

DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 31 agosto 2015

° Controplancia, pag. 2

° La figura dell'armatore oggi, pag. 4

Gli ultimi spruzzi agostani

Un ottimo articolo di Fulvio Basteris su Il Giornale sottolinea il lento calo dei quotidiani cartacei , anche se quelli online non crescono, come avevamo rimarcato nello scorso Foglio dai numeri dell'ADS. Invece periodici e fumetti aumentano o mantengono le posizioni e i libri in grande spolvero vengono preferiti in formato cartaceo. Giornali online su tablet si leggono in fretta o non si leggono, specialmente tra i giovani laureati; le notizie si trovano anche sui cell ma la televisione continua a mantenere la leadership della comunicazione. Gli operatori della comunicazione sono sempre più insidiati dal web, la promozione pubblicitaria subdolamente spunta dai siti con filmati e messaggi, e distrattamente gli users del web guardano e memorizzano. I giornalisti , a parte i giornali schierati, sono molto prudenti, fiutando la situazione politica, (Montanelli docet) e si lamentano, ma i lettori acquirenti (sono ancora centinaia di migliaia) chiedono che i giornali facciano approfondimenti e commenti. Da quando la stampa ha perduto i benefici per l'editoria, i giornali (e i periodici) sono in crisi (non è questa la sola ragione) e allora si nascondono nel web. Ma non è questa la strada giusta per la circolazione delle idee (non i social) e la diffusione della cultura, le statistiche lo dimostrano. (DL)

E' uscito TTM + speciale Yachting , luglio/agosto, rivista del gruppo La Stampa Il Secolo XIX con la consueta interessante vetrina di navi e pleasures craft e tanta informazione e commenti sul mondo dell'industria marittima.

Pronta per i saloni nautici di Cannes, Monaco e Genova.

A proposito del mondo della Nautica segnalo la nascita di Nautica Italiana , nata da un gruppo di fornitori primari usciti da Ucina , segretario generale l'ingegner Lorenzo Pollicardo uno dei massimi esperti mondiali del settore. (DL)

Questo Mediterraneo assurge agli spalti delle cronache. Elenchiamole. La tratta dei migranti, le rotte Est-Ovest del traffico marittimo, i conflitti militari ed economici nei paesi che lo circondano, la competizione dei porti di transhipment, l'espansione delle prospezioni sottomarine per la ricerca di gas e petrolio, la presenza di flotte militari di vari paesi , ma anche il santuario dei cetacei e lo sviluppo dei porti turistici, marina con “ barche medie “ che superano i 30 nodi. Forse i pesci non sono troppo contenti, peccato che non possano parlare. Sui banchi dei pescivendoli hanno occhi che non mi piacciono, è come se avessero

visto Poseidone ... (DL)

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Demolizioni e riciclaggio sostenibili, non è una questione geografica. La Hong Kong Convention e la condotta degli armatori

La demolizione e il riciclaggio di una nave al termine del sua missione commerciale è una parte naturale del suo stesso ciclo di vita . Da anni si sta discutendo riguardo alla metodologia dello “spiaggiamento” praticata dai cantieri demolitori in sud Asia e la sua possibile messa al bando. Se si considera che oltre il 60 percento della flotta mondiale è smantellata sulle spiagge indiane, pakistane o del Bangladesh si capisce facilmente perchè questo dibattito sia molto “sentito” negli ambienti della cantieristica in un momento che parecchie banchine di allestimento sono occupate solamente da pescatori da canna . Quest’ultima area è particolarmente nota per i suoi stabilimenti dove sicurezza sul lavoro e i problemi ambientali sono quasi totalmente ignorati. In aggiunta la “Lista bianca dei cantieri” emessa dalla Comunità Europea potrebbe escludere l’ammissione di queste aziende proprio perchè inadempienti ai requisiti elencati dalla stessa lista emessa in conformità con l’ EU Ship Recycling Regulations.

“Ma Alang non è semplicemente Alang”, scrive Maria Bruun Skipper, Direttore dell’Associazione degli Armatori Danesi (DSA) sulla rivista Spring 2015 a seguito di una sua visita nei cantieri di demolizione indiani di Alang.

Ovvero, non si deve fare di tutta un fascio, perchè sebbene in quest’area notoriamente conosciuta come l’area ove risiedono i cantieri più insalubri della regione si può trovare chi lavora con standard più accettabili.

