

R ecensioni e segnalazioni



Bruno Cianci

Bosforo

Via d'acqua fra
Oriente e Occidente

Archivio Storia
2017,
Pagg. 190,
Euro 16

Quanti sono i «volti» del Bosforo nei duemila cinquecento anni della sua storia documentata (il primo a parlarcene è infatti lo storico greco Erodoto nel V secolo a.C.) e della sua città simbolo, Costantinopoli - Bisanzio - Istanbul, la città nata per diventare la capitale di tre imperi? Un punto di domanda certamente arduo a cui però l'Autore, giornalista e storico, che ha scelto proprio Istanbul come città di elezione, affronta con passione da varie angolazioni nei cinque densi capitoli che compongono il presente aureo volumetto. In estrema sintesi, dapprima si ripercorre la genesi dell'attuale geomorfologia degli «Stretti» (che comprendono, ricordiamo, non solo Bosforo, ma anche il Mar di Marmara e i Dardanelli — l'Ellesponto degli antichi — via d'acqua essenziale per collegare il Mar Nero al Mare Egeo). Secondo le più recenti teorie infatti, il disgelo che accompagnò le ultime fasi dell'era glaciale (cioè 12.000 anni fa), facendo innalzare progressivamente il livello dei mari, «avrebbe fatto tracimare il Mediterraneo attraverso i Dardanelli e il Bosforo che, prima di allora, sarebbe stato una sorta di gola situata ben al di sopra del livello del mare»! Quindi si procede alla narrazione delle lunghe e complesse vicende storiche che li hanno investiti nel corso dei secoli, senza mai dimenticare il filo suggestivo della leggenda che spesso li accompagna, sino al significato strategico del *choke-point* che essi hanno rappresentato (e tuttora rappresentano) con le regole di diritto internazionale che

ne regolano il transito, dalla politica e sicurezza dei trasporti marittimi a quella delle moderne infrastrutture, intese a ricongiungere le due sponde d'Europa e d'Asia in maniera sempre più efficiente e spettacolare (dai tre ponti sospesi, con un quarto in programma al tunnel sottomarino in costruzione). Senza tralasciare peraltro quello che l'Autore chiama il Bosforo pittoresco, méta tradizionale di viaggiatori, artisti, avventurieri, spie e uomini di scienza (come i «nostri» Luigi Ferdinando Marsili o Lazzaro Spallanzani nel XVII-XVIII secolo), oltre che di ambascerie e commerci. Il palinsesto che ne emerge è un quadro a tutto tondo di un mondo da sempre in biblico tra Occidente e Oriente, sempre alieno però da compromessi o fusioni, in cui le varie «civiltà» che si succedono (greca alle origini — con Bisanzio che deve il suo nome a Bisante, semidivino figlio di Poseidone — romana con Costantinopoli, che continuerà a parlare latino per altri due secoli dopo la caduta di Roma, ancora greca con l'impero bizantino e, infine, turca con Istanbul). Civiltà che, per dirla alla maniera dello storico e diplomatico Arnold J. Toynbee e della sua monumentale filosofia della storia intitolata *A Study of History* troppo presto dimenticata, spesso si accavallano senza amalgamarsi, marcando così le grandi «divisioni» del Mediterraneo, tra impero romano d'Occidente e d'Oriente, tra mondo cattolico e ortodosso (con papa Leone IX e il patriarca Michele I Cerulario che, nel 1054, si scomunicarono a vicenda), tra Islam e Cristianesimo. L'accento batte quindi (e non poteva essere altrimenti, in considerazione degli interessi e scritti di carattere navale dell'Autore) sulla storia del potere marittimo ottomano, specialmente nella sua fase declinante quando, dopo le battaglie d'arresto per mare e per terra, a Lepanto e Vienna, comincia a ripiegare progressivamente su sé stesso andando incontro alle decisive sconfitte nella misconosciuta battaglia di Çeşme nel 1770 a opera dei Russi e nella più nota Navarino nel 1827, per mano della flotta alleata anglo-franco-russa durante la guerra d'indipendenza greca. Sino a che l'impero si avvia al suo lento e irreversibile

