

DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 12 luglio 2015

°° Ad oltre tremila destinatari dedicati viene inviato questo foglio di commenti e di attualità nello Shipping.

°° Un sondaggio online compiuto tra la gente di mare e operatori marittimi in Gran Bretagna sull'International Maritime Organization in cui si chiedeva : credete che l'IMO “ is failing to regulate shipping properly?”. Il 78 % ha risposto YES; NO il 22 per cento.

°° E' uscito Vita e Mare, maggio-giugno, periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime , organo ufficiale del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., l'unico giornale degli ufficiali della marina mercantile. Quest'anno compie 50 anni ininterrotti di attività informativa sulla professione marittima , la sicurezza e la formazione del personale di bordo tenendo aggiornati i lettori.

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

Che cosa insegna la crisi greca (e non solo)

Fare di necessità virtù. In una nazione al primo posto nello Shipping mondiale le Accademie navali mercantili affollate. La certezza dei giovani di non rimanere disoccupati scegliendo il mestiere del mare.

Atene. Due anni fa, Costas Zisimatos, figlio e nipote di due prestigiosi avvocati del foro greco lasciò la facoltà di legge per iscriversi ad una Accademia della Marina Mercantile. La decisione di un giovane di buona famiglia appena ventunenne che non aveva neppure la più pallida idea di cosa fosse la vita su una

nave, pessimo nuotatore e probabilmente votato a soffrire il mal di mare è stata spronata dalla prospettiva di riuscire a trovare, una volta graduato, un posto di lavoro contro la quasi certezza di rimanere uno dei tanti laureati in legge disoccupati.

La Grecia sta vivendo da tempo e particolarmente in questi ultimi giorni situazioni di estrema difficoltà economica e confusione trovandosi sul limbo di un possibile fallimento, con banche chiuse, capitali bloccati ed un referendum che, seppure secessionista nei confronti della Comunità Europea, in realtà la obbligherà in virtù dei debiti contratti internazionalmente, Italia compresa, a negoziare comunque una serie di compromessi e nuove misure di austerità, in cambio dell'apertura di altre linee di credito da parte degli stessi finanziatori che alcuni politici scelleratamente pensavano di liquidarne i crediti semplicemente staccandosi dal sistema monetario europeo. Una crisi economica gravissima, sicuramente la peggiore dopo la fine della seconda Guerra Mondiale, che dura da oltre cinque anni dove il tasso di disoccupazione nel primo quadrimestre dell'anno ha toccato, secondo le stime ufficiali del Governo di Atene il 26,6 per cento e il 50 per cento della popolazione sotto i 25 anni. Un "si salvi chi può" che il popolo ellenico vive ormai da anni usando spesso espedienti nella speranza di un ritorno alla normalità che pare però sempre più lontano. E tanti, anzi molti, ultimamente sono tornati ad una attività tradizionale abbandonata da anni: il mare. Sebbene il governo indebitato cerca di fare cassa vendendo le quote maggioritarie di aziende e strutture del porto del Pireo, l'armamento greco che rappresenta sempre un quinto di tutta la flotta mondiale mercantile è ancora, nonostante il pessimo mercato dei noli, molto attivo offrendo ancora concrete possibilità di occupazione. Questo ha spinto parecchi giovani ad iscriversi ad una delle dieci scuole nautiche presenti del Paese, alcune delle quali di antiche tradizioni marinare che hanno sfornato per centinaia di anni grandi naviganti.

L'educazione nautica del Paese, il Ministero della Marina mercantile

A detta del Segretario Generale del Ministero della Marina e responsabile delle Accademie Navali della Marina Mercantile (perchè la Grecia, penisola come quella italiana, ha un Ministero della Marina Mercantile e l'educazione nautica del Paese è gestita ed amministrata dallo stesso ministero come era un tempo anche qui in Italia...), Yannis Theotokas, "quattro anni prima gli istituti faticavano per colmare i posti disponibili...ma la crisi ha cambiato tutto e ora alcune delle nostre migliori menti studiano per arrivare al comando di una delle

nostre navi...” Lo scorso anno questi istituti hanno ricevuto 5.000 domande d’iscrizione contro soli 1.200 posti disponibili. La vita in questi istituti comprende tre anni di studi a terra e uno di apprendistato a bordo il tutto improntato su rigide regole di stile militare.