La stessa signora Skipper continua sottolineando “..il punto è che tutti abbiamo la responsabilità e il dovere di pretendere al momento della firma del contratto di vendita della nave al cantiere che la demolizione e il riciclaggio avvengano senza compromettere la salute e la sicurezza dei lavoratori e l’ambiente stesso. Abbiamo visitato un paio di cantieri in quest’area che hanno investito in tecnologia e si sono dati chiare procedure di sicurezza per garantire che le navi vengano smontate e i materiali siano riciclati con sicurezza nel rispetto dell’ambiente senza rischi di contaminazione per dispersione di sostanze nocive..”.

E conclude “...spetterà logicamente alle società di classificazione certificare che tali standard sono effettivamente soddisfatti, ma secondo il mio punto di vista sarebbe estremamente controproducente se i cantieri che hanno fatto importanti investimenti per raggiungere tali standard, venissero esclusi semplicemente per ragioni “geografiche” o perchè adottano il sistema dello spiaggiamento...”. Questo non vuol dire che la DSA accetterà bassi standard ma che gli armatori

danesi sono invitati dalla loro stessa associazione ad accertare individualmente che i cantieri con cui contrattano sono a norma.

Ho riportato volutamente tale intervento quasi completamente perchè a mio parere dovrebbe costituire una linea guida di condotta che tutti gli armatori con la A maiuscola dovrebbero seguire.

Una ultima ma forse ancora più importante considerazione della Direttrice dovrebbe farci riflettere molto, e che cito testualmente: “Unacceptable ship recycling can take place anywhere in the world”,

(Inaccettabili sistemi di riciclaggio navale possono avvenire ovunque nel mondo).

Una frase che dovrebbe essere riportata a caratteri cubitali sopra l'entrata di ogni registro navale o organo equivalente preposto al controllo di chi opera in questo importante settore dell'industria navale. Un settore che, complice il terribile mercato dei noli destinato ahimè a perdurare almeno nel breve-medio termine , è destinato a diventare importante quasi quanto il settore delle costruzioni decisamente tecnologicamente più evoluto e sensibile ai problemi ambientali.

The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships,

L'IMO, ha adottato le “Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (the Hong Kong Convention) regulations, un documento che si pone l'obiettivo di evitare che le navi in demolizione siano fonte di rischio della vita o della salute umana e dell'ambiente. Il testo di questo documento è stato redatto nel corso di oltre tre anni con la collaborazione di membri dell'IMO, organizzazioni non governative e in cooperazione con la International Labour Organization e membri della Convenzione di Basilea. Un elaborato che copre ogni ciclo di questa attività, regolamentando già in fase di progettazione, costruzione e preparazione delle navi soluzioni ideali per facilitare la demolizione delle stesse a fine servizio. Al riguardo le normative spaziano da istruzioni di come effettuare la survey finale prima dell'inizio dell'accensione delle fiamme ossidriche, la stesura delle rimanenze a bordo di materiali pericolosi o tossici limitandone o talvolta proibendo la presenza di alcuni di essi, imponendo una serie di certificati che dovrebbero maggiormente rinforzare e garantire che il meccanismo di riciclaggio sia eco and safety friendly incluso la presentazione da parte del cantiere di demolizione di un “Ship Recycling Plan” che specifichi in che maniera il cantiere intende procedere allo smantellamento di ogni specifica unità.

E' importante però sottolineare che nonostante le belle parole e le buone intenzioni della signora Skipper gli stessi armatori danesi non hanno ancora ratificato la Convenzione e sebbene la maggior parte dei paesi si dichiarano in linea con la posizione presa dall'IMO solamente la Norvegia e pochi altri hanno realmente ratificato il documento.

Ma l'ECSCA (European Community Shipowners Association) sta attivamente lavorando affinché sempre più membri riconoscano la Hong Kong Convention. Mina cantava "Parole, parole.." speriamo non lo siano perchè le navi che ogni giorno si spiaggiano o vengono ormeggiate alle banchine di smantellamento sono sempre di più e sono o una potenziale bomba o una concreta fonte alternativa di lavoro. Questo dipenderà ancora e semplicemete dall'uomo.

