

DL NEWS 16 ottobre 2020
Newsletter di cultura di mare e di terra

In questo numero troverete la più completa analisi inchiesta sull'applicazione dell'intelligenza artificiale con interventi di editorialisti e docenti a cura di Tobia Costagliola e a seguire Mayflower, una nave dotata di intelligenza propria d Flavio Scopinich. E inoltre il classico resoconto di Francesco Pittaluga sul rapporto storico nave e velivoli. E tante notizie "vive".

Attualità

Rapallo, la storia nei secoli, ed. ERGA, 2018, volume fuori formato, ricco di seduzioni iconografiche e di cronaca e tante curiosità, autrice la architetta Alessandra Rotta, introduzione della prof.ssa Colette Bozzo Dufour. Testo anche in inglese, History trough centuries per gli studiosi e turisti di classe che frequentano la città che ha avuto la micidiale mareggiata ma è risorta mostrando anche delle novità: le antiche ville affacciate ai giardini prima della passeggiata in via di restauri, forse anche il castello molto malandato.

ERGA non finisce di stupire, titoli tanti, bene confezionati, grafica eccellente. Noi li presentiamo. (DL)

Demografia: all'inizio del secolo XX Novecento, la popolazione mondiale era di un miliardo e seicento milioni di esseri umani, nel 1987 eravamo sui cinque miliardi, oggi 2020 le persone di questo pianeta si attestano sui 7,8 miliardi, le previsioni danno fra qualche decina d'anni dieci miliardi.

Cina e India rappresentano il 36 per cento della popolazione mondiale, Africa e paesi asiatici seguono la curva demografica. Reggerà l'ecosistema terrestre a questa moltitudine di esseri viventi? Gli ambientalisti ci pensano qualche volta?

Navi, porti e marittimi : arrivano ogni giorno attraverso i pregevoli magazine online specializzati notizie sui porti. La stampa ci dà il polso come si dice della situazione, porti da completare per ricevere navi sempre più grandi, servizi avanzati come l'elettrificazione delle banchine, accosti preferenziali, grandi opere da iniziare... Il pregevole Avvisatore Marittimo mette in guardia i porti europei: “ i porti non UE non devono rispondere a tutte le regolamentazioni Imo come le emissioni, ecc, e fanno una concorrenza molto “ pericolosa “ per i trasporti marittimi. Alcune novità dai porti europei, Amburgo si è messo al passo con l'elettrificazione delle banchine e l'assistenza alle navi con propulsione LNG ; tra l'altro le navi di Costa Crociere e Aida stanno ormai passando all'LNG, quindi come ad Amburgo e sulle coste americane nei porti la preferenza degli accosti va alle navi elettrificate e con propulsione a LNG, Come è difficile fare il marittimo di questi tempi “pandemici”.Le navi in quarantena perché a bordo si trovano equipaggi contagiati sono sparse in tutto il mondo e il risultato è che i marittimi sono prigionieri di tempi lunghi prima di sbarcare o imbarcare. La profezia di van Loon dei forzati del mare si è avverata in tempi di navi dove la tecnologia offre tutto...

Diritto di veduta e diritto di panorama, parchi nazionali e regionali Il caso Portofino

Portofino Vetta con l'omonimo albergo "kulm", inaugurato da eminenti personalità nei primi novecento con grandi nomi della letteratura come D'Annunzio, Ceccardo Roccatagliata Ceccardi... per una vertenza di proprietà sta andando in rovina, come ville storiche a Nervi e Santa Margherita Ligure. L'ultimo numero di Bacherontius è dedicato da Marco Delpino vice presidente Associazione amici Monte di Portofino alla irrisolta disputa sul Parco omonimo, uno dei luoghi che il creato ha regalato agli uomini e invece aggredito alle sue pendici da una selvaggia cementificazione. E' ancora in parte maggiore salvo, ma non si sa quanto potrà durare se non diventerà Parco Nazionale; regionale significa fare scempio alle colline che circondano Camogli e Rapallo dove i Comuni rilasciano licenze a go-go e per vedere un po' di verde bisogna impugnare il binocolo. Ne abbiamo parlato, abbiamo scritto, Bacherontius si batte con gli amici da anni, ma l'avidità è più forte e la stupidità molto di più. Il rispetto delle leggi ambientali ci sono (quelle buone) fino a chiarire i limiti tra "diritto di panorama e diritto di veduta", una questione di cui parleremo in uno dei prossimi numeri.

Leggete la **RIVISTA MARITTIMA**. Nell'ultimo numero luglio-agosto 2020, la preziosa rivista diretta da Daniele Sapienza, capo anche dell'Ufficio Storico, offre tre articoli di grande spessore. Noi segnaliamo (oltre alla disputa dei confini tra spazio aereo e spazio cosmico) Il punto sulla NATO: mera sopravvivenza o rilancio strategico “.

Bisogna chiarire la posizione della Turchia del dittatore Erdogan, vulnus nel cuore dell'Europa da cui potrebbe scaturire una vera guerra mondiale (Grecia docet e Libia a seguire...).

Dalla rivista Liguria Nautica arriva la H2boat, la prima barca a idrogeno al mondo, emissioni zero e autonomia illimitata presentata al Salone Nautico che si alimenta con il riciclo dell'acqua. Sito www.h2boat.it

Nuovo consolato A COMPAGNA. Per il prossimo biennio alla guida dell'associazione culturale Franco Bampi, Maurizio Daccà, Isabella Descalzo, Francesco Pittaluga, Milena Medicina, Mauro Ferrando, e i consoli Eolo Allegri, Girgio Bianchini, Vittorio Laura, Pietro Pero, Slvana Raiteri.

Per il settore nautico il bilancio è disastroso?- scrive L'Avvisatore Marittimo - fatturato giù tra il 65 e l'80% , citando Francesco Luise referente Yachting di Assoagenti Campania, con negatività del settore turistico estero e soprattutto sulla fiscalità; il settore nautico cambia secondo la interpretazione più vantaggiosa dei Pesi UE. Ci piacerebbe essere smentiti, ma non credo nel nostro paese

QUANDO SCRIVERE SIGNIFICA CONOSCERSI MEGLIO

Dalla recensione di Profezie del Titanic al concetto di progresso

Caro Decio,

ho letto lo scambio di mail tra te ed il dott. Mottolese e ti ringrazio. Constato con piacere che la mia recensione, anche se discutibile, ci ha consentito di stabilire un contatto, spero proficuo, con lui. Io credo che la severità del mio tono sia stata già stemperata dalla spiegazione data dall'autore sul titolo del libro e dalla sua stessa recensione. Non nascondo che la mia prima reazione è scaturita quando ho percepito che quel titolo non corrispondeva al contenuto del libro (opinione strettamente personale).Io sono affezionato, da sempre, ad una interpretazione "classica" dell'evento "Titanic".Per quanto riguarda il contenuto, dopo questa premessa, cambia anche il senso del mio commento.

Si è vero, ho parlato di frustrazione dell'autore. Avrei dovuto meglio precisare che si tratta di frustrazione anche mia e di tutti coloro che ancora oggi si interessano all'affondamento del Titanic e al suo significato nella storia moderna del "progresso". La frustrazione è di coloro che realizzano, continuamente, quanto i moniti derivanti da quella tragedia vengono ancora sottovalutati o, semplicemente, ignorati (perché non conosciuti). Per quanto riguarda le citazioni non mi giustifico con altre spiegazioni perché, come si può ben vedere da quello che scrivo io stesso, abondo anche io di citazioni di terzi che ritengo più autorevoli delle mie quando sono in sintonia col mio pensiero.

Sono incuriosito ed allettato dal progetto letterario di Mottolese di cui spero che renda partecipi anche noi di DLNews.

Grazie e cordiali saluti.

Tobia Costagliola

Spett.le Redazione 21 DL News 2020,
l'editrice ERGA nella persona del suo responsabile
commerciale, sig. Marco Merli, mi ha inviato in allegato il
vostro ultimo numero che contiene una recensione del mio
libro a firma Tobia Costagliola.