Queste accademie navali sono conglobate, statisticamente parlando, dal Governo greco assieme alle scuole religiose. Lo scorso anno questi due indirizzi di studi hanno avuto un incremento di iscritti del 25 per cento rispetto al 2010, nello stesso periodo le università e le scuole medie superiori hanno mantenuto grosso modo lo stesso numero di iscritti degli anni precedenti, mentre vi è stato il crollo delle iscrizioni nelle scuole professionali. Le antichissime tradizioni dei naviganti e dei mercanti ellenici si perdono tra le pagine della stessa storia e cultura della Grecia Antica, che oltre ad essere riconosciuta per antonomasia la culla della civiltà occidentale è da sempre stata uno dei più importanti centri della cultura marinara nel Mediterraneo. Lo testimonia la presenza di una scuola nautica sull’isola di Hydra risalente al 1749 ora elevata al grado di Accademia della Marina Mercantile tuttora operativa.

Una storia economico marittima simile a quella italiana del dopoguerra

Come per la storia della Marina Mercantile Italiana anche quella greca conobbe un momento di rinascita quando, alla fine del secondo conflitto mondiale, intraprendenti armatori comprarono a prezzi molto ridotti e con l’aiuto delle sovvenzioni governative molte delle famose Liberty, navi utilizzate dagli alleati americani per trasportare truppe, armamenti ed aiuti attraverso l’Atlantico sino in Europa. L’armamento in Grecia gode ancora, nonostante i ripetuti tentativi di alcune fazioni politiche di cambiare questo status, di un sistema fiscale molto vantaggioso sancito e protetto dalla stessa Costituzione. Secondo dati dell’Union of Greek Shipowners l’armamento ellenico opera circa 3.900 navi commerciali pari al 18 per cento della flotta mondiale e più della metà della flotta europea. Sebbene il mondo marittimo mondiale stia attraversando una profonda crisi dei noli e quindi occupazionale, l’industria del mare in Grecia riesce tuttavia a barcamenarsi impiegando al momento più di 200.000 persone con una crescita occupazionale annuale del circa 3 per cento negli ultimi 5 anni.

Tuttavia nonostante le antiche radici, l’industria marittima da tempo non ha più attratto le giovani generazioni dell’elite greca ed è stata considerata da tempo un lavoro operaio contrariamente ad altri impieghi di concetto di maggior prestigio. Ma la crisi ha stravolto totalmente vecchie e consolidate concezioni

obbligando soprattutto le giovani generazioni ad abbandonare il concetto del posto di lavoro statale “sicuro”.