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

ARMATORI, LOGISTICA, FINANZIARIE

Il mutato ruolo dell'armatore tra fondi , nuove figure e raffica di normative
E' ancora una figura romantica nel senso storico letterale ?

Decio, augurandomi che tu stia spendendo ancora qualche giorno di relax estivo, vedo con piacere che le mie riflessioni o "provocazioni" hanno attirato l'attenzione di prestigiosissimi lettori tra cui Tobia Costagliola che stimo per essere uno dei più autorevoli analisti di storia dello shipping e di cui facciamo sempre tesoro per i contributi che ci profonde. D'altro canto ho acquistato varie copie della sua "Storia della Flotta Lauro" che ho provveduto a regalare a qualche ostinato amico unitamente alla biografia di "Aristotele Onassis" scritta da Foustanos. Ritengo che il libro di Tobia (mi perdonerà se gli do del tu che non vuole essere irrispettoso, ma solo una comodità comunicativa da "equipaggio" o "banchina").

Ringrazio anche Tobia per l'implicito apprezzamento per le mie riflessioni, il solo fatto che le abbia lette è per me già un successo. Senza voler essere irriverente rimango abbastanza convinto delle mie idee sul mutato ruolo dell'armatore e vado a citarne le ragioni:

(i) Non vi è dubbio che tra i sotto-segmenti dello shipping il contenuto di logistica può essere più o meno elevato. Non è paragonabile, infatti il ruolo svolto dall'armatore nel trasporto di autovetture nuove, anziché di Acido Cloridrico, o VynilClorurMonomer, oppure passeggeri con il trasporto di grano, carbone e minerale di ferro. Nel primo caso trattasi di pura logistica industriale, mentre per gli ultimi parzialmente di una integrazione del trading commodities.

(ii) Tuttavia, ritengo che vi sia una sostanziale confusione (in generale, non mi riferisco a Tobia che è sempre molto lucido nelle sue analisi) tra "Asset Player" ed "Armatore". Personalmente, continuo a pensare che la prima sia attività più

tipicamente di pertinenza di un Investitore, mentre la seconda si configuri come la vera attività armatoriale. In sintesi, lasciamo che siano gli investitori ad occuparsi di "Asset Trading" e lasciamo il "trasporto" (o meglio la "logistica") agli armatori. Con ciò non significa che l'investitore non possa essere un esperto di shipping (anzi lo raccomando, onde evitare i disastri a cui spesse volte assistiamo di recente) e, perché no, un armatore, "Greeks docet"!

(iii) Sarà un caso, pur ritenendo tutti noi Achille Lauro una figura iconica (personalmente, per me che sono anche un appassionato di calcio, sarebbe come discutere la genialità di Maradona), non possiamo freddamente sottacere sul fatto che, purtroppo, il suo gruppo sia fallito. Pertanto, mi sembra utile soffermarsi ogni tanto non solo sulla miriade di aspetti innovativi implementati dal "Comandante" dal punto di vista gestionale e strategico, ma anche su qualche errore, ahimè "fatale", che lo stesso commise all'epoca ed a cui, oggi dall'alto, starà ripensando (mi riferisco, ad esempio, alla eccessiva patriarcalità del modello di governance).

In sintesi, non per essere diplomatici, mi sembra che io e Tobia non siamo agli antipodi, abbiamo due modi diversi di intendere il mestiere dell'armatore (io forse un po' più restrittivo); speriamo di incontrarci presto su una banchina per un caffè (rigorosamente Napoletano), ovviamente invitando te come testimone d'onore.

Fabrizio Vettosi

Caro Fabrizio, ti ringrazio perchè stimoli e partecipi al nostro dibattito, a differenza di tanti che preferiscono restare nel loro cantuccio a contare le monete. Ma vorrei stemperare la discussione sulla figura dell'armatore, a mio modo, sperando di farmi capire per quello che scrivo.

