

Morlacchi Editore



Giampaolo Falciai

# L'inchino ai faraglioni

Morlacchi Editore

Prima edizione: 2012

ISBN/EAN: 978-88-6074-529-3

Copyright © 2012 by Morlacchi Editore, Perugia. Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, non autorizzata. [ufficiostampa@morlacchilibri.com](mailto:ufficiostampa@morlacchilibri.com)  
[www.morlacchilibri.com](http://www.morlacchilibri.com).

## INDICE

<i>Premessa</i>	7
<i>Introduzione</i>	11
Croceristi per caso	15
Il Cairo	37
Alla volta di Istanbul	49
A tavola col Comandante	65
Atene	75
Storie di bordo	85
La sorpresa	97
I naufraghi	123
Ritorno a casa	131
Il finale imprevisto	139



## *Premessa*

**D**opo la tragedia del Titanic da ogni parte del mondo risuonò forte un grido: “Mai più tragedie del genere”. Eppure, cento anni fa si pensava che quel transatlantico fosse inaffondabile. Cosa non funzionò allora?

Si racconta che per la fretta di salpare da Southampton nei tempi stabiliti non furono imbarcati sufficienti binocoli per le vedette. Queste dettero l'allarme sulla presenza di un iceberg solo quando riuscirono a vederlo ad occhio nudo. A quel punto il primo ufficiale fece l'errore di virare repentinamente a sinistra, consentendo all'Iceberg di strisciare sulla fiancata della nave e aprire così un enorme squarcio, mentre se avesse ordinato una manovra di indietro tutta alle macchine, forse la prua fortificata della nave avrebbe potuto resistere a quell'urto, evitando almeno l'affondamento e con esso la perdita di 1325 passeggeri, tra uomini, donne, e bambini. In questo caso l'uomo aveva creato un colosso del mare quasi inaffondabile, mentre lo stesso uomo con i suoi errori e imperizie lo aveva fatto naufragare.

Purtroppo, nonostante questa tragica esperienza, gli errori e le imperizie marinare si sono ripetute negli anni.

Pensiamo all'Andrea Doria che a metà del secolo scorso rappresentava il vanto della mariniera italiana. Nel 1956, lontano dalla costa svedese e diretto a New York, il nostro transatlantico si ritrovò in un corridoio marittimo avvolto da un profondo nebbione. Nonostante il radar che permetteva una navigazione in sicurezza, avvenne lo scontro in mare con la nave svedese Stockholm. Nello scontro morirono 46 passeggeri e dopo 11 ore l'Andrea Doria affondò.

Anche in questo caso fu palese l'errore umano. Da parte svedese si accusò la nostra nave di aver fatto una manovra di disimpegno sbagliata. Da parte italiana invece si accusò quella svedese di imperizia nella lettura del radar. La conclusione fu che le due navi navigavano a velocità eccessiva, risultando entrambe corresponsabili.

Pensiamo poi al Moby Prince, un traghetto di linea che collegava Livorno con la Sardegna. La sera del 1991, in uscita dal porto di Livorno, il traghetto si scontrò con la petroliera Agip-Abruzzo. In quello scontro morirono tutti i 140 passeggeri, ad eccezione di un giovane mozzo che si salvò per miracolo. Anche in questo caso ci fu l'errore umano. Prima per non aver evitato lo speronamento della petroliera, poi per la sua manovra di disincaglio che, sfregando tra di loro le lamiere, provocò un terribile incendio.

La responsabilità di questa tragedia fu attribuita al Moby Dick per imprudenza e mancato rispetto delle procedure all'uscita dal porto.



Per ultimo pensiamo al recente naufragio del Concordia sull'isola del Giglio dove, aldilà delle conclusioni della inchiesta in corso, le responsabilità del Comandante Schettino nell'effettuare quella manovra sono evidenti. È solo il caso di aggiungere che nella sfortuna di quell'inchino, a dir poco spericolato, c'è stata una grande fortuna perché, forse per un miracolo, la nave si è spiaggiata. Se questo fosse avvenuto qualche decina di metri più al largo, si sarebbe capovolta affondando e portandosi con se molti passeggeri.

