



Autori Vari

BASI NAVALI E AEREE DELLA REGIA MARINA NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE 1914 - 1918

Ufficio Storico della
Marina Militare – Roma 2019
Pagg.301 – Euro 44
Prezzo per i soci LNI – Euro 31

Quest'Opera di indubbio interesse, anche se estremamente di nicchia, ha richiesto un tale numero di autori che non ce la siamo sentita di citarli, come di consueto, in testa alla recensione; ne chiediamo venia agli interessati, riportandone i nomi qua di seguito: Piero Cimbolli Spagnesi, Maria Grazia Turco, Sarà Igrò, Carmen Manfredi, Silvia Cialesi, Barbara Tetti e Sonia Gallico, tutti architetti specializzati in vari settori di ricerca e di restauro, presso le Università di Roma e di Napoli.

Questo notevole ed impegnativo lavoro venne deciso nel 2017 in seguito ad un accordo di collaborazione tra l'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina Militare e il Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura della Sa-

pienza – Università di Roma, volto, nel centenario della Grande Guerra, ad aumentare e rendere maggiormente organiche le conoscenze inerenti questo specifico settore, già di per se enormemente dispersivo.

L'Opera si articola su sette esaurienti capitoli che esaminano, a 360°, ogni settore di questa materia, rivolgendo la propria attenzione a tutte le installazioni in oggetto, appunto navali e aeree, esistenti all'epoca, nel territorio metropolitano e in Libia, Eritrea, Somalia, Rodi e isole del Dodecaneso.

Inutile, adesso, elencarle punto per punto, ma va detto che tutto il materiale è stato trattato con notevole competenza ed è stata effettuata con notevole dovizia, una vasta ricerca iconografica, che rende maggiormente comprensibile ed appetibile il tutto. Anche se, bisogna dire, la parte cartografica avrebbe potuto essere maggiormente curata evitando, e sarebbe stato possibile, di rendere così evidenti le piegature di molti documenti e cartine alla loro riproduzione. Un volume di discrete dimensioni che sarà sicuramente apprezzato dagli "addetti ai lavori" che potranno finalmente disporre di una sorta di catasto completo delle installazioni militari della Regia Marina in opera nel corso della Prima Guerra Mondiale.

Un'ultima, breve, notarella riguardante il titolo: è ben vero che la Grande Guerra è temporalmente collocata a cavallo degli anni 1914 – 18 dello scorso secolo, ma per il Regno d'Italia la data reale è 1915 – 18, dato il nostro primo anno di non belligeranza.

Di conseguenza, se consideriamo che l'Opera è specificamente

dedicata alle installazioni italiane in quel conflitto, forse sarebbe stato più opportuno, in copertina, scrivere questa seconda data, o, meglio, evitare di specificarla, come, del resto, è stato fatto nei titoli dei due primi capitoli, alle pagine 25 e 89.

Franco Maria Puddu



Aniello Raiola

MAUALE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

**Regime giuridico
delle unità da diporto
e la disciplina dei pubblici
registri navali**

Ed. Pacino Giuridica – Pisa 2019
pagg, 382 – Euro 39,00

I lettori già conoscono l'Autore almeno come titolare della rubrica "La voce del diportista", preziosa per il navigatore dilettante per evitargli sanzioni amministrative e, soprattutto, per illustrare le norme di sicurezza e metterlo nelle condizioni di non costituire in mare un pericolo per se stesso e per gli altri utenti.

Ciò premesso, occorre osservare che il com.te Raiola oltre ad essere un divulgatore, è soprattutto

un attento e rigoroso cultore di tale branca del Codice della Navigazione ed è l'autore dal 1998 di un nutrita serie di testi sulla disciplina della nautica da diporto dei quali l'ultimo in ordine di tempo è questo manuale, aggiornato al decreto legislativo 229 del 2017, e già pubblicato in prima edizione nel 2006.