Se si considera lo spropositato numero di dipendenti pubblici e burocrati con i loro stipendi, le loro pensioni a 50 anni, le auto blu e tutti i privilegi annessi, la corruzione endemica, l'evasione fiscale, un mercato che si sostiene solo sul turismo estivo vi renderete conto che i bilanci dell' "Azienda Grecia" erano inevitabilmente sulla via del fallimento da decenni. Riguardo all'impiego pubblico, nonostante la popolazione greca negli ultimi 30 anni sia cresciuta solo del 16%, il numero degli impiegati statali e burocrati è saltato vertiginosamente a più del 100%. Cinque volte più veloce della crescita della popolazione, una crescita insostenibile. Nel 2013 si contavano circa 650.000 impiegati statali contro una popolazione in decrescita che si aggirava nello stesso anno intorno agli 11.000 milioni di abitanti e che è prevista scendere a circa 8 milioni nel 2060. Un ulteriore elemento che potrebbe aggravare i futuri bilanci. Sarebbe interessante poter confrontare dati simili per l'equivalente numero di dipendenti pubblici italiani, e ne scopriremmo delle belle. Ovvero che c'è sempre qualche moglie, cugino o vicino da infilare in un posto pubblico, e che a pagarli sarà sempre la collettività. In Grecia pensioni e salari rappresentano l'80% della spesa primaria. La pensione media è allo stesso livello di quella in Germania e le persone, sempre nella media, vanno in pensione sei anni prima in Grecia rispetto alla Germania. A fine 2014 risultava che circa 3/4 dei dipendenti pubblici andavano in pensione prima dei 62 anni e scommetto che l'Italia anche in questo caso segue a ruota.. E' chiaro che diminuzione demografica e privilegi pensionistici della classe impiegatizia statale chiaramente impatteranno il sistema pensionistico in essere, già affetto dalle sue criticità. Nel 2013 la spesa pensionistica incideva per il 16,2% sul PIL (un terzo dei contributi pensionistici sono finanziati dallo Stato!): il valore più alto in Europa, a cui segue l'Italia (15,7%) . Adesso circa il 45% dei pensionati riceve un trattamento inferiore alla soglia di povertà, pari a 665 euro. Paradossalmente in Grecia , e forse ancora una volta anche in Italia (..) i “pochi” che lavorano..lavorano pure tanto! Nel 2013 la Grecia risultava ai primi posti come ore lavorate per settimana .

Quindi una crisi profonda che esigerà profondi cambiamenti e la necessità di riconsiderare mestieri ritenuti troppo pesanti rispetto ai livelli di benessere raggiunti prima del crollo di questo sistema.

L'industria armatoriale

“Oggi l’industria armatoriale è ancora in grado di offrire opportunità di lavoro e buoni guadagni” è questo il parere di Leonidas Dimitriadis-Eugenides, un armatore e presidente della Eugenides Foundation che pubblica molti dei testi e dei manuali usati nelle accademie marittime.

Secondo l’ IKA, uno dei maggiori fondi di previdenza sociale, il salario mensile di un lavoratore a terra in Grecia si aggira intorno ai 1.200 euro e molti lavoratori del settore privato non raggiungono i 1.000 euro. Un ufficiale della marina mercantile, secondo il contratto nazionale di lavoro greco, può arrivare a guadagnare 3 volte tanto per raddoppiare una volta raggiunto il grado di comandante. Una posizione che può essere raggiunta in soli 5 anni . Indubbiamente un traguardo difficilmente raggiungibile in così poco tempo per una normale carriera a terra. Al nostro Costas Zisimatos, un tempo aspirante avvocato mancavano ancora due anni per completare gli studi universitari alla Athens Law School, a suo tempo frequentata dal nonno Andreas e dal padre Pannagiotis, quando nel 2013 abbandonò questi studi. Ora gli mancano due anni per graduarsi ufficiale di marina presso la Aspropyrgos Merchant Marine Academy situata al Pireo. Una scelta ed un percorso scolastico non facile, durante il suo primo viaggio di addestramento su una nave portacontenitori, ha provato le difficoltà di eseguire i compiti assegnatigli ostacolato da un terribile mal di mare o dalla malinconia della lontananza da casa . Le prime difficoltà di ogni allievo a cui seguiranno altre e molto più impegnative prove ma anche altrettante soddisfazioni.

Auguro a Costas Zisimatos, Nikos Pastelis, Leonidas Pappadakis... e tanti altri giovani spinti più da necessità di lavoro e di guadagno che da vera passione per il mare che possano con la loro buona volontà e spirito di sacrificio scoprire tra le difficoltà e le fatiche di una “partenza difficile” i valori di questo modo di vivere così unico e affascinante ricevendone grandi soddisfazioni. Le vite di tante generazioni di marinai, molte di esse rimaste sconosciute, sono iniziate così, per necessità, in periodi post bellici, di recessione e di fame, ma hanno poi formato quella classe di “gente di mare” che con i loro sacrifici e in silenzio hanno lavorato facendo grandi sul mare nazioni come la Grecia e l’Italia . Forse ancora una volta una crisi potrà essere fonte di rinascita anche morale e di ritorno al mare.

