leggende del Glen More, tra le quali quelle sul mitico Mostro di Lockness, assolutamente di casa nel Canale di Caledonia. Il tutto condito con una spruzzatina di *humour* che anche in questa avventura contribuisce a sdrammatizzare gli inevitabili eventi sfavorevoli.

Il testo è illustrato da numerose foto in bianco e nero di ottima qualità, ma purtroppo prive delle relative didascalie che sono raggruppate in un elenco in fondo al volume creando qualche disagio. Comodissime invece le due carte a bassa scala a colori contenute sul retro della copertina e della controcopertina, indispensabili per seguire l'itinerario.

Una citazione a parte meritano le pagine fuori testo contenenti 25 foto a colori di Guido Cantini, il cui livello è all'altezza della fama del loro autore.

Claudio Ressmann