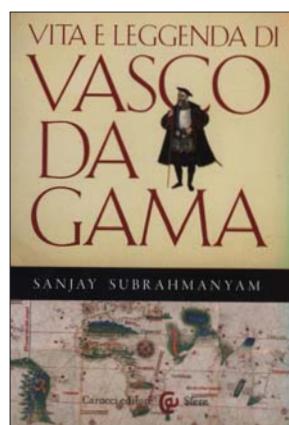
declino di grande malato d’Europa, tenuto in vita dalla comunità internazionale in forza dei propri debiti, anche se, nella Prima guerra mondiale, a Gallipoli, contro la spedizione anglo-francese, si mostra ancora capace di combattere con successo sul campo con «le unghie e i denti». Un quadro storico dunque composito, estremamente variegato, in cui però, pur nell’essenzialità della serrata narrazione, dato il tema specifico, ci sarebbe stato bene anche un sia pur rapido cenno ai vari tentativi di forzamento degli Stretti, da quelli seicenteschi dei grandi condottieri veneziani nella lotta pluri-secolare tra la Serenissima e la Sublime Porta (legati ai nomi di Luigi Leonardo e Lazzaro Mocenigo, Lorenzo Marcello e Francesco Morosini, per intenderci) a quello della squadra inglese dell’ammiraglio Duckworth del 1807 sino alla risonanza internazionale del raid dell’allora CV Enrico Millo e delle sue cinque torpedinieri che, il 18 luglio 1912, manovrando ad alta velocità sotto i tiri delle artiglierie costiere, riuscirono a penetrare i Dardanelli sino alla baia di Chanak, dove era ancorata la flotta turca. Parimenti interessante è la storia di come sia stato regolato il transito internazionale degli Stretti (dove passa ogni giorno una media di 116 navi) nel corso della storia (dal trattato coi Russi di Küçük Kaynarca del 1774 che ne garantiva il passaggio alla marina russa) sino ai nostri giorni (con la Convenzione di Montreux del 1936), che ha conferito ad Ankara una vera e propria rendita di posizione geopolitica, utilissima invero ai tempi della Guerra Fredda, con i suoi controlli e limitazioni in ordine specialmente alle unità militari, ma che oggi molti analisti vorrebbero abolire, se ciò fosse possibile in termini geopolitici, applicando agli Stretti *sic et simpliciter* il regime degli stretti internazionali secondo il dettato della Convenzione internazionale sul diritto del mare (UNCLOS III). E infine arriviamo alla Turchia dei nostri giorni, con le pagine non certo liete della cronaca attuale, dopo il fallito golpe militare, la sua durissima repressione, la deriva islamista e autoritaria del governo Erdogan che non certo brilla per il rispetto dei diritti umani. Una Turchia che, anziché continuare a guardare verso l’Europa, gli Stati Uniti e l’Occidente, come ha fatto sostanzialmente nell’ultimo mezzo secolo, ricomponendo anche i tradizionali motivi di dis-

sido con la Grecia e diventando il pilastro della NATO alle porte del Mar Nero, sembra rivolgere ormai decisamente lo sguardo, in maniera del tutto autonoma, verso la Russia di Putin, il Medio Oriente (macroregione Siraq) e le comunità turcofone dell’Asia (dai paesi-Stan, agli Jacuti della Siberia e gli uiguri del Sinkiang cinese), in una sorta di rediviva politica neo-ottomana «allargata». L’Occidente sta perdendo la Turchia o si tratta solo di uno di quei «giri di valzer» che, figuratamente parlando, secondo la celebre espressione coniata agli inizi del Novecento dal cancelliere del Reich gugliemino Von Bülow a proposito dell’Italia, non si negano a nessuno? Tutta l’eredità di uno Stato moderno e laico, come l’aveva voluto Mustafà Kemal Atatürk con l’abolizione del Califfo, già in predicato per l’adesione all’Unione europea, è destinata ad andare perduta per sempre? Una situazione geopolitica in movimento dunque in cui l’Autore, sul filo della cronaca e con un pizzico di ottimismo, condivide il giudizio di chi auspica che «*le pulsioni neo-ottomane siano gestite con flessibilità e, soprattutto, siano auto-limitate dalla consapevolezza che “gli imperi non vivono mai due volte”*».