La figura dell'armatore è "romantica", (nel senso storico di origine di questa parola) perchè proviene dal passato , ma è protagonista attivo nelle cronache di storia marinara attuali. In ciascuna delle parti che compongono questa figura c'è qualcosa di ciascuna delle altre parti con cui l'armatore è obbligato a creare una rete di rapporti commerciali e umani. Non è una contraddizione, è un "mestiere" che è comune a chi vuole fare impresa, ma l'armatore è quello che mette i suoi soldi e la sua fantasia in una impresa che si chiama nave, e il suo campo di azione è il trasporto di merci sui mari, con figure determinanti come il broker e oggi lo shipmanager. Figura ancora più impegnata attualmente perchè opera sulla base di investimenti finanziari , intervento di fondi che giocano come abbiamo detto su più tavoli e influiscono nella gestione dell'azienda. Perchè romantico allora? Un grande scrittore, Richard Hughes, scrisse nel 1938 Nel pericolo, forse uno dei più bei libri di mare che coinvolgono la nave, l'equipaggio, l'armatore, quest'ultimo-scrive l'autore, è un "uomo economico" ma spesso "preferisce una bella nave ad una bella moglie, ad una bella festa, in breve a tutte le altre cose belle "...

Negli Usa nel 2011 è uscito The Shipping Man , storia romanzata (dal vero) di un finanziere americano che volle diventare armatore, un testo cult che ha come teatro il mondo. Segno che la figura dell'armatore potremmo dire “puro “ è molto ambito (un argomento letterario così da noi non avrebbe seguito).

Sempre negli Usa nel 2012 è stato stampato ed ha avuto un successo mondiale un ottimo libro, Dynasties of the Sea, the Shipowners and Financiers Who Expanded the Era of Free Trade , venti grandi nomi che sul mare continuano a esercitare il “mestiere “ di armatore insieme a tanti altri interessi che coinvolgono i traffici e il progresso tecnologico.

Ma tornando ai nostri lidi, come non citare Le carrette degli armatori genovesi di Pro Schiaffino , biografia degli armatori del '900 che non sono solo genovesi e che hanno costruito aziende con vari interessi e sono gli eredi o figli d'arte , alcuni operativi ai giorni nostri (storia a parte la flotta di stato). Basta andare a visitare l'archivio della Flotta Costa, ma mi vengono a mente i Messina , i Novella, i Bottiglieri, Ievoli, Aponte, Onorato, Grimaldi, D'Amico per capire che cosa significhi essere armatore. Campania capitale dello Shipping ?

Ovviamente nel corso degli anni le tipologie navali si sono diversificate rispondendo alle necessità dei traffici sul mare e si è fatto sempre più stretto il legame armatore- intermodalità secondo le specialità gestite. E inoltre il rapporto capitale di credito e capitale di rischio si è affinato con una maggiore conoscenza dello shipping da parte delle banche. Merita sottolineare che nell'ambito della Confitarma il Gruppo Giovani Armatori costituito dai figli degli armatori lavora molto bene e sono tutti giovani che hanno già ruoli di rilievo nelle aziende di “ famiglia “. E' già avviato il ricambio generazionale. E veniamo al volume di Tobia Costagliola , La flotta che visse due volte, Le navi di Achille Lauro edito nel 2013 , un'opera monumentale che è storia italiana , marineria e mondo imprenditoriale , in questo quadro l'armatore Lauro sarà stato patriarcale (*malattia* sempre attuale nelle famiglie) ma questo non gli ha impedito di dimostrare chi e che cosa è un armatore.

Non solo navi , ma un tessitore di occasioni di lavoro “a 360 gradi “ nell'industria navale attraverso la gestione delle navi.

Ho conosciuto Achille Lauro a Sorrento nel 1979, aveva 92 anni, camminava dritto con le stampelle, pronunciò un discorso indimenticabile sugli uomini che fanno la fortuna dell'azienda di navigazione. Nave-marinai-armatore , una comunità imprenditoriale antiretorica, anomala rispetto alle aziende di terra, come aveva ben descritto Richard Hughes.

Peccato che a quella età , Lauro non avesse avuto più la forza fisica di dare una lezione alle banche asservite al potere politico (come avviene oggi di massima e di cui aveva fatto le spese Ernesto Fassio), perchè sono convinto che non sarebbe fallito.