Questo è per me motivo di sentito ringraziamento per
l'attenzione dimostrata alla mia prima opera pubblicata,
anche se le osservazioni fatte dal sig. Costagliola sono piuttosto
severe. Intanto voglio precisare che la frase della quarta di
copertina che, a suo dire, vale più di tutto il libro è mia;
mentre non è mio il titolo, anche se concordato con l'editore. Il
titolo iniziale era semplicemente: "Il naufragio del Titanic",
che però sembrava troppo scontato. Si sa del resto che il titolo
lo decide spesso l'editore. Quanto agli eventi storici a cui faccio
riferimento, con un linguaggio "eccessivamente metaforico"
(lo riconosco), non sono profezie ma fatti, conseguenze di una
premessa, quella del progresso senza limiti di cui il XX secolo è
la massima espressione. Lo scritto rifletterebbe così le mie
"frustrazioni"? Beh, penso che se ai ragazzi delle scuole
primarie e secondarie facessero studiare la Storia a partire
dagli orrori senza velature ideologiche del secolo XX, chiunque
si sentirebbe frustrato e umiliato dalla macelleria industriale
del '900. L'epoca delle invasioni barbariche permise che
nascessero quei fari di civiltà e cultura che furono i monasteri
benedettini, mentre in questa sciagurata epoca si cerca di far
arretrare l'umanità intera alla "rupe Tarpea", buttando giù
non solo bambini down, ma anche vecchi e poveri feti
innocenti. Certo che sono frustrato! Mi frustra da matti il
ricordo di aver votato NO al referendum abrogativo della
legge 194 nel 1981. Se avessi il coraggio di un romano non
ancora cristianizzato come Muzio Scevola, nell'anniversario
del 2021 dovrei bruciarmi la mano, anzi tagliarla per lo
scandalo, come dice il Vangelo. Ma ormai cosa stiamo a

sprecare altre parole a dimostrazione di un naufragio senza fine. Con il COVID 19, la grande civiltà globalizzata si è suicidata pubblicamente, come dicono che un ufficiale abbia fatto sul Titanic. Che cosa vuol dire COVID? E' un acronimo latino. Cioè Cave! Omnia Vincit Invictus Deus. Che se lo tenga per detto il signor Xi Jin Ping e cominci a fare i conti della serva:

1917 1989 - inizio e fine del comunismo sovietico (72 anni) - 1949 2021 = 72. A lui la conclusione.

Io, da parte mia, sottolineo l'annuncio fatto dal miliardario australiano Clive Palmer che promette di varare il suo Titanic II nel 2022: passerà alla Storia come "il contagio del Titanic" che, come dico nel mio libro, "non cessa di mietere vittime", anche da morto. Profanare poi con visite turistiche e rapine di souvenir l'abisso dove giace il cadavere, è davvero il colmo della spudoratezza. Ditemi voi che razza di civiltà è questa! Saluti e grazie per l'attenzione.

Pasquale Mottolese

Dottor Lucano buon giorno!

Sono davvero contento del contatto stabilito, grazie all'amico Marco (ERGA), il quale mi aveva girato l'intero numero della rivista on line, che ho apprezzato molto e a cui le chiedo gentilmente di iscrivermi, dopo aver visitato anche il sito. Ma veniamo al Titanic. Ho letto e riletto gli articoli del grande Conrad, usciti all'indomani della tragedia. Certo lui non poteva prevedere quale simbolo e monito per l'umanità sarebbe diventata quella nave, però lo immaginava, da gran profeta e guru. Infatti nel mio libro ha un ruolo centrale proprio in questo senso. Il comandante Costagliola mi fa giustamente osservare che faccio un po' troppo sfoggio delle mie vaste letture. E' vero, ma questo ha un significato che non è tanto dovuto alla vanità personale (che gioca un suo ruolo,

certo!); però tutte quelle citazioni sparse simboleggiano quasi i relitti di una civiltà e di una cultura novecentesche che galleggiano alla deriva sull'oceano della post-modernità. Infatti, dopo Conrad, l'altro nume tutelare del mio scritto è quello del grande scrittore di aforismi colombiano Nicolàs Gòmez Dàvila, che scrisse: "Il ventesimo secolo è un naufragio che non ha fine". E io aggiungerei: tanto è vero che ha contagiato anche il XXI in cui ci dibattiamo disperati e mascherati. Mi dica lei, comandante, se possiamo ancora andar fieri di questo genere di progresso! E qui ne cito un'altro del grande Nicolàs: "Dubitare del progresso è l'unico progresso".

Detto questo, la informo che, da neo pensionato (1° febbraio 2020), sto continuando il progetto letterario che mette al centro la grande metafora del Titanic, con sviluppi davvero imprevedibili. Leggere per credere!

Un cordiale saluto anche da parte mia.

Pasquale Mottolese

(lucano per nascita: 1954 a Rionero in Vulture - PZ; e genovese di adozione dal 1965)

Grazie caro Mottolese, ho voluto pubblicare oltre la lettera del nostro comandante Costagliola anche le sue due risòposte perché contengono dei pensieri profondi tratti dalla discussione del naufragio del Titanic. Che personalmente condivido. (DL)

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

La più completa inchiesta della nostra newsletter sull'Intelligenza Artificiale

DLNews, fin dai primordi, ha sempre mostrato, tra i vari argomenti trattati, una particolare attenzione per la tecnologia navale e la sua transizione, fino alle “autonomous vessels” dei giorni nostri, dando ampio spazio a frequenti e stimolanti dibattiti. E ciò, anche grazie a quelle radici che legano le News alla rivista TTM e, ancor prima, all'Automazione Navale, fondata nel 1970, dal nostro Decio Lucano che ne è stato l'ideatore, il primo editore e direttore. Ciò premesso, in questa edizione, vorrei estendere, nei limiti del possibile, l'attenzione su un argomento, attuale e molto più vasto, che è in stretta relazione anche col progresso tecnologico “navale”:
l'Intelligenza artificiale (I. A.) che potremmo definire soltanto come una semplice tappa nel percorso evolutivo delle tecnologie digitali. Una tappa che ci presenta, in questa evoluzione inarrestabile dell'intelligenza umana, l'occasione per alcune doverose riflessioni. Il termine I. A. non avrebbe alcun significato senza tener conto dei risultati delle tecnologie digitali che, ormai penetrate gradualmente nella nostra vita quotidiana, ne condizionano ogni aspetto, obbligandoci, consciamente o non, a rivedere la nostra struttura cognitiva e, inevitabilmente, il modo di relazionarci col mondo esterno. Un mondo in cui si svolge la nostra vita ormai pervasa dalla diffusione delle citate tecnologie a livello professionale, didattico, etico, relazionale, ecc. Va detto che la citata evoluzione è stata di velocità crescente fino al punto da traumatizzare, soprattutto, certe categorie, tra cui gli anziani,

come se tutto fosse accaduto all'improvviso. Al contrario, si può affermare che i più giovani, sono stati svezzati", in questo nuovo contesto, al punto da essere definiti da noi anziani come "nativi digitali" o "intelligenti digitali". E' la realtà. Una realtà ormai proiettata oltre lo spartiacque tra le capacità intellettuali umane e il progresso tecnologico, nella prospettiva di una completa ristrutturazione dei processi cognitivi, delle modalità di apprendimento e anche del modo di pensare. Una realtà che, vista con eccessivo e entusiasmo per le inimmaginabili potenzialità che dischiude, cela, nel contempo, i rischi a cui lo strumento digitale ci espone con evidenti effetti sulle capacità umane che potrebbero finanche essere stravolte sia a livello individuale che sociale.

Lo stravolgimento delle capacità umane

A questo proposito trovo molto interessante ciò che scrive Suzy Zanardo, prof. associata di Filosofia Morale presso l'Università Europea di Roma, su Aggiornamenti Sociali 08-09/2020 : « [...] *E' legittimo chiedersi se ci troviamo di fronte a un nuovo stadio dell'evoluzione dell'intelligenza umana e dell'organizzazione della società[...] Non è la prima volta che l'umanità affronta un passaggio di questo genere, in cui l'innovazione tecnica si rivela capace di ristrutturare i processi cognitivi e di apprendimento, la rappresentazione del mondo e il modo stesso in cui pensiamo. Particolarmente appropriata è l'analogia con l'invenzione della scrittura. Da quando essa esiste, imparare a leggere e scrivere è diventata l'abilità fondamentale da acquisire, e l'antropologia ci insegna quanto siano diverse le società che conoscono la scrittura rispetto a quelle che la ignorano, anche dal punto di vista della strutturazione dei ruoli sociali e dell'esercizio del potere. Abbiamo così un precedente a cui guardare per aiutarci a inquadrare la situazione. Illuminanti a questo riguardo sono*

alcuni spunti del Fedro di Platone, in cui Socrate esprime perplessità di fronte al mettere per iscritto i suoi dialoghi. L'immobilità della parola scritta rischia di estinguere il procedimento dialogico al cuore dell'educazione e della filosofia; la scrittura inoltre si presenta come un'esteriorizzazione della memoria. In altre parole, Socrate dà voce al timore che la tecnica rappresenti una forma di espropriazione dell'umano. In questo testo, la scrittura è indicata con il termine pharmakon che in greco ha un doppio significato, potendo indicare tanto la medicina quanto il veleno. Si evidenzia così l'ambivalenza di ogni tecnica, il cui uso, per non essere tossico, richiede l'intelligenza della somministrazione e il governo responsabile dei mezzi. Questa condizione vale anche per le moderne tecnologie digitali; comprendere che cosa concretamente questo significhi richiede, in primo luogo, di situarle nella configurazione culturale presente, di cui esse sono veicolo ed espressione. [...]».

Uso responsabile dell'intelligenza artificiale. L'anima doppia della tecnologia

La prof. Zanardo esplora l'ambivalenza di questo nuovo pharmakon richiamando l'attenzione a quegli aspetti preoccupanti che richiedono più cautela. Il senso non è certo quello di spingere al rifiuto di uno strumento in cui già siamo immersi, ma di incoraggiarne un uso responsabile, in modo che esso possa liberare tutte le sue potenzialità. In definitiva, ogni medaglia ha due facce: una virtuosa, l'altra non priva di rischi. Sono proprio questi due aspetti opposti su cui un libro scritto da Gustavo Ghidini (prof. emerito della Luiss di Roma) e Daniele Manca (editorialista del Corriere della Sera) con Alessandro Massolo (funzionario dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato), si propone di indagare. Il libro è

“La nuova civiltà digitale. L’anima doppia della tecnologia (Solferino ed.2020)”.