Ezio Ferrante

Sanjay Subrahmanyam

Vita e leggenda di
Vasco Da Gama

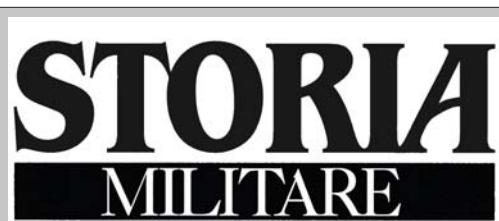


Ed. Carocci
Roma 2016,
Pagg. 399,
Euro 29

«*Pochi personaggi sono così famosi e al tempo così oscuri come Vasco da Gama, capitano portoghese di una flotta di tre navi che negli anni 1497-1499 aprì la prima rotta interamente marittima fra l’Europa e l’Asia*». Così l’autore, professore presso l’Università della California di Los Angeles, nelle prime pagine di questo saggio, ci introduce alla della vita del protagoni-

sta, in parte nota, in quanto si ha traccia delle sue attività in vari documenti portoghesi, spagnoli, italiani e fiamminghi, in parte non nota, se ci riferiamo al periodo della sua nascita ed al primo quarto di secolo della sua vita. Egli nacque, molto probabilmente, nel 1469 a Sines, in Portogallo. Dopo di che si perdono le sue tracce documentali fino al 1492, quando Dom João II, ascendito al trono del Portogallo nell'agosto del 1481, gli affidò una missione navale. Fu poi Dom Manuel, salito al trono dopo la morte di Dom João II, ad affidargli il comando per la spedizione in India che partì l'8 luglio del 1497. La flotta era composta da tre navi: la *São Gabriel* (di cui egli era capitano), la *São Rafael* (comandata da Paulo da Gama, suo fratello), la *Berrio* (capitano Nicolau Coelho), più una nave di appoggio, che non arrivò a destinazione in quanto durante il viaggio fu smantellata e le scorte furono distribuite fra le altre unità. Fino ad allora l'espansione oltremare del Portogallo, iniziata con Dom Henrique, — «trasformato dalla penna di un certo numero di storici stranieri (fra cui, in particolare, l'inglese Richard H. Major) nel principe Enrico «il Navigatore», [...] uomo di scienza e di cultura rinascimentale, che manteneva una scuola di astronomi e navigatori» —, anche se, come afferma l'autore, i documenti dell'epoca, purtroppo, non forniscono alcuna prova di tali attività scien-

tifiche — è associata soprattutto all'esplorazione delle isole atlantiche e della costa occidentale africana. «L'avventura asiatica appariva insieme troppo vasta, troppo distante e troppo rischiosa». Se aggiungiamo a questo le altre preoccupazioni di Dom João II riguardo alla Castiglia e al resto della sua politica europea, alla sua successione e alle scoperte di Colombo, si spiega in gran parte perché, tra il 1487 e il 1495, nessuna flotta fece vela verso l'Asia. L'equipaggio della flotta di Vasco da Gama comprendeva fra i 148 e i 170 uomini. Il viaggio durò poco più di dieci mesi. Il 20 maggio 1498, infatti, le navi gettarono l'ancora a nord di Calicut e rimasero lì tre mesi. Ripartirono il 29 agosto successivo, per un viaggio di ritorno che durò tre mesi nel corso dei quali trenta uomini morirono a causa dello scorbuto. «Su ciascuna nave non erano in servizio attivo che sette o otto marinai e anche questi non in salute; la flotta era ridotta in condizioni tali che se il viaggio fosse durato qualche giorno in più, non ci sarebbe rimasto nessuno per poter manovrare le vele». Proprio per la carenza di uomini la *São Rafael* fu data alle fiamme, dopo aver trasferito le merci e l'equipaggio sulle altre due imbarcazioni. A rientrare in porto, nel luglio 1499, fu prima la *Berrio*, al comando di Nicolau Coelho. Ad agosto arrivò la *São Gabriel*. Dom Manuel il 12 luglio annunciò ai Re Cat-



La rivista per gli studiosi e per i veri appassionati di storia militare tutti i mesi in edicola dal 1993

Fondata da Erminio Bagnasco nel 1993

Diretta da Maurizio Brescia

68 pagine, Euro 7,00

www.storiomilitare-aes.com

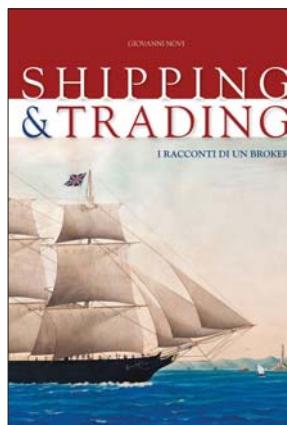
In ogni numero, rigorosi articoli dedicati agli avvenimenti, agli uomini e ai mezzi (navali, terrestri e aerei) che hanno fatto la storia, accompagnati da un imponente apparato illustrativo.