Il fallimento di Lauro, come ha ampiamente scritto e dimostrato nel suo volume Tobia Costagliola, qualunque ne siano state le cause, non sminuisce quei principi da lui affermati e quelle prerogative da lui evidenziate. Il fallimento non

declassa Lauro dal posto che la storia dell'armamento gli ha assegnato e che può sempre additarlo come esempio e come monito per il futuro. (DL)

LETTERE

150 Anni delle Capitanerie di Porto

Auguri, auguri, e ancora un augurio sincero e di cuore ad un Corpo animato da spirito di altruismo, impegno, generosità e professionalità, (non me ne voglia l'Ammiraglio Felicio Angrisano se mi sono presa licenza di rubargli qualche parola), ma sono quelle giuste, vigilanza e abnegazione per uomini che svolgono il proprio compito in modo sempre puntuale e impeccabile, portando il loro aiuto a chi ne ha bisogno col bello e il cattivo tempo dove nessuno, in alcune circostanze, arriverebbe mai. Ma c'è di più. Quando la loro barca bianca e rossa ci passa vicino o per motivi di servizio o per semplici controlli e ne cogli il sorriso del personale, ti accorgi che non sei solo ma che hai degli amici su cui puoi sempre contare.

Grazie anche per questo, per lo zelo che impiegate a rendere il mare e le coste più sicure.

Sarebbe opportuno, a mio avviso, che se ne parlasse di più nelle scuole, tutte, non solo nei Nautici, sì da venire a conoscenza della loro storia e delle loro storie, ovvero del loro insostituibile operato che tanto giova a tutti noi, senza aspettare di farlo solo in momenti così di rilievo, onde apprezzarlo meglio.

Un saluto particolare va all'Ammiraglio Felicio Angrisano di cui sempre seguo il lavoro o dalle notizie in tv o sul magazine della Capitaneria di Porto.

Anna Bartiromo

Una rimpatriata “digitale” tra due capitani

Conversazione in chat fra un ex-Ufficiale ed il suo Comandante avvenuta dopo circa ventotto anni inviataci da un nostro lettore.

Matteo

Grande comandante, finalmente la ritrovo.

Non ho certezza che si ricordi di me, ma io non ho mai smesso di ricordarla.

Spero stia bene e goda buona salute. Anche io ormai sono in pensione, dopo aver fatto il comandante per 15 anni, sulle navi traghetto....

Se mi manda il suo recapito telefonico mi farebbe piacere sentirla.

Un abbraccio dal profondo del cuore

17 febbraio 2015 - Martedì 9:26

Comandante

Carissimo Matteo, sbaglio o è proprio lei il 2° Uff.le che navigò con me nel 1987 sulla M/N Se non metteva le foto su FB. non lo avrei riconosciuto.

Era tanto che volevo chiederlo. Ora comunque, sono certo che è Lei.

Sbarcai il 23 marzo 1987 a Trieste, dopo aver caricato, fra le tante cose anche il Tavolo da lavoro che mi costruì a bordo.

Matteo

Che piacere averla rincontrata a distanza di tanti anni.

Sono a dir poco commosso. Ho pensato che avrebbe avuto dei dubbi perché, come succede spesso, è facile ricordare il comandante, ma non è altrettanto facile che il comandante ricordi il suo equipaggio per nome.

Succede anche a me di avere richieste di qualcuno che mi ricorda bene, ma che io aihmè ho cancellato dalla mente.

L'ho cercata da una vita, da quando si è sentito male, ma poi nessuno mi ha saputo dare sue notizie. Ormai sono in pensione . Un grande abbraccio .

Comandante

Solo oggi, ho letto i suoi messaggi. Oramai, sono vecchiaro, ho compiuto gli 86. Vivo in Liguria. Non avrei mai potuto dimenticare il mio carissimo Matteo, che è stato un grande amico, oltre ad un bravo Uff.le.

Mi ricordavo il cognome, ma non il nome, così non la identificavo, fino alle foto che ho visto questa mattina.

Mi sono ricordato di tante cose: clandestini, zattera, imbarco moglie fuori Procida, e tanti altri bei ricordi vissuti durante le nostre peripezie per mare.

Matteo

Nella mia carriera lei è stato un punto di riferimento, una stella polare.

Ho sempre messo in pratica tutti gli insegnamenti che paternamente mi ha trasmesso (a volte anche senza volerlo).

Comandante

Ho aperto "il diario", scritto nel 2010 e ho riletto i miei ricordi.

Caro Matteo, grazie per le belle parole. Anch'io mi sono commosso.

Matteo

Ho letto qualcosa sul suo sito e proprio navigando mi sono imbattuto su alcune delle sue belle pagine di ricordi. Non ho avuto alcun dubbio nel riconoscerla tramite il suo stile sempre signorile e preciso.