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Megaportacontenitori: investimenti e porti

(Riprendiamo la sintesi da Shipping Italy di Nicola Capuzzo)

“Vuoi vedere che alla fine le navi sempre più grandi finiranno per favorire il lavoro dei camalli premiando l’insita flessibilità? Il ragionamento mi è saltato in mente mentre assistevo alla conferenza stampa durante la quale il Voltri Terminal Europa annunciava 80 milioni di euro di nuovi investimenti per consentire al terminal di lavorare le grandi navi portacontainer di ultima generazione. La frase di Gilberto Danesi (*a.d. del VTE*) che mi ha fatto riflettere è stata la seguente: “Ci saranno sempre meno navi e sempre più grandi. Già ora capita di dover gestire 4.000 movimenti di container in una toccata e poi magari per giorni non ci sono navi, i picchi di lavoro saranno sempre più accentuati”

Ma i contenitori hanno procurato tanti guai che sarebbe bello elencarli tutti

Il mio amico Pro , un precursore del trasporto contenitori , fautore dell'avvicendamento no stop a banchina delle portacontenitori in porti che operano senza personale , così risponde (DL)

Caro Decio, il dottor Danesi ha ragione. La preoccupazione maggiore sono le enormi spese e i ricavi sempre più risicati dei vettori in questo settore. Il mio parere è che gli armatori sono stati obbligati a ordinare navi PC così grandi non solo per le cosiddette economie di scala, compreso il prezzo del bunker. E' stato necessario pensare al ricupero dei vuoti che venivano abbandonati nei vari depositi regionali dopo averli portati e scaricati nel luogo di destinazione. Di questo percorso abbiamo scritto in passato, ma con gli anni e il numero infinito di box, senza un ordine e un controllo accurati questa logistica diventa confusa e disseminata in tutte le spedizioni sta diventando sempre più cronica. Le compagnie non vogliono abbandonare i loro cassoni in Europa o in Africa (con spese sempre maggiori , molti danneggiati e da riparare). Per esempio, la nave parte dalla Cina e al primo porto sbarca un mille FEU (sono tutti forty, 40') e ne imbarca pure mille vuoti, e così di seguito in modo che al ritorno sarà carica con un 1000 pieni e il resto vuoti pronti per essere riempiti. L'ideale a Genova è operare con pochi camalli, soltanto i rizzatori che devono togliere e mettere le rizze all'arrivo e alla partenza. Sarebbe interessante che uno dei nostri scribi

parlasse un po' dei terminal (districtpark) di Genova, dove sono piazzati i container vuoti, se sono ormeggiati al traverso della tramontana e se danno fastidio ai velivoli low cost in partenza dal nostro aeroporto.

Per conto mio i contenitori hanno provocato tanti guai che sarebbe bello elencarli tutti. E a proposito di contenitori vuoti sono stato in Libia anni addietro a recuperarli per la mia compagnia, all'inizio l'operazione costava poco per cassone, poi fu un salasso, questo per dire che il problema è sempre stato cronico. L'analisi di Drewry pubblicata da L'Avvisatore Marittimo del 9 luglio a causa dei noli molto bassi, l'eccesso di stiva, la concorrenza spietata, prevede una perdita di profitti dei vettori nel 2016 . Se penso che a un certo momento si è pensato di aumentare l'altezza di mezzo piede e abbiamo dovuto demolire alcune navi portacontenitori perchè l'aumento del mezzo piede aveva impedito di sistemare il quinto strato di teu... Decio, ti ringrazio della chiamata , è vero sono stato un precursore, ma sono stanco ed è meglio che te la veda tu con le novità.