L'immagine d'epoca, sempre puntuale e di elevata qualità, è infatti una delle caratteristiche salienti di questo mensile che si avvale della collaborazione dei più affermati specialisti nei vari settori storico-militari.

tolici di Spagna la scoperta della vera India, terra «*da cui hanno origine le spezie consumate in Occidente*», soprattutto zenzero, pepe e cannella. L’impresa di Gama, immortalata, nel 1572, dal poeta Luis Vaz de Camões nel poema epico I Lusiadi, gli valse il titolo di Ammiraglio dell’India o Ammiraglio del Mare Oceano, titolo conferitogli pubblicamente, il 30 gennaio 1502, con una solenne cerimonia tenutasi nella cattedrale di Lisbona. Con questo titolo, nel febbraio dello stesso anno, partì nuovamente per l’India, per ritornare in patria nell’ottobre del 1503. Dom Manuel che, fino alla sua morte avvenuta nel dicembre del 1521, «*continuò a nutrire idee mistiche in merito all’impero asiatico e, in generale, conservò una visione dell’espansione portoghese un po’ troppo grandiosa considerate le scarse risorse del paese*», lo insignì del titolo di conte il 29 dicembre 1519. Il 9 aprile 1524 Vasco da Gama salpò nuovamente per l’India, con una flotta di quattordici navi, per giungervi a metà settembre e assumere il titolo di vicerè. Otto settimane dopo il suo ritorno in India, alla vigilia di Natale del 1524, Vasco da Gama morì a Cochin e fu sepolto nella chiesa francescana di Santo Antonio, una delle prime costruite dai Portoghesi in Asia. Il destino delle sue spoglie lo accomuna a Cristoforo Colombo. Infatti, così come vi furono controversie sui suoi resti, «*vi sono almeno tre luoghi che rivendicano il possesso delle spoglie dell’esploratore genovese*».

In India, famosa a quel tempo in tutto il mondo, sia per la sua cultura tanto che gli stranieri la chiamavano «l’uccello d’oro», sia per i profumi, gli oggetti lavorati e le spezie, i Portoghesi arrivarono nel 1497 e la governarono per oltre due secoli. «*Il pepe nero dell’India, che era stimato in Europa più di qualunque altra cosa, doveva passare attraverso l’Asia occidentale per raggiungere quei mercati*»; una rotta commerciale che, però, fu interrotta con l’inizio della lunga guerra tra i turchi e l’Europa. «*Allora, in cerca del pepe nero, alcuni audaci marinai europei iniziarono ad esplorare una via marittima per l’India, ma solo Vasco da Gama vi riuscì*». Nel 1597, durante le commemorazioni per il centenario del suo viaggio, Diogo do Couto, un cronista dell’epoca, propose, a futura memoria, di chiamare «Gama» la parte dell’Asia da lui scoperta.

Gianlorenzo Capano



Giovanni Novi

Shipping & Trading

I racconti di un broker

Tormena editore
Genova 2017,
Pagg. 152,
Euro 45

Il ricavato a favore della Residenza per disabili «Nucci Novi Cappellini»

Dopo quelle dei Grendi-Musso di Genova e dei Grimaldi di Napoli, una nuova saga di una «dinastia» marittima, quella dei Burke-Novì, la cui sede principale è a Genova, dove ho avuto modo di conoscerli di persona.

Un bell’*incipit* per una mitologia: «*Sir John Burke* (2 luglio 1850-14 marzo 1922) era un personaggio importante in Irlanda del Nord. La sua attività si basava soprattutto sulle agenzie marittime, ma era anche Consolle generale del Regno d’Italia a Belfast». E il personaggio s’impone da una grande fotografia in divisa militare, caratterizzata da un fregio con il tipico *shamrock*, simbolo dell’Irlanda (1).