Ho visto che ha ricevuto anche qualche onorificenza e mi fa molto piacere, perché vuol dire che coltiviamo lo stesso sentimento, anche io sono Cavaliere della Repubblica dal 2003 per aver sempre collaborato con le istituzioni.

Presto la telefonerò, intanto le porgo i saluti di mia moglie che la ricorda con tanta stima e simpatia, specialmente in occasione di quando ci portò a Procida con la nave, mi pare fosse la ...

Continuammo a sentirci telefonicamente e a ricordare i vecchi tempi.

Fu molto bella questa rimpatriata che mi fece inorgoglire e ringiovanire di tanti

anni. (A.M.)

La Nautica è un'arte molto sottile, non ci sono corsi particolari per imparare

Caro Decio, come al solito, leggo costantemente le Tue News, questa volta, 25 DL NEWS 2015, in merito allo scrittore e Comandante Nicola Scotto di Carlo mi ha colpito il “ marinaio oceanografico “, la sua vita al comando di una prestigiosa unità, Bannock contenuta nel libro La mia Storia di Mare.

E l'aver fatto risaltare, quanto da Lui scritto:

“ La nautica è un'arte molto sottile. La chiave per entrare in questo mondo si chiama passione. Possedendo questo sentimento particolare si può affrontare con la marcia giusta il complesso mondo marinaro. Non ci sono corsi particolari per imparare”.

Aldo Mascolo

Paesaggio e storia: Bellezza e onestà ci salveranno ?

Eccomi qua, a trattare e a condividere un argomento che mi sta molto a cuore e non solo. Non ci sono dubbi, alterare e profanare un paesaggio(c.f.r. DLNews 24) è certamente una delle cose peggiori che si possano fare.

Primo perchè è un bene naturale inestimabile e gratuito di cui tutti debbono usufruire;

Secondo in quanto espressione della ricchezza del Pianeta su cui viviamo.

Terzo risorsa irripetibile del patrimonio geologico che l'uomo ha trovato nella forma e nella sostanza con cui ci è stato donato.

Quarto perchè un Paesaggio fatto di monti, di alberi, di fiori, di rocce, di mare ha una sua anima vitale, un proprio linguaggio universale che ci comunica messaggi ancestrali nel suo quotidiano e ci invita a sostare, a fermarci, a riflettere su quanto potremmo essere grandi se Lo rispettassimo di più e se ci impegnassimo di più ad ascoltarne le voci che, in fondo, sono la musica dell'UNIVERSO anche se non abbiamo, ahimè, i ricettori adeguati per tradurle in modo opportuno.

Invece noi perpetriamo violenza incontrollata su quanto la Natura ci offre quasi fossimo ciechi e folli senza minimamente tener conto delle conseguenze future o immediate che ci negherebbero anche la speranza di una vita serena o, perlomeno, accettabile. E già sono evidenti le conseguenze di tale scempio a cominciare dal clima, dagli smottamenti dei terreni, dalle frane, dagli inconsulti straripamenti dei fiumi, dalle voragini e così via, (l'elenco sarebbe davvero interminabile). Per non parlare poi della distruzione di panorami in 'pietra',

intendo monumenti e testimonianze architettoniche che rappresentano un inestimabile patrimonio storico-culturale proprio dell'uomo e della sua civiltà in nome di ATTI NEFANDI che non hanno giustificazione alcuna e di cui, purtroppo, sta rimanendo ben poco...

Oggi godiamo ancora della vista e della maestosa bellezza delle 'PIRAMIDI', dei Megaliti dell'isola di Pasqua, di STONEHENGE, di numerosi, antichi Templi, dei DOLMEN e dei MENIR della Puglia, ma domani? E mi sovengono le note di quella famosa canzone- cosa resterà di questi anni 80...Il dilagare della criminalità politico-religiosa, la rabbia del mare che ha inghiottito tanti perseguitati senza volere, perchè affidati male o il silenzio degli innocenti? Ma chi lo ascolterà ...

E mi sembra di risentire T. Hobbes col suo:HOMO HOMINI LUPUS!