Pro Schiaffino

“ PRECETTISTICA”, una novità nei trasporti e portualità

La pilotina di Giorgio Carozzi e il commento di Bruno Bellio sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Gli “ scribi “, come li chiama il comandante Pro Schiaffino, non sempre sono dolci con le dichiarazioni di autorità portuali o nazionali, né con le ultime proposte governative sul Piano... , che per comodità digitiamo PSNP. Giorgio Carozzi è una linguaccia storica corrosiva e non risparmia critiche, ne ha viste tante dovendo scrivere di porti e trasporti...Sull'ultimo theMediTelegraph la sua rubrica Pilotina che proviene dal Notiziario Marittimo del Secolo XIX (negli anni '60 e '70 questo giornale faceva testo in campo marittimo in tutta Italia) fa le bucce a personaggi e porti , soprattutto sul perseverare nella burocrazia ipocrita di un modo di gestire la cosa pubblica e sul suo rapporto con la realtà dello shipping. Bruno Bellio, direttore di inforMare, quotidiano on-line , pubblica un' ampia sintesi (lo fa anche Ship2Shore e informazioni marittime soprattutto sulla mancanza di nomine dei presidenti AP) sul nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato dal Consiglio

dei Ministri che è stato sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari. Bellio spesso commenta , non dà solo notizie, fatti e misfatti dello shipping italiano. Questa volta affonda la penna con eleganza ma senza sconti il profluvio della “ precettistica “ del PSNPL, testo carente di indicazioni operative e di chiarezza, demolendo la dialettica governativa del ministro Delrio quasi fosse una dichiarazione al palazzo dell'Onu. Insomma un florilegio di buoni intendimenti , una “ Invalsi “ per gli operatori portuali e del trasporto, che però sono già in caccia di complicità e di affari. Ma chi ha vissuto nel passato tutti i Piani di questo “accidenti di mondo” sa che finiranno in compromessi “ *alla*

faccia dei provvedimenti urgenti per il rilancio della competitività del sistema economico italiano annunciati dal governo un anno fa”. Eppure Assoporti e Federagenti si sono subito dichiarati “ persuasi “ , come direbbe il commissario Montalbano, della bontà del prodotto confezionato nell'anno di grazia 2015 dall'alta burocrazia istituzionale . (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Le aspettative dei giovani

Ammessi all'Accademia di Marina Mercantile non significa avere l'imbarco sicuro. L'indicazione delle compagnie armatrici

In questo variegato mondo della formazione , spesso disseminato di non corrette informazioni, l'Accademia della Marina Mercantile svolge un ruolo centrale con potenziali sviluppi ; ma le domande di iscrizione con relativo esame di ammissione sono sempre superiori alle disponibilità di accoglimento della stessa struttura ai fini dell'imbarco degli allievi ? L'anno scorso l'Accademia aveva esaurito tutti i posti disponibili per coperta e macchine? “Il mare è sempre quello “ direbbe Vittorio G. Rossi. Abbiamo rivolto le domande che provengono dai diplomati degli istituti ex nautici alla dottoressa Daniela Fara , direttrice dell'Accademia, che gentilmente ci ha risposto .

In questo momento c'è un avviso pubblicato sul nostro sito per la selezione di 40 futuri allievi di coperta. Non vi so dire quante domande arriveranno (l'avviso scade il 3 agosto). Posso però dire che normalmente ne arrivano molte di più (un anno per 40 posti di coperta sono arrivate oltre 400 domande). La forbice è

inferiore per Macchina. Devo però precisare che il numero degli ammessi non è determinato dalla capacità di accoglienza della nostra struttura (anche questo peraltro sarebbe un elemento da tenere presente), ma dal numero di imbarchi che ci danno le Compagnie.

Questo è il cuore del problema, come ho avuto modo di scrivere anche sulla pregiatissima rivista TTM. E non mi stancherò mai di dirlo. Tutti a parole parlano di formazione e di voler imbarcare gli allievi, ma nei fatti, conti su poche dita di una mano chi davvero ci crede e lo fa. In base a questa considerazione, ogni anno facciamo tanti corsi e per tanti allievi di coperta e di macchina in base agli imbarchi che abbiamo, qualche volta anche rischiando, e che pensiamo di avere a disposizione. Per questo motivo, ovviamente, abbiamo esaurito i posti disponibili dell'anno scorso.

Daniela Fara

Direttore Generale Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Regione Liguria, un dipartimento dedicato allo shipping ?