Con il proposito di lasciare il Consolato Generale italiano a uno dei tanti eredi, nel 1900 inviò il figlio Edmund in Italia, e precisamente a Genova, perché v’imparasse l’italiano. Ma il risultato fu deludente: l’italiano non l’imparò mai bene, e neanche passabilmente: piuttosto, un anglo-genovese. In compenso a Rapallo si trovò una sposina con la quale fece cinque figli e si stabilì definitivamente in Liguria, fondando la «Burke & Cappellino», armatrice, tra l’altro, di navi adibite alla linea per l’Argentina. Ha così inizio questa storia ...

Che ha come co-protagonisti i Novì, originari del Comasco, in origine industriali del marmo. Dopo varie vicende pesantemente condizionate dalle guerre risorgimentali, i Novì alla fine degli anni Ottocento s’insediarono a Genova, sempre con i marmi, che esportavano perfino in Russia e in Siam, dove — a Bangkok — un membro della famiglia, Vittorio Novì, si fece molto apprezzare come scultore, peraltro lasciando sue opere anche in varie città europee.

Ma a Genova è praticamente impossibile essere in affari senza rivolgere i propri interessi alle attività marittime. Mentre a mano a mano venivano trascurate quelle connesse con i marmi, il padre dell'A., Tonino Novi, ingegnere, si dedicò alle riparazioni navali, fra l'altro lavorando per vari anni a Napoli. Fu grazie al prestigio e alle relazioni del padre che Giovanni Novi, l'Autore di questo libro, poté realizzare la propria aspirazione di dedicarsi allo *shipping* sottoponendosi a un duro noviziato a Londra, e facendosi a mano a mano un nome nel mondo dei traffici marittimi.

Nel 1961 si associò Enrico Burke (discendente di quel capostipite Console Generale d'Italia a Belfast di cui ho parlato prima), anch'egli formatosi nel mestiere a Londra; e così la Burke & Novi decollò «alla grande», com'è dimostrato dalle pagine di questi ricordi. Che hanno il grande pregio di non limitarsi a narrare le vicende della «ditta» (che presto vide entrare in gioco anche il fratello di Giovanni, Franco, e a mano a mano la successiva generazione), ma si propone come un'ampia e panoramica storia dell'economia marinara italiana (e non solo). Vi compaiono personaggi della statura di Achille Lauro, Salvatore Cafiero, Angelo Costa, Alcide Rosina, i Grimaldi (di Napoli e di Genova), i Fassio, Arnold Peter Møller (fondatore della Mærsk), Antonio D'Amico, Paride Batini, e tanti altri che hanno lasciato il segno nelle vicende dei traffici marittimi. Molti di questi grandi personaggi ho avuto occasione di conoscere anch'io, per la mia attività di Ufficiale delle Capitanerie, fra l'altro Comandante del Porto di Genova dal 1992 (in coincidenza perfetta con l'inizio delle ceremonie per i 500 anni dalla scoperta dell'America) al marzo del '96. Mi piace, tra i tanti, ricordare con particolare affetto Don Molinari, umile quanto stimatissimo cappellano del porto.

Non si possono, poi, sottacere altri due campi di attività nei quali Giovanni Novi si è prodotto: quello del pubblico servizio, assumendosi il carico gravoso della presidenza dell'Autorità Portuale, che fu all'origine di grosse quanto immeritate amarezze; e quello invece gioioso e liberatorio dell'attività sportiva, velica in particolare, nel quale alla pratica dell'andar per mare aggiunse la responsabilità della presidenza del glorioso Yacht Club Italiano.

Ma a una persona voglio ancora accennare: la dolcissima sposa di Giovanni, la Nucci, purtroppo andatasene troppo presto, quando era ancora attivissima nelle sue attività filantropiche e sportive (era Vicepresidente dell'ISaF, la Federazione Internazionale della Vela): la ricordo soprattutto per la sua generosa attività in favore di giovani portatori di handicap, che avviava alle pratiche sportive. Questa attività è tuttora fervida grazie alla Residenza per disabili da lei fondata e a lei intitolata, in favore della quale andranno i proventi della vendita di questo bel libro.

Renato Ferraro

NOTE

(1) Ricordiamo che il trifoglio è il simbolo dell'Irlanda da quando l'Evangelizzatore dell'isola, San Patrizio, spiegò il mistero della Trinità mediante, appunto, un trifoglio.



AA.VV.