Anna Bartiromo

○○○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○○○

Omaggio ad una vera e nobile patriota italiana

Pubblico una nota del professor Carlo Cesare Montani che mi è giunta in questi giorni e che mi ha rattristato molto perchè ero amico ed estimatore della professoressa Renata Sequenzia, una donna colta e battagliera nel sostenere le sue tesi con cui ci siamo scambiati un lungo carteggio e ci sentivamo spesso anche se non negli ultimi tempi. Indipendentemente dalle idee, quando viene a mancare una persona che ha attraversato parte della tua esistenza lasciando un profondo segno di civismo e di coraggio, capisci che hai perduto un'altro pezzo della tua vita. (DL)

Le vite umane sono transeunti ma i valori restano, germogliando attivamente nei cuori e nelle menti di chi onora le bandiere della Patria nel segno della fede e della speranza.

Maria Renata Sequenzia è “andata avanti” lasciando un esempio di alto patriottismo nella sua lunga opera di educazione dei giovani, di fervida publicista, e di impegno etico - politico nella meritoria attività del Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia, strenuo difensore dell'italianità di quelle nobili terre ingiustamente perdute: nel 1999 era stata particolarmente attiva nella sua fondazione, e tre anni dopo, per voto unanime dei Soci, ne aveva assunto la Presidenza, conservata con forte partecipazione umana e civile fino alla dolorosa scomparsa.

Ultimamente, le condizioni di salute non le avevano più consentito di intervenire nella vita pubblica e nelle manifestazioni del Movimento Nazionale, ma non

mancava di far pervenire in ogni occasione un messaggio di fiducia e di costante incitamento.

Un'immane tragedia come quella del genocidio perpetrato dagli slavi con l'allucinante strage delle Foibe ed il conseguente Esodo dei 350 mila, fu oggetto del suo perenne e straziante Ricordo, tanto più commendevole in una stagione di pervicaci silenzi e di antistoriche valutazioni negazioniste.

Era nativa di Bologna (1924) e fiorentina di cultura, ma aveva acquisito una straordinaria sensibilità per la storia giuliana e dalmata e per il "vulnus" sofferto dall'Italia e dai suoi figli migliori con l'iniquo "diktat" del 1947, col

vergognoso trattato di Osimo del 1975, e negli anni novanta, con l'altrettanto infausto corollario di "Osimo - bis". Proprio per questo, aveva sviluppato vincoli di affinità spirituale con Maria Pasquinelli, al cui dramma fu sempre attenta partecipe, non meno che al suo complesso percorso spirituale.

La Prof. Sequenzia fu altrettanto attiva nella difesa dei valori cristiani e civili, in una generosa battaglia a favore della vita, contro l'aborto e l'eutanasia, ma nello stesso tempo, sempre pronta al dialogo costruttivo: esempio instancabile di saldi convincimenti, in esemplare convergenza di azione e pensiero.

All'inizio degli anni ottanta era stata vicina alle battaglie radicali per la tutela dei diritti dell'uomo e del cittadino, ma poi si era dissociata da quelle posizioni, in primo luogo per l'atteggiamento dichiaratamente filo-slavo assunto da Marco Pannella e dalla dirigenza del partito (senza dire di quello abortista, in chiara antitesi con la sua fede). Ad un occhio disattento poteva sembrare animata da istanze di retroguardia: invece, era profondamente convinta della necessità di battersi per valori non negoziabili, nella certezza che la partita fosse tutt'altro che perduta, e che l'avvenire avrebbe reso giustizia.

In questo, era fedele al vecchio insegnamento di Mons. Antonio Santin, l'eroico Vescovo di Trieste e Capodistria che aveva patito le angherie partigiane nell'esercizio del proprio Ministero pastorale e che non aveva mancato di sottolineare come le vie dell'iniquità non possano essere eterne.

Coniugare la nobiltà dei sentimenti con la forza della prassi richiede una matura consapevolezza critica ed una sana visione patriottica, che sono patrimonio sicuro degli eletti. Come questa indimenticabile Presidente del Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia, dal cui esempio è cosa buona e giusta "trarre gli auspici".

Maria Renata Sequenzia: presente !