Caro Decio, ho letto con interesse sul Secolo XIX di Genova venerdì 10 luglio un'intervista del redattore Matteo dell'Antico a Edoardo Rixi neo assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria con delega anche a Porti e Logistica. Incarichi che l'articolaista definisce una novità. Lo è veramente.

Lungi da me giudicare ciò che dice Rixi in merito a tutto ciò che è stato fatto dai suoi predecessori, in particolare da chi era alla guida di Palazzo San Giorgio, poiché non voglio assolutamente entrare nella diatriba politica, anche se è certo che il programma di Rixi dei lavori da iniziare e delle opere da realizzare è pieno di promesse da mantenere. Ma ciò che veramente è lodevole è quanto asserito dal neo assessore che auspica la creazione di un nuovo dipartimento “da chiamarsi dello shipping” in grado di soddisfare tutte le esigenze degli operatori portuali, degli armatori, del personale navigante, ecc. Ma non sarebbe meglio, Assessore Rixi chiamarlo dipartimento della Marina Mercantile, come esisteva in “ illo tempore”?, e nel contempo intervenire a Roma nelle competenti sedi

politiche centrali affinché venga ripristinato in tutta la sua efficienza il Ministero della Marina Mercantile guidato e diretto non da politici ma da esperti e tecnici del settore staccandolo però dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già oberato da gravosi compiti? Al neo Assessore E. Rixi vadano comunque gli auguri di buon lavoro da tutti i lettori del DL News.

Ugo Dodero

○*○*○*○*○

Una breve tragica perizia

NAVIGANDO E “PERIZIANDO”

a cura di Capt. Gaetano Mortola

Succede anche ciò che racconto . Una piccola tragica perizia. CSS (Barcelona), nel mese di Giugno, fu incaricata dal P&I di una nave traghetto di “spararsi” a bordo per cercare di risolvere il problema di un passeggero che non voleva sbarcare , visibilmente in preda ad un grave stato depressivo. Mio figlio inviò il suo miglior perito, un polacco ex navigante, di buon carattere , molto sentimentale e umano.

Giunto a bordo fu subito accompagnato dal passeggero ed iniziò a conversare con lui, cercando di calmarlo e di capire i suoi reali problemi. I suoi problemi , gli disse, avrebbe cercato di risolverli ma richiedeva anche la collaborazione del passeggero per capirne la causa.

Erano su un ponte esterno, di poppavia, vicino alla falchetta, dalla parte opposta alla banchina. Non ci fu tempo per realizzare il fattaccio. Blaterando frasi sconnesse l'uomo si buttò improvvisamente fuoribordo . Un bel tuffo dall’alto in mare gli avrebbe fatto certamente molto bene ma, sotto , affiancata alla nave, c’era la bettolina del bunker. Mikal il perito rimase scosso per giorni. La morte di un insignificante essere umano oppresso da chi sa quali turbe , in un mare di guai !

Capt. Gaetano Mortola (ex Conduttore)

STORIA E CULTURA

EVENTI PER L'ESTATE AL MUSEO TOMMASINO-ANDREATTA

Chiavari. Il com.te Ernani Andreatta è il Fondatore e Curatore del Museo Marinaro Tommasino-Andreatta Piazza Gagliardo 19 -16043 Chiavari (Ge) Italy che organizza conferenze con proiezione di filmati per l'estate a Chiavari con la partecipazione delle Associazioni culturali Mare Nostrum di Rapallo e Il Sestante di Chiavari. Visite alla Sala Storica del Museo Marinaro Tommasino-Andreatta su appuntamento, Tel. 0185 314403 cell 335 392601, email: andreattaernani@libero.it

La sede del Museo è presso la Scuola Telecomunicazioni FF AA - Via Parma 34 - 16043 Chiavari (Ge) Italy . Si raccomanda di avvisare con tre giorni di anticipo per telefono o via email. Contattare anche Capitano di Fregata Marco Rainoldi Tel. 0185 3334429 (orario Ufficio) email: marco.rainoldi@marina.difesa.it