**Obiettivo
Grande Guerra**
Gli scatti della
Regia Marina
sul fronte na-
vale, aereo e
terrestre

USMM - Roma
2016, Pagg. 278,
Euro 18 / Euro 36

È indubbio come la fotografia abbia cambiato il modo di raccontare la storia. A ciò che prima era tramandato in forma orale e poi anche scritta si è affiancata la fotografia che ne ha rivoluzionato i termini. Immagini di vita vissuta, personaggi, paesaggi immortalati da un fotogramma immobilizzante di ciò che è in continuo divenire; quasi una prova a favore del pensiero parmenideo, del tutto immobile ed eterno. Nell'importanza della fotografia l'Ufficio Storico della Marina Militare ha creduto e in occasione delle celebrazioni per il centenario della Prima guerra mondiale ha voluto rendere visibile tutte le attività della Forza Armata sul fronte marittimo, aereo e terrestre, ma soprattutto il profondo legame sempre esistito tra l'uomo e il mare.

Con l'entrata in guerra la Marina Italiana dovette sobbarcarsi compiti difficilissimi, riconducibili ad azioni belliche vere e proprie, protezione ai convogli,

rifornimenti e crociere che portarono alla fine della guerra dati statistici eccezionali: un milione e duecentomila ore di moto, quindici milioni di tonnellate di traffico marittimo all'anno e oltre venticinque milioni di miglia percorse. Quasi milleduecento volte il giro del mondo così come menzionato nel volume. Ma ancor di più la Marina, come ebbe a dire l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, seppe «*moltiplicare e adattare le attività alle più svariate congiunture*». Le immagini infatti mostrano gli uomini, le donne, i marinai e i mezzi che contribuirono in maniera determinante al vittorioso esito finale delle ostilità e che sono inquadrati non solo nell'ambito puramente militare e bellico, ma vengono esaltati anche e soprattutto per il loro instancabile e integerrimo impegno nel sociale e nel campo umanitario.

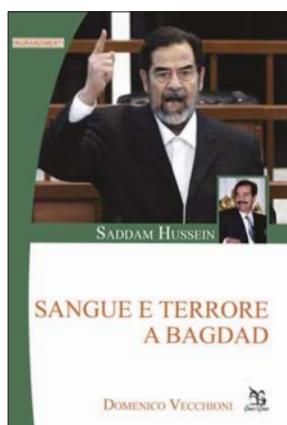
Dodici i capitoli prettamente iconografici, partendo dalle navi, soprattutto dal naviglio leggero oggetto di particolare attenzione per la «strategia della vigilanza» e contro la guerra insidiosa in Adriatico, si continua con i sommergibili, all'epoca nuovo strumento offensivo che riscossero gli interessi della Regia Marina per il loro impiego soprattutto in acque ristrette. Un capitolo è dedicato al «Servizio Aeronautico della Regia Marina» ufficialmente istituito nel giugno del 1913 e che ricevette notevole sviluppo e potenziamento nell'imminenza del conflitto. Non poteva mancare la parte dedicata ai MAS e mezzi speciali, cui si devono le più gloriose imprese della guerra sul mare della Marina italiana, così come l'illustrazione sui Fanti di Marina che trovarono utile impiego nelle azioni terrestri, in cooperazione con l'Esercito, nelle attività di sbarco, difesa delle coste e litorali. Altrettanto importanti e significative, le immagini delle batterie costiere, del servizio sanitario, della difesa del patrimonio artistico e culturale, del salvataggio dell'esercito serbo, quello sulle navi asilo e della vita di bordo; ampio risalto viene dato altresì al ruolo delle donne atipico per quei tempi. L'opera è completata in maniera esemplare da un'introduzione nella quale viene riportata la sintesi della guerra sul mare elaborata nel 1929 dall'allora capitano di vascello Guido Po e da un capitolo dedicato alla fotografia dell'epoca sotto l'aspetto della sua

evoluzione tecnica e delle regole applicate in tempo di guerra per rappresentare le immagini di eroi ma anche di tanti militari comuni nel loro difficilissimo e duro contesto operativo. Ogni pagina del volume ci consegna lo spirito e l'impegno collettivo dei nostri avi che non esitarono a sacrificare le loro vite nella speranza di donare alle generazioni a seguire un futuro di pace, stabilità e prosperità. Ed è con questo spirito che l'Ufficio Storico della Marina Militare ha voluto produrre questo eccellente e inedito libro fotografico per comprendere meglio e documentare altresì l'immane e poco conosciuto sforzo che la Regia Marina profuse durante la Grande Guerra. Il volume è presentato oltre che nella versione cartonata anche in una versione di pregio con copertina in pelle e corredata da cartoline fotografiche.