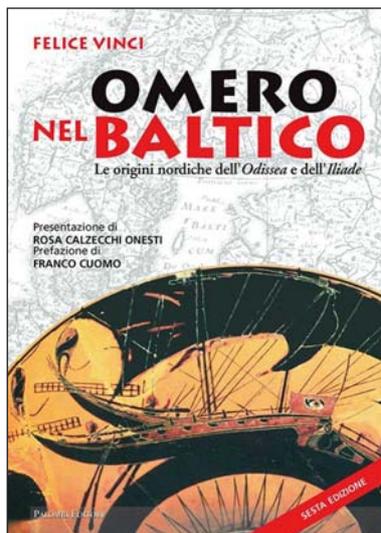
Tutti gli aspetti sono esaurientemente trattati nei 17 capitoli in cui è suddivisa la materia: dalla sicurezza alle patenti, dal noleggino ai tributi, dal regime amministrativo al recente decreto del Presidente della Repubblica che regola l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto: un corpus variegato di norme giuridiche a cui l'accesso è facilitato da un indice analitico. L'esautiva trattazione di ogni singolo argomento documenta la nota professionalità e la competenza specifica dell'A. il quale traccia ove possibile l'esegesi dei provvedimenti (l'origine della Legge sulla nautica risale ad un remoto 1941). La completezza degli argomenti è tale che il capitolo 13 delinea addirittura un profilo "storico" delle tormentate vicende della malfamata tassa di possesso, anche se oggi è abolita poiché la sua gestione costava di più del gettito ricavato.

Sebbene "*maxime quia includit minus*", il recensore non può fare a meno di osservare che il manuale piuttosto che ai diportisti è destinato a professionisti del settore; per i primi è più agevole consultare la già citata rubrica oppure i *Vademecum* pubblicati come inserto di LEGA NAVALE all'inizio di ogni estate.

A fine volume una corposa ap-

pendice normativa (1997 – 2018).

Claudio Ressimann



Felice Vinci

OMERO NEL BALTICO

Le origini nordiche dell'Odissea e dell'Iliade

VI edizione, 2016

Palombi editore

Pagine 704, Euro 25€

Diciamoci la verità: questo libro si prende tra le mani con una certa diffidenza, o addirittura con un po' d'irritazione: ma come, nel Baltico? Che ne dirà chi, come me, è andato quasi in pellegrinaggio alla Troia di Schliemann, in Asia Minore?

E poi, per i Napoletani come me, pensare alle Sirenuse (le isole dei Galli, di fronte a Positano) senza Sirene; Partenope (immortalata nella "Fontana delle Zizze" addossata alla chiesa di Santa Caterina della Spina Corona) non più sepolta in San Giovanni Maggiore; il da noi non lontano Capo Circeo senza Circe, e via così, è troppo doloroso!

Però... però... a mano a mano che si va avanti nella lettura dell'opera qui rassegnata co-

minciano a sorgere dei dubbi: intanto, va riconosciuto all'A. una ricerca lunga e appassionata e, insieme, una profondità di studi (filologici e "sul campo") che in nessun caso è consentito prendere sottogamba. Inoltre ha già ricevuto consensi e riconoscimenti da parte di studiosi autorevoli assolutamente da non sottovalutare. Cito per tutti Umberto Eco che, nel suo magnifico *Storia delle terre e dei luoghi leggendari* non critica affatto le tesi del Vinci.

La cui ricerca parte da una citazione di Plutarco di Cheronea il quale, nel suo *De facie quae in orbe lunae apparet*, afferma che Ogiogia, l'isola di Calipso, si trova "a cinque giorni di navigazione dalla Britannia"! E allora?

La indagine esperita dall'A. ha del prodigioso, e merita tutta la nostra attenzione! Basandosi su ricerche personalmente esperite nel Baltico, su tanti esempi di toponomastica di quei luoghi, in particolare su di una zona della Finlandia meridionale; su considerazioni di ben diverse condizioni meteorologiche accertate per l'inizio del secondo millennio a. C., quando quelle terre nordiche godevano di un clima temperato che va sotto il nome di *optimum* climatico; sui tanti dubbi espressi nel tempo da studiosi di varia estrazione sulla tesi mediterranea; su mille incongruenze tra le descrizioni di Omero e la geografia reale del Mediterraneo orientale, Vinci riesce a individuare un'infinità di zone baltiche che perfettamente risponderebbero alle descrizioni di Omero. Una su tutte: Troia altro non sarebbe che l'odierna Toija, a mezza strada tra Helsinki e Turku!