Ma di che cosa stiamo parlando? Maurizio Ferrera (Corriere della Sera) ha letto per noi il libro di cui riporto qui di seguito la sua recensione:

«Stiamo varcando le porte di un novo tipo di civiltà: quella digitale. Ad alimentare il cambiamento sono soprattutto le nuove tecnologie. Internet e la telefonia smart stanno portando alla connettività di tutto, comprese le «cose». I “big data” mettono a disposizione vasti insiemi di informazioni analizzabili tramite sofisticati algoritmi. L’intelligenza artificiale consente a robot e macchine di imparare a svolgere in quasi-autonomia molte funzioni. Si può produrre a distanza grazie alla manifattura «additiva» e alla stampa 3D. Le “blockchain” immagazzinano dati in registri digitali la cui integrità è garantita dall’uso di complesse crittografie. La lista potrebbe continuare. Gli autori del libro hanno perciò ragione a intitolarlo La nuova civiltà digitale: non occorre essere marxisti per capire che i nuovi modi di produzione stanno avendo ripercussioni a cascata nelle sfere della società, della politica e della cultura.

Di fronte a questi cambiamenti si confrontano due narrazioni. Una catastrofista: sarà la fine del lavoro umano, l’avvento del Grande Fratello. L’altra è trionfalistica: ci libereremo della famosa condanna biblica, saranno le macchine a fare fatica al nostro posto. Il messaggio del libro è più sobrio e pacato: dobbiamo ragionare sulle luci e sulle ombre di ciò che sta accadendo, “separare il grano dal loglio”».

Che la civiltà digitale abbia effetti positivi sul piano della prosperità materiale, delle opportunità di scelta, dell’accesso alla conoscenza non ci possono essere dubbi. Ma occorre tenere ben presenti anche gli effetti negativi. Se impariamo a conoscerli, forse li possiamo neutralizzare.

Il mondo del lavoro

Prendiamo il mondo del lavoro. Invece di usare le macchine, gli umani si limiteranno a monitorarle, definendo ciò che deve essere fatto e come, e poi usando i robot per ottenere esattamente il risultato voluto. Creatività, immaginazione, intelligenza emotiva saranno i fattori determinanti, spariranno progressivamente le mansioni ripetitive e poco gratificanti. C'è però anche il rischio di nuove forme di monitoraggio e controllo invasivo sulle prestazioni lavorative. Nasceranno nuovi settori produttivi e dunque posti di lavoro «di qualità» aggiuntivi (specialisti di big data, social media manager, ingegneri esperti in cognitive computing, architetti per la cosiddetta «internet delle cose», sviluppatori di blockchain e così via). Ma sta già nascendo un nuovo sottoproletariato digitale, soprattutto intorno alla "gig economy," il lavoro tramite piattaforme digitali. E si stanno creando nuove diseguaglianze. La pandemia Covid-19 ha platealmente mostrato gli effetti socialmente dirompenti e iniqui causati dalle diverse opportunità di accesso al lavoro, al consumo, all'istruzione digitali.

Sotto il profilo sociale, aumentano le possibilità di comunicazione, interazione, scambi su scala globale. E ormai basta un click per accedere ad ogni tipo di informazione e di testo: la biblioteca di Babele immaginata da Borges è già una realtà. Gli elettori possono farsi un'idea in tempo reale di che cosa fanno i politici, ad ogni livello di governo.

Ma c'è l'altro lato della medaglia. L'inondazione di fake news, in primo luogo. Ma anche la difficoltà di orientarsi fra tante news plausibili e fondate, che però dicono cose diverse (sul Covid-19 gli scienziati sono divisi, non si sa a chi dare credito). Il mondo dei social consente a chiunque di dire qualunque cosa, ma molti usano male questa opportunità. Le «camere

d'eco» delle comunità online sono brodo di cultura dei discorsi d'odio (razziale, etnico, religioso e così via). Molti utenti finiscono per esibire in forma esaltata il loro ego individuale, «rischiando di trasformare la società in un insieme di monadi», come osservano giustamente gli autori. La politica può dar luogo alle pratiche manipolatorie della post-verità e sfruttare i big data per istituire subdolamente uno «stato di sorveglianza»: un rischio da non sottovalutare sulla scia delle tecniche di tracciamento in corso di sperimentazione sulla scia del Covid-19.

Una parte molto interessante del volume è la discussione delle possibili contro-misure. Nella sfera del lavoro, la strada maestra è la formazione (che deve proseguire per tutto l'arco della vita). Ma l'approccio deve essere pragmatico, basato su un dialogo stretto con il mondo delle imprese. Siccome servono risorse, occorre valutare come «tassare» la digitalizzazione. Per l'uso dei robot al posto degli umani, per esempio. Oppure ridisegnando il prelievo sui giganti della rete e sulla loro quotidiana predazione dei dati personali degli utenti, a scopo di lucro. Molto può e deve essere fatto tramite la regolazione e la lotta agli oligopoli.

Nella sfera dell'informazione e della cultura, gli autori suggeriscono di iniettare robusti «anticorpi illuministici» nella scuola (fra i docenti in primis) e in tutti i canali che formano i professionisti dell'informazione. Senza questo filtro di base, le sanzioni o i controlli non servono, persino il fact checking diventa irrilevante, rimbalza su pregiudizi e barriere cognitive difficili da superare. (Fact checking o factchecking : nel lavoro giornalistico, è la verifica puntigliosa dei fatti e delle fonti, tesa anche a valutare la fondatezza di notizie o affermazioni con particolar riferimento a quanto viene diffuso mediante la Rete. Ndr)

La metafora degli anticorpi illuministici è bella e calzante. Purché sia chiaro che ciò che serve non è la smania enciclopedica, ma l'esercizio critico e scettico della ragione. Imparare a pensar bene e a far funzionare in modo corretto il concetto di verità, ossia la funzione mentale che attiviamo per verificare, appunto, il legame fra ciò che si dice e si ascolta e «le cose come stanno».

Il libro fornisce spunti interessanti anche su come la civiltà digitale sta cambiando il «mondo della vita», quello entro cui conduciamo la nostra concreta esistenza insieme agli altri. Qui il nodo centrale è il rapporto fra esperienza offline e online.

ONLIFE

Il filosofo Luciano Floridi ha coniato un nuovo termine a riguardo: l'«onlife», una sfera con confini sempre più sottili fra il reale e il virtuale, fra uomo, macchina e ambiente, fra essere e interagire. L'avvento della civiltà digitale comporterà una revisione profonda dei quadri cognitivi che abbiamo sviluppato durante la modernità per orientarci nel mondo e attribuirgli un senso. È la sfida dell'iper-connettività, del possibile salto, per dirla con Yuval Noah Harari, dall'Homo sapiens all'Homo deus. Dibattiti e scenari affascinanti, ma da trattare con molta cura. Per usare il motto di Ghidini, Manca e Massolo, dobbiamo prestare sempre attenzione a separare il grano dal loglio. E a temperare, con il pensiero critico, sia le derive catastrofiste sia quelle trionfaliste».

Mi perdonerete ma faccio un passo indietro.

L'accesso immediato ad una quantità enorme di informazioni è ritenuto da alcuni come un salto evolutivo delle capacità cognitive. Ma quale è il rovescio della medaglia? Ognuno di noi potrebbe constatarlo: è il rischio (per me già realtà) di una riduzione dell'intelligenza ad un "processo meccanico" in cui

mentre si cerca di avvicinare l'intelligenza artificiale a quella umana, si finisce per appiattire la seconda sulla prima.

A questo riguardo la prof. Zanardo, dianzi citata, conclude: « *Una cosa è certa: se, da una parte, “le agili, multifunzionali, multimodali, integrative abilità di un’impostazione mentale digitale” rappresentano strategie cognitive rispondenti al nostro mondo, dall’altra, il cervello analitico, inferenziale, prospettico e lettore con tutta la sua capacità di umana consapevolezza (Wolf 2009, 247) è*

un dono irrinunciabile, pena la perdita del senso di sé e la produzione di ambienti dissociati».

Io aggiungerei che ciò è maggiormente sentito da una mente abituata ad essere sempre attiva con o senza "digitalizzazione". Ma cosa accade a tante altre menti, più pigre o meno esercitate (e sono tante) che, senza alcuno sforzo critico, si affidano alla "macchina" e vi si abituanano fino a eliminare ogni "partecipazione" individuale attiva? Non solo ne diventano succubi attraverso tante modalità di manipolazione commerciale, intellettuale, politica e quant'altro, ma corrono il rischio di una pericolosa "atrofia" dell'intelligenza stessa e della immaginazione che le è congeniale.

Gli interrogativi posti da Black Mirror

Avete visto qualche episodio della serie Black Mirror sulla rete televisiva Netflix?