Giovanni Melle

Domenico Vecchioni

**Saddam Hussein.
Sangue e terrore a
Bagdad**



Greco & Greco Editori
Milano 2017,
Pagg. 166,
Euro 12

In questa nuova opera dal titolo *Saddam Hussein. Sangue e terrore a Bagdad*, l'Ambasciatore Vecchioni propone un Saddam Hussein inedito, abile a strumentalizzare l'elemento religioso quale mezzo per mantenere il potere, insieme all'uso del terrore, e a creare una «campagna della fede» che di fatto ha limitato la libertà delle donne, attraverso un vero e proprio ritorno al passato, ha alimentato l'analfabetismo femminile, la violenza carnale e la tortura dei bambini.

In modo particolare, l'autore mette in luce come il « tiranno » Saddam sia arrivato al potere e come lo abbia esercitato, dal 1979 al 2003, attraverso il « sistema Saddam » basato sul continuo uso della repressione, sulla guerra contro l'Iran, sui crimini contro le popolazioni aggredite, sulla sua natura violenta e sul concetto di

Recensioni e segnalazioni

«responsabilità oggettiva», che prevedeva la punizione di tutta la famiglia e del clan.

L'Ambasciatore Vecchioni delinea nell'opera, in modo dettagliato, il profilo di un dittatore che accumulava ricchezze, anche dopo la prima guerra del Kuwait, affamando la popolazione e cercando di cancellare l'immagine del bambino povero e ignorante che era stato.

Un uomo affetto da «intossicazione da potere», una sindrome codificata dal neurologo e psichiatra David Owen, chiamata anche sindrome Hubris o Hybris, che spiega i comportamenti arroganti, il narcisismo, l'egotismo, il distacco dalla realtà, il disprezzo degli altri e il senso di invincibilità e invulnerabilità.

L'autore ricorda il vile attentato alla base Maestrale di Nassiriyah, con la morte di ventotto persone, rievocando la caduta del Rais — nel 2003, con la cattura il 13 dicembre sempre dello stesso anno — e il processo presso il Tribunale Speciale Iracheno che lo condannò a morte. Secondo Vecchioni, Saddam ha incarnato la vera megalomania tipica dei dittatori di ogni epoca. Terrore, culto della personalità, polizia repressiva, partito unico, tribunali speciali, politica di discriminazione e repressione cominciata ben prima delle sanzioni dell'ONU e con l'appoggio dell'Occidente. A George W. Bush dunque il merito, forse uno dei pochi in politica estera, di aver eliminato una delle peggiori dittature che il Medio Oriente abbia conosciuto nella sua storia. Allo stesso tempo non si può tuttavia non evidenziare, come sottolineato anche dallo stesso autore, che l'intervento americano non ha certo risolto tutti i problemi dell'Iraq e probabilmente, si può anche aggiungere ad anni di distanza, ha contribuito

ad accrescere i gravi problemi in cui ancora oggi, soprattutto a causa del terrorismo, versa tutta la regione.

Massimo Franchi



Gaetano Appeso

Mesoamerica

Sulle Tracce del
Serpente piumato

A. Dellisanti Editore
Massafra 2017,
Pagg. 320,
Euro 15

Diario di viaggio dei luoghi più significativi delle civiltà mesoamericane, sia per la descrizione delle testimonianze architettoniche e archeologiche ma anche e soprattutto per le modalità del viaggio stesso. Quanto raccontato dall'Autore è un viaggio compiuto nelle terre dove nasce il mito tra la vegetazione tropicale lussureggiante. Un racconto che si snoda tra antiche leggende: i teschi aztechi, le piramidi Maya, i rituali sciamanici e Quetzalcoatl, il mitico serpente piumato filo conduttore di tutto il racconto. Ma tutto ciò è anche un viaggio interiore tra le emozioni suscite e annotate fedelmente, una profonda esperienza alla scoperta del mondo ma soprattutto di se stessi.

Giovanni Melle

MARINA MILITARE
www.marina.difesa.it



App NewsMM



MarinaMilitareOfficialPage



@ItalianNavy



marinamilitareofficial



ItalianNavy



ItalianNavy



Feed RSS

Vai alla pagina della
Marina Militare