Carlo Cesare Montani
Storico - Esule da Fiume

LE GRANDI NAVIGAZIONI

Vasco de Gama (Navigatore ed Esploratore Portoghese)

Nacque a Sines nel 1460 e morì a Cochin India nel 1524. Fu il più celebre ed importante dei navigatori ed esploratori lusitani, colui che aprì per primo la rotta delle spezie circumnavigando il Capo di Buona Speranza sino a raggiungere l'India. Grazie a Vasco de Gama vennero stabilite rotte commerciali tra l'Occidente e l'India nei secoli XV e XVI. Di famiglia nobile, con suo fratello Paolo, decise di affrontare una vita da navigante e da esploratore, per cui, sin da giovane, partecipò a viaggi lungo la costa africana di occidente dimostrando una gran capacità professionale tale da essere promosso Capitano.

Nel 1495 morì il Re del Portogallo Juan II . Gli succedette Manuel I, che organizzò una spedizione che avrebbe dovuto raggiungere l'India doppiando il Capo di Buona Speranza. Si trattava di contrastare il commercio delle spezie sino ad allora in mano agli Arabi ed ai Veneziani, e, nello stesso tempo diminuire un po' la potenza della Spagna a seguito delle scoperte di Colombo. L'8 di luglio del 1497 con 200 uomini d'equipaggio e 3 navi di cui il San Gabriel comandato da Vasco de Gama, il San Rafael da Pablo de Gama, il fratello, ed il Bernio da Nicolas Coelho, la spedizione fece rotta su Capo Verde per poi dirigersi sul Capo di Buona Speranza ove si incrociano i due oceani , l'Atlantico e l'Indiano. Vi giunsero verso la metà di Novembre, e, costeggiando poi la costa orientale dell'Africa raggiunsero Mozambico.

Questo porto era controllato dagli Arabi che vedevano di malocchio la penetrazione commerciale degli europei contraria ai loro interessi. Nonostante queste traversie Vasco de Gama giunse poi a Calicut fine del suo viaggio di andata ove rimase per quattro mesi. Iniziò quindi il viaggio di ritorno con un carico di spezie, viaggio che fu durissimo e Vasco de Gama perdette per malattie molti uomini dell' equipaggio per cui fu costretto a spartire i sopravvissuti tra due navi e lasciare, dopo averlo bruciato, il San Raffaele al cui comando vi era suo fratello Paolo, deceduto pure lui.

Vasco de Gama giunse a Lisbona il 9 di settembre del 1499. Ricevette accoglienze trionfali e venne nominato “ Ammiraglio dei mari dell'India e Signore della

Conquista, Navigazione e commercio di Etiopia, Arabia, Persia e India. Col suo viaggio egli aveva aperto una nuova rotta verso l'Asia e le isole delle spezie, un percorso diverso dal cammino della " Rotta della Seta (II a.C.) tra il mondo asiatico orientale ed il bacino mediterraneo. Vasco de Gama fece ancora due viaggi in India – 1502 e 1524 - comandando spedizioni che avevano un carattere più militare al fine di consolidare in loco, anche con la forza, l'egemonia lusitana rafforzando il dominio in quelle terre, diventando così il Portogallo una potenza coloniale e commerciale. Instaurò a Cochin il primo insediamento portoghese. Nel 1503 ritornò in patria e non navigò più sino al 1524 quando venne nominato Vicerè delle Indie. Morì a Cochin nel 1524.

(ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

I GALLI (visti da Giulio Cesare)

"De bello gallico" libro sesto, capitolo XIX

“Gli uomini stimano la dote della moglie, beni e denari ed aggiungono ad essa una loro dote equivalente. Sono gli amministratori dell'intero patrimonio e dei frutti: se uno dei due dovesse morire, il sopravissuto erediterebbe tutto il patrimonio, frutti antecedenti compresi.

Gli uomini hanno diritto di vita e di morte su moglie e figli e, se muore il capofamiglia, se è di stirpe nobile, si riunisce tutta la famiglia. Se ci sono sospetti sulla moglie riguardo la dipartita del marito, si fanno indagini con la stessa procedura usata per gli schiavi e, se si scopre che è implicata, si fa morire arsa viva o con crudeli supplizi.

I funerali sono, secondo il costume, magnifici, lussuosi. Ogni cosa che stimano cara al defunto viene bruciata, anche gli animali: qualche tempo prima anche i servi ed i clienti a cui il defunto era particolarmente affezionato venivano bruciati insieme al cadavere terminati i riti funebri.”

“Credo che ben poche vedove saranno riuscite ad ereditare quei beni di famiglia, nonostante ci fosse in merito la legge a loro favore...”

FINE