I profughi della città distrutta sarebbero poi scesi verso il sud



navigando il Dniepr, dando vita alla civiltà micenea.

Questo modesto recensore non è certamente in grado di formulare deduzioni critiche alle convincenti argomentazioni di Felice Vinci. Osserva solo che Snorri Sturluson, il “Dante” della letteratura norrena, nella sua *Edda in prosa* afferma che i Vikinghi avrebbero avuto origine da profughi di Troia; e che recentissime analisi del DNA eseguite su scheletri rinvenuti nel sito neolitico di Stonehenge hanno accertato una eredità genetica da popoli dell’Anatolia. E allora: queste genti si sono spostate da Nord a Sud o da Sud a Nord?

Renato Ferraro



Cristiano Bettini

COME PROGETTAVANO I VELIERI

Alle origini dell'architettura moderna di navi e yacht

Edizioni ETS – Pisa 2019
pagg.998 – Euro 29,00
(due volumi indivisibili)

Nel secondo dopoguerra, stimolati dal successo di un libro sugli *yacht* del noto progettista

Carlo Sciarrelli, gli scaffali delle librerie generaliste hanno cominciato ad ospitare volumi di progettistica navale di autori italiani, dedicati nella maggior parte ai velieri da diporto; senza avere la pretesa di affrontare la materia con sistematica profondità ma, in genere, solo per consentire al velista una migliore conoscenza della barca.

Nulla a che vedere con questi due corposi volumi dell’ammiraglio Bettini, che fanno fare un vero e proprio salto di qualità alla specifico settore editoriale cui appartengono, e ne costituiscono da oggi un autorevole punto di riferimento: si tratta, infatti, di un sistematico esauritivo saggio sull’evoluzione della progettistica navale dai primi anni del XVII secolo alla fine del XIX, suddiviso in due parti (due volumi indivisibili); una strutturazione dettata dalla necessità di suddividere nella maniera più razionale un materiale narrativo e grafico di notevole mole, tanto che viene da chiedersi il motivo per cui per l’opera è stato scelto un titolo un po’ disinvolto, ma ingiustamente dimesso, mentre ne avrebbe meritato uno più adeguato e significativo come, ad esempio, “Storia della progettazione di navi e *yacht* dal 1600 ai nostri giorni”.

Si tratta, infatti, di una “storia”, nell’accezione più letterale del termine, spalmata su quasi mille pagine, testimonianza inconfutabile del poderoso lavoro di ricerca compiuto dall’A., che deve avere dedicato anni, se non una vita intera, per reperire il poderoso patrimonio documentale (in particolare di fonte francese e britannica), riversato nei due volumi e basato su testi originali e disegni di costruttori

di navi degli scorsi secoli. L’opera si sviluppa su tre articoli nella prima parte e due nella seconda, seguiti da ben 20 appendici.

La prima parte contiene l’argomento di base, la seconda un *excursus* sulle marine da guerra di alcuni Stati, seguito dalle dettagliate vicende dello *yachting*, nato proprio all’inizio del 1600, quando Giovanni I di Inghilterra divenne l’armatore del *Disdain*, il primo *yacht* progettato come tale. Concludono una bibliografia e tre indici (delle schede, dei nomi e delle navi, e degli *yacht*).

Ogni argomento viene trattato in profondità con scrupolosa ed ineccepibile accuratezza e presentato in uno stile narrativo piano e scorrevole. Laddove però l’A. si inoltra nei territori più impervi della progettistica navale, il lettore privo di una adeguata preparazione nell’analisi matematica e nella meccanica razionale potrebbe trovarsi in difficoltà. Tutti, comunque, vengono accompagnati dalla competenza dall’A. nel percorrere il secolare *iter* evolutivo dell’Architettura navale, apprezzando, tra l’altro, anche l’opportuno inserimento nei testi di natura tecnico-scientifica di continui richiami alle situazioni storico-politiche internazionali nell’ambito delle quali è maturato lo sviluppo della flotta militare in numerosi Stati europei ed extraeuropei.

Il corredo iconografico merita una menzione particolare: sono centinaia le illustrazioni di progetti, disegni, tabelle e grafici sempre di ottima resa tipografica, fatta eccezione per le stampe d’epoca che soffrono per il tipo di carta adottato.

Claudio Ressmann