Il termine Black Mirror si riferisce allo schermo spento di un computer o di un televisore. L'immagine iconica della serie che apre ogni episodio è, infatti, quella di un monitor rotto. Si tratta di una serie antologica, in quanto ogni episodio rappresenta un racconto autonomo, con personaggi e scenari propri senza connessione narrativa con gli altri. Il filo conduttore della serie è l'impatto delle tecnologie digitali sulla

vita umana e le loro possibili conseguenze. Il critico cinematografico Andrea Lavagnini ha pubblicato, a questo riguardo, un dossier su Aggiornamenti Sociali 06-07 del 2020 intitolato: I futuri distopici di Black Mirror. Una serie Tv interroga la rivoluzione digitale. La serie ideata e prodotta dal giornalista Charlie Brooker mette in scena, con tono provocatorio, le possibilità e soprattutto le inquietudini legate alla rivoluzione digitale, sollevando numerosi interrogativi etici rispetto all'impiego delle innovazioni di cui essa è portatrice. Il taglio tendenzialmente pessimista della serie ne ha fatto un caposaldo del genere "distopico", cioè di quel filone letterario e cinematografico che descrive un futuro infausto per l'umanità. Non a caso, molti giornalisti, di fronte all'attuale pandemia di COVID-19, hanno affermato che «sembra un episodio di Black Mirror!». I meccanismi della narrazione cinematografica riescono a proporre, attraverso rapide sequenze, questioni teoriche ed etiche impegnative: come può un computer essere consapevole di sé? Gli algoritmi limitano la nostra libertà individuale? Un bot animato può riscuotere consenso politico? Una macchina può distinguere il bene dal male? (Bot è un software che accede alla rete e sostituisce gli operatori umani nello svolgere compiti gravosi, per esempio esplorando i contenuti di milioni di siti web per indicizzarli. Nel mondo anglosassone, per bot si intende un programma che sui social media imita il comportamento umano, al punto da far credere all'utente di stare interagendo con un'altra persona. Ndr).

Avete mai letto sul vostro pc, nel corso di uno dei molteplici ingressi che, purtroppo, spesso effettuiamo sugli innumerevoli siti di banche, pubbliche amministrazioni, acquisti on line e tant'altro, la frase: Non sono un computer? Bene. Prima di consentirvi di accedere al servizio particolare di cui avete bisogno, il "sistema" a cui siete collegati attiva delle modalità

di sicurezza e di individuazione dell'interlocutore (cioè Voi o io che siamo da questa parte col nostro pc). Tutti ci siamo ormai resi conto che il nostro interlocutore è un sistema telematico che va dal semplice computer al robot, negli impianti più sofisticati. L'aspetto più paradossale e più sorprendente, che ci induce a profonde riflessioni, emerge quando il tuo anonimo interlocutore attiva una procedura "investigativa" per accertarsi che tu non sei un robot: un robot che diffida di un altro robot e che ha bisogno di una valida prova che tu o io siamo esseri umani (!) Si tratta soltanto della punta di un iceberg contro cui, prima o poi andremo a cozzare. Il discorso è troppo lungo ma sarà bene che io accenni, prima di chiudere, ai "Cookies" che hanno un ruolo fondamentale non solo in Black Mirror ma anche nella realtà.

La maggior parte delle persone sa che quando si visita un sito internet esso rilascia sul computer un"cookie" che può essere considerata una specie di ricevuta per certificare la visita. I "cookies" sono file di testo in cui sono scritte informazioni riguardo il sito visitato ed il computer usato per navigare. Sono" i bigliettini da visita" che i siti lasciano sulla nostra navigazione sul web e sono utili per migliorare la nostra esperienza durante la navigazione in Rete. Tuttavia, se pur regolamentati per legge, a livello Europeo, costituiscono sempre un pericolo per la nostra privacy e non solo. Infatti raccolgono un sacco di informazioni su di noi. E sono in grado di seguirci continuamente per fornirci pacchetti di annunci mirati in base ai dati che la nostra navigazione fornisce in automatico senza alcuna nostra autorizzazione. Alcuni "cookies" sono controllabili (non sempre facilmente) altri, invece, oltre ad essere invasivi, sono difficilmente contrastabili. Ritornando a Black Mirror, i cookies vengono presentati come una copia perfetta del cervello di una persona: nella realtà virtuale un cookie ha esattamente la stessa apparenza della

persona da cui è stato copiato, possiede la stessa memoria e i suoi tratti comportamentali. In tutta la serie si evidenzia quanto sia indistinguibile la “macchina” dalla “persona”. Questa ambiguità, tuttavia potrebbe apparire superata pensando che l’essere umano è consapevole del proprio stato interiore e che è capace di scegliere in base alla sua libertà, mentre la macchina solo in base ad un calcolo di vantaggi e benefici. Tuttavia, a maggior sollecitazione delle nostre riflessioni, nel mondo di Black Mirror i “cookies” si dimostrano più paradossalmente umani degli umani. E, infatti, viene da pensare: che cosa resta di umano, in persone che accettano deliberatamente la replica di sé stessi? E qui, però, si completa la funzione didattica di questa serie Tv. A. Lavagnini, per nostra consolazione e riflessione, afferma che

“lo spettacolo, a volte morboso a volte crudele, non è organizzato per noi ma per un pubblico che ha perso la propria umanità”.

Attraverso l’osservazione di quelle moltitudini crudeli a noi spettatori è data la possibilità di non trasformarci in loro. Ma come? “Charlie Brooker sembra regalare una possibilità di salvezza sotto forma dell’ultimo verso della canzone Anyone di Irma Thomas, che come una luce fioca illumina e accompagna i momenti più tetri della serie. Come può l’uomo non trasformarsi in un mostro?

“If they try love, they’ll understand”

Tobia Costagliola

Vorrei solo aggiungere all’analisi equilibrata di Tobia Costagliola e completata da testimonianze illustri, il ricordo di una persona considerata uno dei maestri dell’intelligenza artificiale, il professor Vincenzo Tagliasco, docente di bioingegneria, che l’11 maggio 2008 trovò la morte per un colpo

di pistola (presumibilmente un suicidio conoscendo il suo problema interiore) nei pressi del Santuario delle Grazie sulla strada che porta a Chiavari in Liguria. Tagliasco si rese conto di dove avrebbe portato l'uso sconsigliato (videogame, ecc) della Rete. Ma ancora aggiungo che recenti ricerche di università hanno rilevato che il quoziente di intelligenza dei giovani è sceso del 12/13 %, cioè una riduzione delle loro capacità cognitive. (Decio Lucano)

○*○*○*○*○○*○*○

MAYFLOWER , UNA NAVE DOTATA DI INTELLIGENZA PROPRIA di **Flavio Scopinich**

Caro Decio, ho casualmente visto un servizio sul nuovo M.A.S (Mayflower Autonomous Ship), un mezzo navale che proietta la tecnica di navigazione in avanti di alcuni decenni se non secoli.

Il M.A.S. non è solamente una “unmanned ship”, non è solamente una “unmanned and remoted controlled ship”, ma è una: “unmanned, uncontrolled ship, and Autonomous Ship”, ovvero una nave dotata di intelligenza propria, che le consente di prendere decisioni caso per caso sul da farsi, in funzione delle informazioni ricevute dai propri sensori installati a bordo.

Il nome della nave: “Mayflower” non è scelto a caso, in quanto, come la sua famosa progenitrice, dovrebbe (400 anni dopo il viaggio della prima “Mayflower”), salpare da Plymouth in Inghilterra alla volta degli USA, navigando in

modo autonomo, senza ausilio o controllo da parte di un crew rimasto nella base a terra.

Il 1° viaggio originale della “Mayflower”, cominciò 400 anni fa, il 6 Settembre 1620 (circa un po' più di un secolo dopo la scoperta di Cristoforo Colombo), quando il veliero Mayflower salpò dal porto di Plymouth con a bordo 102 passeggeri e circa 30 persone di equipaggio.

Il “!Mayflower” dopo un viaggio di oltre 2 mesi, riuscì a toccare terra il 21 Dicembre 1620, sulle coste americane, di quello che oggi è conosciuto come Plymouth Massachusset. Evento storico che sancì di fatto, la creazione della prima colonia inglese nel nuovo continente.

Ebbene 400 anni dopo tale evento, un' altra nave chiamata “Mayflower” ripeterà lo stesso viaggio, ma senza esseri umani a bordo ed in un tempo molto più breve, non 2 mesi ma solo 2 settimane, partendo da Plymouth (forse addirittura in questo settembre) alla volta degli USA.

Una nave capace di inaugurare una nuova era, quella delle “Autonomous Ship”, ovvero navi capaci di navigare da sole, in tutto e per tutto indipendenti dall'intervento umano.

Questa nave si è potuta realizzare grazie alla “ProMare” una organizzazione No-Profit che si è occupata della costruzione, e della IBM, che ha curato la parte di hardware e software, che sono il cuore intrinseco della parte “Auto-decisionale” della nave stessa.

Il direttore del progetto Brett Phaneuf, che ha molti collegamenti sia storici che reali con il primo “Mayflower”, attualmente vive in Plymouth (UK), e voleva in qualche modo contribuire alla commemorazione dei 400 anni del viaggio del Mayflower.

Partendo dallo spirito avventuroso della prima “Mayflower”, non era interessato ad una “replica” del veliero, ma era invece

interessato in qualcosa che potesse essere ricordato nei prossimi 400 anni a venire.