Visitate il nostro sito www.anticacasagotuzzo.it Visitate la nostra sala storica <https://www.facebook.com/pages/Museo-Marinaro-Tommasino-Andreatta-Chiavari/1484166945203649>

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*

Viaggio nell'Archivio delle Indie – Siviglia

Juan de la Cosa - Expedition de Bastidas*

Verso la fine del 1500 il notaio sivigliano Rodrigo de Bastidas aveva ottenuto una reale licenza per esplorare il Nuovo Mondo, per cui si consultò con Juan de la Cosa circa la destinazione da raggiungere. Finalmente Bastidas decise di nominarlo Pilota Maggiore della spedizione. Altro membro dell'equipaggio che successivamente si renderà famoso fu Vasco Nunez de Balboa.

Partirono da Cadice nell'ottobre del 1500 e costeggiarono le coste dei Caraibi dal Capo de la Vela verso ovest. Scoprirono il gran estuario di un corso d'acqua che chiamarono Magdalena e quasi naufragarono nelle Bocche di Ceniza. Si inoltrarono poi nel Golfo di Urabà e giunsero sino all'attuale Puerto de

Escribanos in Panama. Imbarcarono notevoli quantità d'oro, ma il cattivo stato delle imbarcazioni li obbligò a dirigersi a La Espanola dove furono arrestati dal Governatore Francisco de Bobadilla. Juan de la Cosa e Bastidas ritornarono in patria alla fine del 1502.

La Regina Isabella, mediante una patente reale datata 3 di aprile 1503, nominò Juan de la Cosa Governatore Maggiore di Urabà come compenso per i servizi prestati nel viaggio con Bastidas ed inoltre fu nominato Ufficiale a libro paga nella Casa di Contrattazione recentemente realizzata. A sua volta Bastidas fu assolto da tutte le accuse delle quali era stato accusato da Bobadilla.

Viaggi singoli e missioni speciali – Missione in Portogallo.

Nel 1503 Juan de la Cosa andò a Lisbona alla corte del Re Manuel I del Portogallo con una missione diplomatica, o meglio di spionaggio. Secondo la documentazione ufficiale, venne ricompensato con 10 ducati d'oro per andare alla corte dei portoghesi ed informarsi segretamente sul viaggio che i portoghesi avevano fatto alle Indie con quattro navi...Juan dela Cosa fu però catturato rapidamente e poco dopo rientrò alla Corte reale spagnola in Segovia. Li consegnò alla Regina due carte di navigazione delle Indie, che, però non sono state conservate.

*** Segue da D.L. News n 20**

(ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

LUCIO ANNEO SENECA (Cordoba, 4 a.C- Roma 65)

da " De Brevitate Vitae"

IL TEMPO

“Mi stupisco sempre quando vedo alcuni che chiedono per sé il tempo degli altri e alcuni che, su richiesta altrui, sono pronti a dedicare ad altri molto del loro tempo. Gli uni e gli altri guardano solo allo scopo per cui impiegare il tempo,

ma nessuno pensa al tempo impiegato come un valore a sé, quasi se con esso non si desse niente e nulla si ottenesse. Forse (il tempo) perché non si materializza come un oggetto, non è stimato come cosa di pregio, ma, al contrario, come qualcosa di nessun valore. Le rendite di un intero anno, le paghe che gli uomini percepiscono con fatica, col lavoro, impegnandosi a fare impresa, non li inducono a dar valore al tempo. lo usano senza criterio come se non valesse nulla.”

...”Tutti sono avari quando si tratta di tenersi ben stretto il patrimonio, ma sono generosissimi quando si tratta di buttare via il tempo e pensare che questa è l’unica cosa di cui sarebbe molto decoroso essere avari!”

“...L’uomo grande, credimi, quello che è più esente dagli errori umani, non permette che gli si porti via neanche un minuto che gli appartiene, e proprio per questo la sua vita è lunghissima perché è stata sempre sua dal principio alla fine.”

FINE