Nonostante tutte queste tragedie marittime, accadute per errori umani, lo spirito di avventura e anche vacanziero sulle navi da crociera non sembra averne risentito. Anzi, parrebbe quasi che le disavventure del Concordia, rimbalzate su tutti i mezzi di comunicazione, abbiano addirittura incuriosito e invogliato tanta gente ad affrontare queste crociere per mare. Nella convinzione, o meglio nella speranza che, dopo tanti errori umani, ormai i nostri Comandanti abbiano imparato la lezione.



## *Introduzione*

Una volta le crociere per diletto erano un lusso per pochi. Splendide barche, ora a vela ora a motore, di dimensioni contenute che d'estate solcavano spavalde i nostri mari, per poi ormeggiarsi in porti e porticcioli chic. I proprietari o affittuari erano i magnati del tempo che ospitavano personaggi illustri e belle donne, con i quali condividevano questo privilegio, mentre il capitano e l'equipaggio erano al loro servizio ben pagati, ma tenuti a distanza.

Quando stavano all'ormeggio in porticcioli alla moda, la poppa diventava il loro salotto buono dove intorno ad un tavolo, con sopra il classico vaso trionfante di gladioli, brindavano a caviale e champagne. Spesso non si intendevano per nulla di mare, ma quel rituale in banchina consentiva loro di pavoneggiarsi e sentirsi importanti, mentre la gente da terra li guardava con un misto di ammirazione e invidia, cercando di riconoscere qualche personaggio noto con i suoi ospiti alla moda.

C'erano anche degli eccessi, come il Cristina dell'armatore greco Onassis dove, sul ponte sole, una grande vasca ospitava perfino delle aragoste vive che camminavano sul fondo. Poi bastava spingere

un pulsante ed entrava acqua di mare per trasformarla in una vera piscina.

Oppure il Nabila, del commerciante di armi Kashoggi, dove le cornici delle porte e la rubinetteria erano d'oro massiccio. Di quest'ultima ho conosciuto il suo ultimo capitano, un bravo uomo di mare viareggino, dai cui racconti emergevano crociere eccentriche da mille e una notte, dove bellissime donne nella coppa di champagne potevano trovare anche una pietra preziosa.

Sarà il fascino di questi racconti, sarà l'emozione di solcare i mari, sarà il desiderio di avventura, sta di fatto che oggi il turismo sulle navi da crociera è aperto a tutti. Le navi sono diventate sempre più grandi, mentre il prezzo del biglietto è diventato sempre più abbordabile.

Perfino nei nostri paesini più sperduti e lontani dal mare non è difficile trovare delle locandine dove, tra le vacanze a buon mercato consigliate, c'è anche la crociera nei porti del mediterraneo. Questi croceristi improvvisati, a parte qualche giovane coppia in viaggio di nozze, sono persone che coronano il sogno di una vita. Magari non sanno nuotare, magari non sanno se soffriranno il mare, ma l'idea di poter dire "anch'io ci sono stato", raccontando agli amici le loro avventure, è una gran bella soddisfazione.

Certo, queste crociere possono offrire solo una pallida idea di quanto trovavano gli ospiti del "Cristina" e del "Nabila". Ma forse nemmeno cercano quegli eccessi. Si accontentano di camminare lungo i lunghi ponti di coperta, pranzare nelle enormi sale imbandite di ogni bendiddio e partecipare agli spet-

tacoli nei grandi saloni illuminati a giorno dove si sentono anche loro protagonisti.

Mentre, quando scendono in qualche porto mediterraneo, assaporano il gusto dell'esotico e dell'avventura, anche se spesso si finisce in un bazar o in un suk ad acquistare un ricordino della crociera, pensando di aver fatto un grande affare.

La storia che andiamo a raccontare vede come protagonisti due coppie di diversa estrazione sociale che per caso si ritrovano a fare la stessa crociera. Una proveniente da un paesino dell'Umbria e l'altra da una austera città del Nord.

Pur essendo così diversi, superato il primo momento di diffidenza, scatta tra loro una profonda amicizia che li vede condividere la festosa vita di bordo e le esotiche avventure nei porti del mediterraneo, anche se non sanno che li attende un finale a sorpresa, nel quale ciascuno di loro vivrà momenti a dir poco indimenticabili. Un finale che ruota intorno alla indecifrabile figura del Comandante della nave e al suo rischioso inchino ai faraglioni di Capri.