Il suo interesse principale era focalizzato sull'aspetto della autonomia, quindi una soluzione che contemplasse la propulsione elettrica; un tipo di propulsione ottimale, che poteva essere abbinata a pannelli solari fotovoltaici, purchè di adeguata superficie.

Design dello Scafo

Dopo diversi studi ed analisi, si decise che lo scafo del M.A.S., avrebbe dovuto essere di tipo trimarano, realizzato con uno scafo lungo centrale che garantiva una efficienza di propulsione maggiore, unito a due stabilizzatori laterali più corti, tramite due ali che oltre ad incrementare la rigidità torsionale, forniscono la superficie aggiuntiva per ospitare i pannelli fotovoltaici, necessari a rifornire di energia le batterie di bordo, il disegno qui sotto mostra la disposizione dei pannelli solari sulla superficie esterna dello scafo.

La propulsione comunque non è solamente elettrica, e come la progenitrice contempla anche la propulsione velica creando una soluzione di tipo misto, sia a vela che elettrica; con l'aggiunta di un generatore di emergenza diesel, quale sistema di back-up elettrico in caso di estrema necessità.

Lo scafo del trimarano, è stato costruito in Polonia presso i cantieri navali di Gdansk, ed il lungo scafo centrale ha 5 paratie stagne trasversali, che comprendono la paratia anticollisione a prua e quella di poppa.

- Radio detecting and ranging (RADAR)
- Global Positioning System (GPS)
- Satellites
- Camera

Come già scritto in precedenza, i dati di centinaia di navi sono già state acquisite ed inserite nella banca dati del sistema, in

modo da alimentare il sistema basato sugli algoritmi decisionali.

Acquisizione dati.

Secondo i responsabili della IBM, il software “Deep Learning” elaborato dalla IBM, acquisisce ed analizza i dati da utilizzare per il sistema di anti-collisione. Tutti i dati vengono conglobati al fine di creare una visione multidimensionale dello spazio intorno alla nave, cercando di evitare la situazione dove in caso di lunghi periodi di mancata connessione, la nave non debba tornare sulle sue decisioni e chiedere assistenza al centro operativo a terra.

Secondo il progetto della IBM, il sistema della nave è in grado di usare il sofisticato programma IBM - O.D.M. (Operational Decision Maker), programma principalmente utilizzato dalle società finanziarie, per eseguire complesse decisioni di tipo finanziario.

Uno dei vantaggi principali di una nave unmanned è che tutto quello che serve per l’equipaggio, in termini di spazio e peso, non serve e può essere eliminato.

Quindi non servono: cabine, serbatoi per l’acqua e cambusa per il cibo, e tutti gli altri spazi (e pesi) necessari alla presenza umana sulla nave.

Attualmente, ci sono alcune navi con un elevato livello di automazione, ma che comunque, essendo “manned”, richiedono un crew minimo di circa 6-12 persone, e relative “facilities” per essi.

Scopo principale del primo viaggio del M.A.S., sarà quello di compiere ricerche oceanografiche, ma sarà anche un ottimo banco di prova per testare il sistema di intelligenza artificiale,

ed ancora di più il sistema di algoritmi matematici che servono al “Self Learning” del sistema stesso.

Ai fini di essere efficacemente utilizzato anche come sistema anti-collisione, il sistema è stato fornito in partenza, con una banca dati che comprende esempi e dati di oltre un centinaio di navi. Ma tale banca dati verrà incrementata (giorno per giorno), in maniera autonoma dal sistema stesso, basandosi sui dati acquisiti di volta in volta tramite le osservazioni dei diversi sensori di cui è dotata la nave.

Pur lasciando il sistema stesso libero di gestire la nave in modo autonomo, per maggiore sicurezza un team nel centro di controllo di Plymouth (UK), seguirà i primi giorni di navigazione del M.A.S. per intervenire in caso di emergenza, però una volta superate le isole Scilly, il M.A.S. sarà lasciato libero di decidere in modo autonomo la propria rotta e le relative manovre di disimpegno e/o osservazione.

Intelligenza Artificiale

Il sistema di Intelligenza Artificiale che guida il M.A.S., è stato elaborato e fornito dalla IBM. La nave è in grado di prendere durante la navigazione oceanica le proprie decisioni in modo completamente autonomo, soprattutto nell’ottica di sistema “anti-collisione”, ed addirittura potrebbe fare delle telefonate satellitare nel caso necessitasse di assistenza da parte del team basato a terra.

Il sistema decisionale che prende le decisioni, è basato sui dati acquisiti dai seguenti sensori:

- Light detecting and ranging (LIDAR)

Confronto fra le due “Mayflower”

E’ interessante eseguire una valutazione comparativa, fra il Mayflower del 1620 ed il M.A.S. dei giorni nostri, al fine di valutare a parità di argomento, le differenze ed i progressi

fatti in 4 secoli di navigazione, dati comparati come da tabella sottostante.

Oggetto

Mayflower 1620

Mayflower 2020

Sistema di Navigazione

Bussola,

Carte nautiche,

Punto Nave stimato,

Clessidra,

Stato dell'arte della navigazione inerziale,

Sistema di posizionamento GNSS.

Strumentazione metereologica ed oceanografica;

Tecnologie innovative

Osservazione solare meridiana.

“Great Iron Screw” (*)

Dati elaborati da IBM Power AI vision con strumentazione a bordo.

IBM “Deep Learning” system in aiuto per evitare rischi per mare

Sensori

Occhi ed orecchie dell'equipaggio e dei passeggeri

Sensori acustici.

Sensori di temperatura.

Campionatori di acqua ed aria

(*) – Il “Great Iron Screw”, era un tornichetto gigante, portato dai passeggeri, che lo volevano usare come utensile di potenza, per costruire un villaggio una volta arrivati a destinazione. Tale tornichetto, è stato usato per riportare in posizione e rinforzare dal di sotto, un baglio principale del “Mayflower”, che si era rotto (collassato), durante una

tempesta.

Microplastica

All'interno dello scafo sono stati ricavati e destinati alla ricerca 3 distinti scompartimenti, in quanto secondo il direttore dell'istituto marittimo dell'Università, questo viaggio è una ottima opportunità di campionare le acque oceaniche in modo da rilevare i contenuti delle microplastiche presenti in esse. Dove per “Microplastiche”, si intendono gli accumuli di mini-frammenti plastici nelle acque oceaniche.

Accumuli, che sono fonte di preoccupazione da parte dei biologi, in quanto vanno ad inserirsi nella catena della alimentazione animale degli esseri viventi che abitano gli oceani.

Scopo di questi campionamenti è quello di realizzare delle mappe basate sulle estrapolazione dei dati puntuali eseguiti.

Il fatto che la nave sia capace di decisioni autonome, in base ai dati rilevati sul momento, consente (potenzialmente) di andare automaticamente ad esplorare delle aree remote, che altrimenti non verrebbero campionate perché non ritenute nell'immediatezze di interesse scientifico.

Secondo la visione dei progettisti, da qui a dieci anni, se la nave fosse nel profondo dell'Oceano Indiano, ed individuasse qualcosa di inusuale ma di interesse per gli studiosi, potrebbe deviare da sola in modo da osservare e raccogliere altri dati e dire. “E' qui dove vorrei andare”.

CHI LA ASSICURA?

Come già osservato e discusso in molti dei simposi e meeting, che trattavano la conduzione e la gestione delle navi

Unmanned (con o senza controllo in remoto) sono sempre stati portati alla attenzione i seguenti argomenti circa:

Assicurazione, Cyber-security; pirateria.

Anche il M.A.S. deve affrontare gli stessi problemi, ma il primo viaggio verra assicurato dalla Società “GARD”, che con

coraggio e lungimiranza vuole essere la prima compagnia assicurativa ad assicurare una nave abilitata alla navigazione oceanica “unmanned”.

Secondo le analisi della compagnie assicurative, i maggiori rischi che potrebbe correre la nave sono stati individuati nelle condizioni meteorologiche ed oceaniche, più che da altre navi.

Secondo la compagnia assicurativa, quello che dovrà affrontare il M.A.S. è una situazione sconosciuta ed eccitante, secondo il ragionamento che oggi come oggi, l’umanità conosce meglio la superficie della Luna, piuttosto che la superficie degli oceani.

Secondo la compagnia, il M.A.S., è il primo della serie di tante navi simili, che aiuteranno l’uomo ad implementare lo stato di conoscenza degli Oceani.

Riporto volentieri (in lingua originale) le dichiarazioni di alcune delle persone che più hanno contribuito alla realizzazione di questo progetto proiettato nel futuro.

The original Mayflower voyage was all about exploration into a new world, and this project is to a large extent the same. It takes autonomous marine vessels to a new level and opens up countless scientific possibilities. We have made considerable progress over the past three years, and it is exciting to now see our vision taking shape as we continue preparations for the crossing next September.

Fredrik Soreide, the ProMare Project Director

This voyage has the potential to be a real game-changer and cements Plymouth’s reputation as a world-leading hub of marine science. It gives us the genuine capability to explore new and innovative research opportunities that have not previously been possible. It also raises the bar in terms of autonomous vessels, a world first that could set the standard for others in the field to follow.

Professor Kevin Jones, Executive Dean of Science and Engineering

FLAVIO SCOPINICH

Assemblea Generale Ordinaria Associazione Promotori Musei del Mare

Cari Associati,
vi invitiamo a partecipare all'annuale Assemblea Generale Ordinaria dell'Associazione Promotori Musei del Mare che per le restrizioni legate all'emergenza sanitaria, quest'anno avverrà in modalità virtuale. mercoledì 21 ottobre in seconda convocazione alle ore 11,00 alle ore 7 in prima convocazione

Tramite webconference Zoom, scaricando l'app e partecipando alla riunione con il link:

<https://us02web.zoom.us/j/89937980174?pwd=UjB0QzM4bWQ5d1ZqcTlJS0x4ME5MZz09>

Oppure tramite telefono: +39 069 480 6488 e digitando: ID riunione: 899 3798 0174 e Passcode: 994328

Ordine del giorno:

Relazione del Presidente Mauro Iguera sullo stato dell'Associazione;

Consuntivo 2019 votazione per approvazione;

Budget 2020 votazione per approvazione;

Modifica statuto per adeguamento codice del terzo settore, approvazione.

La documentazione sarà inviata in prossimità dell'Assemblea. Spero di potervi incontrare, anche se virtualmente, a questo importante appuntamento.

Con i miei migliori saluti

Anna Dentoni Segretario Generale Promotori Musei
Mare

“STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA”

*ovvero, quando per dovere di cronaca ci concediamo qualche
digressione pur restando in tema...*

di **Francesco Pittaluga**

PREMESSA:

Abbiamo già avuto modo in questa sede di fare alcune digressioni dal settore marittimo a quello aeronautico: i due campi, infatti, hanno più punti in comune di quanto si possa pensare e, soprattutto in sede industriale e produttiva, spesso hanno proceduto di pari passo nel quadro dell'attività delle varie società del settore. Le quali, peraltro, hanno in alcuni casi avuto origini comuni o sono state gestite dagli stessi organismi in epoche in cui il “made in Italy” non annoverava ancora stilisti di moda, peraltro importantissimi per l'economia nazionale, ma importanti gruppi industriali all'avanguardia in campo mondiale.

Da ciò, di conseguenza, la caratterizzazione di precise aree geografico-economiche di cui la Liguria, ovviamente assieme ad altre regioni, è stata una delle esponenti di spicco e lo è ancora al giorno d'oggi, seppur in una prospettiva mutata nel tempo ed in una produzione che si è via via diversificata, trasformata ed integrata in un più ampio disegno nazionale che però non sempre ha dato i risultati sperati.

In tale ottica, questa ricognizione vuole essere il doveroso ricordo di un'epoca in cui la produzione industriale del Paese si stava trasformando ed ai tradizionali campi d'azione se ne affiancavano altri. Fra questi, non a caso dalle realtà attinenti ai cantieri navali presero forma le prime produzioni aeronautiche ed è anche per questo che, almeno all'inizio e per alcuni decenni, sarebbe stato destino annoverare le maestranze liguri del settore aeronautico fra quelle all'avanguardia anche in questo nuovo campo oltreché in quello navale.

Ne ripercorreremo la storia in due capitoli, di cui questo è il primo.

“ QUANDO A GENOVA SI COSTRUIVANO AEROPLANI “ Il ruolo dell'Ansaldo

La tradizione genovese e ligure dei cantieri navali è risaputa: come pure si sa che in campo aeronautico la Regione è sempre stata in primo piano grazie all'attività della Piaggio iniziata nel secondo decennio del secolo scorso.

Forse meno noto è il fatto che lo sia stata anche agli albori dell'aeronautica stessa, quando, agli inizi del Novecento, muoveva i primi passi questo nuovo mezzo di trasporto che in poco più di sessant'anni avrebbe portato l'uomo sulla Luna e i primi a cimentarsi con esso venivano definiti con ammirazione e diffidenza... “quei temerari sulle macchine volanti”!

Il fatto che la Liguria sia stata all'avanguardia anche in questo campo non è casuale:

il dinamismo economico e industriale che faceva della Genova di fine Ottocento-primi Novecento uno dei crocevia

commerciali del mondo, la presenza in Liguria di industriali illuminati e lungimiranti e di maestranze altamente qualificate sotto il profilo tecnologico e la vicinanza della Francia, all'inizio Paese europeo "leader" in campo aeronautico dopo il volo dei Fratelli Wright in Carolina-USA nel 1903, sono tutti elementi che, messi assieme, hanno concorso ad un primo interesse verso questo nuovo mezzo di trasporto che si è poi sviluppato in un'importante attività industriale che ha lasciato in seguito tanti eredi in altre parti d'Italia ma risulta oggi pressochè dimenticata o sottovalutata.

A conferma di ciò, non a caso uno dei primi se non il primo aeroplano assemblato nella nostra Nazione è stato il piccolo monoplano ideato e costruito da Mino Balbi di Robecco, genovese doc e futuro calciatore e tennista, nel 1910 presso i cantieri navali Costaguta di Voltri. Il velivolo, costato quindicimila lire di allora, in tela e legno e caratterizzato da una fusoliera a sezione triangolare con carrello fisso, era equipaggiato con un motore Anzani fabbricato a Torino della potenza di 24 cavalli. Quando uscì dal cantiere suscitò l'interesse dell'ingegnere francese Thouvenot e la malcelata invidia di Blèriot, asso dell'aviazione d'oltralpe e già famoso per le sue prime imprese aeronautiche: anche il poeta Mario Maria Martini, letterato attivissimo nella Genova del primo Novecento e fervente dannunziano ne venne colpito, tant'è vero che fece di tutto per fare da padrino alla nuovissima macchina che battezzò "Issione", personaggio della mitologia greca caro al Vate di Pescara che poi il Martini seguirà nell'impresa di Fiume. Il velivolo di Mino Balbi volerà per qualche anno ancora ma, sebbene i cantieri Costaguta si cimenteranno nella costruzione di alcuni idrovolanti, non avrà un seguito di produzione industriale perchè il suo ideatore, dopo averlo trasferito a Cameri presso il Lago Maggiore sede di un'importante scuola di volo, se ne disinteresserà per

dedicarsi alle attività sportive che più gli si confacevano. Confiderà in seguito che come giocava a tennis e a pallone così aveva volato: per passione, per gioia, per piacere personale, perchè voleva sentire cosa si prova a volare. Alla qualifica ufficiale di primo pioniere dell'aeronautica italiana non ambiva e la lasciò ad altri, anche se è stato il primo a Genova, e forse in tutta Italia, a costruire un aeroplano.

Per porre la prima pietra di quella che sarà la storia ufficiale dell'industria aeronautica in Liguria dobbiamo quindi guardare all'Ansaldo, all'epoca uno dei maggiori consorzi nazionali nel campo della cantieristica navale e non solo. Specializzata in tutte o quasi le branche operative che sfruttavano le invenzioni e i manufatti riguardanti la moderna siderurgia, aveva allora nella figura del commendatore Ferdinando Maria Perrone il suo massimo esponente. Attento e curioso di tutte le innovazioni tecniche che andavano prendendo piede nei primi anni del secolo ventesimo, dati i rapporti ed i contatti che le sue aziende avevano coi principali gruppi industriali europei, non avrebbe potuto sfuggirgli l'opportunità di fare entrare l'Ansaldo anche nel nuovo, per allora, campo dell'aeronautica. Ciò è dimostrato dal fitto carteggio intervenuto fra lui e l'ingegnere Guido Luzzatti, corrispondente da Parigi per conto dei rapporti commerciali che il governo italiano aveva col mondo industriale francese e nella fattispecie con le officine Surcouf e Farman legate al mondo dell'aviazione. Complici di ciò anche le varie manifestazioni aeronautiche che vedranno coinvolta Genova e la Liguria grazie ai primissimi voli dimostrativi di piloti entrati nella leggenda quali i nostri Ciro Cirri e Filippo Cevasco o il francese Roland Garros e il belga Jean Olieslanger, che fu il primo in assoluto a levarsi in volo dal genovese Lido d'Albaro, solo per citarne alcuni e a seguito dei numerosi raids aeronautici fra cui le varie Genova-Milano ed

una storica Parigi-Nizza-Roma con sorvolo della nostra Riviera che susciterà l'interesse e l'entusiasmo di tutta la popolazione e non solo degli addetti ai lavori.

I primi contatti dell'Ansaldo nel campo delle costruzioni aeronautiche risalgono al 1908 e ci rivelano una fitta rete informativa intercorsa fra il Perrone e i suoi collaboratori con le ditte e gli ingegneri sia nazionali che esteri interessati allo sviluppo di questo nuovo mezzo di trasporto. Fra costoro Forlanini e Cobranchi a Milano, Crocco e Ricaldone a Vigna di Valle presso Bracciano in provincia di Roma dove poi sorgerà il Museo dell'Aeronautica che possiamo visitare oggi. Perrone era però gravemente malato e se ne andrà proprio nel corso di quel 1908: dovranno pertanto trascorrere ben otto anni prima che le maestranze dell'Ansaldo decideranno di dare vita al suo disegno.

Nel 1916 l'Italia era già in guerra da un anno e, rispetto alle altre nazioni belligeranti, sia alleate che nemiche, era in ritardo riguardo alla produzione di aeroplani che, nati con scopi prevalentemente sportivi o di diporto, ancor prima di rivelare tutte le loro potenzialità in campo civile si erano dimostrati molto validi nelle applicazioni militari. E ciò fin dal 1912 quando, durante la guerra di Libia, assisteremo al primo bombardamento aereo della storia per opera dell'aviatore genovese Giulio Gavotti che lanciò verso le oasi di Ain Zara e Tagiura alcune granate: primato discutibile ma comunque storico e documentato.

Rispetto a Francia, Inghilterra e Germania che disponevano di una flotta aerea consistente, l'Italia interviene in guerra con pochissimi aeroplani e non ancora come arma autonoma bensì come una diramazione della cavalleria. Nel momento in cui l'Ansaldo decide di entrare in lizza lo farà con l'energia e la dovizia di mezzi che ha sempre saputo mettere in atto in tutte le sue imprese: in un arco di tempo brevissimo verranno resi

disponibili ben cinque stabilimenti aeronautici a Torino, a Rivoli, a La Spezia e nell'area genovese a Bolzaneto e a Borzoli. La prima pietra di quest'ultimo, che sarà per un pò di tempo il più importante, verrà posta nel gennaio del 1917 e già nell'aprile successivo vedrà il primo velivolo completo uscire dalla catena di montaggio. Fra settembre e ottobre la produzione si attestava su due aerei al mese finché nell'agosto del 1918 si era in grado di fare uscire dai cinque stabilimenti ben dodici aeroplani completi al giorno. Nel giro di un solo anno verranno costruiti circa 3.800 aerei, duemila dei quali destinati alle Forze Armate nazionali.

Lo sforzo economico e industriale fu enorme e venne ovviamente finanziato in parte dallo Stato: ciò non toglie il valore e l'impegno delle maestranze e dei progettisti che riuscirono a compiere questa titanica impresa. Fra questi ricordiamo Celestino Rosatelli, destinato a divenire uno dei più importanti progettisti italiani del settore, e soprattutto Umberto Savoia e Roberto Verduzio cui si dovrà la realizzazione di quello che sarà all'epoca il più moderno, veloce e affidabile aeroplano da ricognizione e da combattimento e che avrà una lunga carriera anche in tempo di pace come aereo postale o destinato ad altri impieghi civili. Si chiamerà "S.V.A.", dalle iniziali dei cognomi dei progettisti cui era stata aggiunta la "A" di Ansaldo: il prototipo uscirà dai cantieri di Borzoli nell'aprile del 1918 ed effettuerà il primo volo dal campo d'aviazione di Grosseto ai comandi dell'asso Mario Stoppani che in seguito, lasciata l'Ansaldo, diverrà capo collaudatore e istruttore presso i cantieri "CRDA" di Trieste dove, in stretta collaborazione con Filippo Zappata, contribuirà alla realizzazione dei più importanti idrovolanti italiani costruiti fra le due guerre. Lo "S.V.A." era un biplano monomotore lungo poco più di 8 metri con apertura alare di 9 del peso al decollo di circa 950

kg. Propulso da un motore “SPA 6A” della potenza di 205 cavalli, raggiungeva una velocità massima di 220 km/h con una autonomia di volo di 3 ore. Poteva elevarsi in quota fino a 6.500 metri ed era equipaggiato con due mitragliatrici da 7.7 mm. Costruito in legno come tutti i velivoli del tempo, presentava una fusoliera aerodinamica rivestita in compensato mentre ali e superfici di controllo lo erano in tela. Se ne assemblarono più di duemila esemplari nelle varie serie da 1 a 10 più una successiva modello idrovolante: la serie più famosa è stata quella denominata “S.V.A.-5”, legata al fatto che fu proprio con una formazione di questi velivoli che Gabriele D’Annunzio compì il famoso raid su Vienna del 9 agosto 1918. La squadriglia, decollata all’alba dal campo di San Pelagio in provincia di Padova, comprendeva sette “S.V.A.-5” e uno “S.V.A.-9” pilotati da Natale Palli, Piero Massoni, Gino Allegri, Ludovico Censi, Antonio Locatelli, Aldo Finzi, Giordano Bruno Granzarolo e Giuseppe Sarti. Per inciso, D’Annunzio non era pilota e questi velivoli erano tutti monoposto: apposta per lui l’ingegnere Giuseppe Brezzi, allora direttore dei cantieri aeronautici Ansaldo, fece modificare uno dei velivoli realizzando il primo “S.V.A.” biposto che, dotato di un serbatoio supplementare da 300 litri, divenne una nuova versione da addestramento e verrà successivamente prodotto in serie come “S.V.A.-9”. Questo primo esemplare dannunziano a bordo del quale il Vate gettò sui cieli della capitale austriaca i suoi famosi volantini di propaganda anti-asburgica, lo possiamo vedere oggi al Vittoriale sul Lago di Garda mentre gli unici altri quattro “S.V.A.” originali ancora disponibili li troviamo al Museo Caproni di Trento, al Museo storico dell’Aeronautica Militare di Vigna di Valle già citato, presso il Museo dell’Aria e dello Spazio di San Pelago-Due Carrare (PD) e all’interno dell’azienda Alenia-Aermacchi di Torino, conservato a cura

del “GASV-Gruppo Amici Velivoli Storici” che ne cura la conservazione e la manutenzione. Oltre a quello su cui volò D’Annunzio, i primi due degli altri quattro citati parteciparono al raid su Vienna ed erano quelli dei piloti Allegrì e Granzarolo, mentre grande assente alla missione sarà l’aviatore ligure Maurizio Pagliano da Porto Maurizio, che aveva progettato questa impresa assieme a D’Annunzio fin dall’ottobre di due anni prima ma verrà abbattuto alla vigilia della sua effettuazione dalle raffiche delle mitragliatrici austriache sui cieli di Conegliano mentre era in volo di ricognizione a bordo del suo biplano “Caproni Ca - 300”.

Anche se in realtà sono repliche costruite in seguito, troviamo oggi uno “S.V.A.” posizionato all’interno di una grande teca di cristallo all’aeroporto Cristoforo Colombo di Genova gentilmente concesso dalla vicina Fondazione Ansaldo e ne possiamo vedere altri due: uno a Lima in Perù presso il Museo de la Fuerça Aerea Peruana e l’ultimo in Giappone presso l’Air Park della città di Hamamatsu, patria della Suzuki, realizzato dalla ditta Gonalba come quello esposto all’aeroporto di Genova e donato all’Aeronautica Militare Nipponica nel 1970 in occasione del cinquantenario del raid aereo Roma-Tokio effettuato fra il 14 febbraio ed il 31 maggio del 1920 da Arturo Ferrarin e Gino Capannini a bordo, appunto, di uno “S.V.A.” della serie 9.

Questo modello non fu il solo ad uscire dalle officine Ansaldo: anzi, il primo progetto originale era stato l’ “A-1 Balilla” concepito da Giuseppe Brezzi, unico caccia terrestre di produzione nazionale realizzato in serie durante la prima guerra mondiale. Di poco più piccolo dello “S.V.A.”, presentava analoghe prestazioni. Robusto, veloce e maneggevole era fra i velivoli preferiti di Francesco Baracca e Folco Ruffo di Calabria, altro celebre aviatore che

fortunatamente sopravvisse al conflitto : ne verranno assemblati più di 160 esemplari durante la guerra e quasi altrettanti fino al 1921, sia per le forse armate italiane che per tanti paesi esteri fra cui Grecia, Lituania, Lettonia e altri stati soprattutto dell’America Latina e verrà utilizzato anche per scopi civili, dal trasporto della posta al volo acrobatico. Oggi in Italia ne sopravvivono due soli esemplari, uno al Museo Caproni di Trento e l’altro al Museo Storico di Bergamo.

Un altro bell’aereo progettato dall’Ansaldo sarà il ricognitore “A 300”, il cui nome verrà casualmente ripreso da un famoso jet commerciale franco-tedesco entrato in servizio negli anni Settanta. Costruito anch’esso nei cantieri di Borzoli in varie versioni e collaudato come gli altri da Mauro Stoppani, venne coinvolto in una delle prime operazioni mondiali di marketing effettuando fra 1919 e 1920 un lungo raid attraverso un’Europa appena rappacificata raccogliendo cospicue commesse soprattutto in Francia, Spagna, Belgio e Polonia. La straordinaria capacità produttiva di quegli anni è stata davvero notevole: impiegando nei suoi vari stabilimenti più di 9000 persone fra tecnici e maestranze varie che diventeranno 36000 nel giro di pochi anni, l’Ansaldo fra 1916 e 1919 produsse 3800 velivoli, 10000 cannoni, 550 bombarde, 150 autoblindo, dieci milioni di proiettili d’artiglieria, quasi 1600 motori d’aeroplano e 150 per navi. Se si somma a ciò l’attività dei cantieri navali con una produzione di 95 navi da guerra e 17 mercantili fra cui il grande transatlantico “Duilio” di 23.000 tonnellate, ci si può rendere conto che il record costruttivo dell’Ansaldo di quelli anni non verrà mai più eguagliato da nessun’altra realtà industriale italiana di ieri e di oggi. Per rendere l’idea di quanto fosse enorme l’indotto che tale attività assicurava alla città di Genova e agli altri centri dove operava, si può dire che ad un certo momento un terzo

dell'economia cittadina si basava sulle attività portuali, un terzo su altre attività e un terzo era legato all'Ansaldo e al giro di affari e occupazionale che generava. Inoltre, oltre all'attività lavorativa il gruppo prevedeva tutta una serie di istituti per il dopolavoro, lo svago e lo sport dei suoi dipendenti e contribuirà non poco a concretizzare il tessuto sociale di quel ponente cittadino genovese, fra l'altro non ancora inglobato nella Grande Genova voluta dal Fascismo nel 1926, che guadagnerà a quella precisa area urbana l'appellativo invidiabile di "Manchester d'Italia".

Come abbiamo già osservato, lo sviluppo bellico fu tale che il personale addetto veniva incrementato di anno in anno: la riconversione all'economia di pace costituirà quindi un problema imposto dalle circostanze, sia in campo navale ma soprattutto aeronautico. Al repentino taglio delle commesse da parte del governo italiano corrispose la progressiva riconversione o chiusura degli impianti: al posto delle eliche d'aeroplano si cominciarono a produrre aratri per l'agricoltura e i motori vennero adattati per i primi trattori agricoli mentre dei cinque cantieri aeronautici l'unico che mantenne la sua abituale fisionomia fu quello di Torino gestito in origine dai Fratelli Pomilio e ceduto all'Ansaldo durante la guerra. Onde arginare la perdita delle commesse belliche l'Ansaldo punterà sull'innovazione e l'esportazione. In questo ambito vanno inquadrati anche i raids organizzati allo scopo di pubblicizzare nel mondo il prodotto aeronautico italiano: dall'impresa di Antonio Locatelli che sorvolerà le Ande col suo piccolo "S.V.A." al famoso volo Roma-Shanghai-Pechino-Tokio di Ferrarin che abbiamo già ricordato. Questi eventi, prodromi delle trasvolate atlantiche di Italo Balbo del decennio successivo, verranno seguiti con interesse ed entusiasmo dal mondo intero ma nel 1922, quando tutto il comparto industriale Ansaldo venne ristrutturato, anche

l'ultimo stabilimento aeronautico del gruppo passò di mano. Lo sviluppo dell'aviazione civile era ancora in fieri ed erano ormai maturi i tempi per l'affermazione di altre realtà imprenditoriali quali la Caproni, la Savoia-Marchetti, la Macchi, la FIAT stessa e altre che faranno la storia della nostra industria aeronautica dagli anni Venti in poi del Novecento: l'Ansaldo resterà leader nel campo cantieristico navale e proprio da questo ambito emergerà e le subentrerà nella realtà produttiva ligure un'altra importante società che contribuirà ugualmente a fare la storia della nostra aviazione sia civile che militare. E continua a farlo tutt'oggi, seppur con alterne vicende ora floride ora tribolate. Si tratta ovviamente della Piaggio, entrata anch'essa in campo aeronautico fin dal 1915 dapprima timidamente e poi via via affermandosi fino a prendere in consegna il testimone lasciato libero dall'Ansaldo. La sua storia sarà oggetto del prossimo capitolo: in questa sede abbiamo voluto ripercorrere brevemente quale doveroso omaggio quella della Ansaldo Aeronautica, quando gli aerei iniziavano a volare e a Genova, capolinea dei transatlantici, si costruivano anche aeroplani.

**FRANCESCO PITTALUGA Genova, 1 ottobre
2020 Ingegnere aeronautico.console Associazione "A
Compagna"-Genova - storico aero-navale**

**BARBARIE IN NAGORNO KARABAKH
(ARTSAKH)**

Bombardata dagli azeri anche la cattedrale di Shushi

Non contento di bombardare a tappeto gli insediamenti civili della repubblica dell'Artsakh, di lanciare razzi su Stepanakert e le altre città, di costringere la popolazione a vivere nelle cantine come accaduto durante la guerra degli anni Novanta, ora il dittatore Aliyev arriva a colpire anche i simboli religiosi. Questa mattina è infatti stata colpita da razzi la cattedrale di Ghazanchetsots (san Salvatore) nella cittadina di Shushi. Per il "Consiglio per la comunità armena di Roma" si tratta di un atto gravissimo e ancora una volta domanda l'attenzione dell'Italia e dell'Europa e la condanna di queste azioni barbare che colpiscono la fede degli individui. L'Azerbaijan (forse per compiacere i mercenari jihadisti tagliagole che combattono per esso) cerca di spostare il conflitto sul piano di una guerra di religione. Tutto ciò è inaccettabile; è vergognoso colpire simboli religiosi di qualunque confessione essi appartengano.

La cattedrale di Shushi sorge in luogo piuttosto isolato lontano da qualsiasi edificio che possa avere un minimo interesse strategico. È stata colpita in quanto simbolo della rinascita del popolo armeno dopo la guerra di trenta anni fa.

CONSIGLIO PER LA COMUNITA' ARMENA DI ROMA

www.comunitaarmena.it

**Assemblea Generale Ordinaria dell'Associazione
Promotori Musei del Mare**

Cari Associati,
vi invitiamo a partecipare all'annuale **Assemblea Generale Ordinaria** dell'Associazione Promotori Musei del Mare che per le restrizioni legate all'emergenza sanitaria, quest'anno avverrà in modalità virtuale. mercoledì 21 ottobre in seconda convocazione alle ore 11,00 alle ore 7 in prima convocazione Tramite webconference Zoom, scaricando l'app e partecipando alla riunione con il link:

<https://us02web.zoom.us/j/89937980174?pwd=UjB0QzM4bWQ5d1ZqcTlJS0x4ME5MZz09>

Oppure tramite telefono: +39 069 480 6488 e digitando: ID riunione: 899 3798 0174 e Passcode: 994328

Ordine del giorno:

Relazione del Presidente Mauro Iguera sullo stato dell'Associazione;

Consuntivo 2019 votazione per approvazione;

Budget 2020 votazione per approvazione;

Modifica statuto per adeguamento codice del terzo settore, approvazione.

La documentazione sarà inviata in prossimità dell'Assemblea. Spero di potervi incontrare, anche se virtualmente, a questo importante appuntamento.

Con i miei migliori saluti

Anna Dentoni Segretario Generale Promotori Musei Mare

Nuovo Consiglio di Amministrazione per Giuseppe Bottiglieri Shipping Company S.p.A.

Napoli, 6 ottobre 2020

Giuseppe Bottiglieri Shipping Company S.p.A. annuncia che, con effetto dal 6 ottobre 2020, l'assemblea della Società ha nominato Alessandro Ranzoli, Adamo Ceriani ed Adriano Bianchi Amministratori della Società. Il nuovo Consiglio ha poi nominato Alessandro Ranzoli CEO ed Adriano Bianchi Non-Executive Chairman.

La Guardia Costiera al 60° Salone Nautico di Genova Alcuni spunti in sintesi

Nella giornata di apertura, alla presenza del Comandante Generale, sono stati illustrati i dati dell'attività operativa relativi alla stagione estiva 2020. Con gli ospiti intervenuti sul palco, altresì, sono state consolidate le collaborazioni che già vedono la Guardia Costiera impegnata ogni giorno in diversi settori.

In ambito solidale, presente l'associazione "Porto dei Piccoli", alla quale la Guardia Costiera fin dal 2015 fornisce ogni supporto per lo svolgimento della missione associativa in favore dei bambini in cura presso le strutture ospedaliere pediatriche

La presenza della Guardia Costiera al Salone nautico ha rappresentato un'occasione unica per la diffusione della cultura del mare. E a questo riguardo, proprio in occasione dell'inaugurazione dello stand del Corpo, è stato presentato il nuovo Totem Infopoint, che dai prossimi giorni verrà messo a disposizione di tutti gli utenti della Capitaneria di porto di Genova.

Di seguito un link dal quale è possibile scaricare un contributo video:

<https://we.tl/t-rKLLXgRQOK>

Nel link di seguito un contributo di immagini:



Confitarma alla Naples Shipping Week

Interventi ed esigenze dell'armamento italiano

Dal 28 settembre al 3 ottobre, si è svolto a Napoli la IV Edizione di Naples Shipping Week, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, organizzato da The Propeller Club Port of Naples insieme a Clickutility Team. Numerosi gli eventi e gli incontri. In particolare, il 1° e 2 ottobre, Port&ShippingTech, la main conference della manifestazione dedicata al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. Confitarma ha patrocinato l'evento ed ha partecipato con i suoi rappresentanti.

Il 1° ottobre, Umberto D'Amato, Vice Presidente Commissione Tecnica Navale Sicurezza Ambiente di Confitarma, ha presieduto la prima sessione del Green Shipping Summit nel corso del quale è stata svolta una dettagliata analisi delle innovazioni tecnologiche, nuovi carburanti, nuove propulsioni, ricerca dell'efficienza energetica volte alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo.

Nella stessa giornata, Mario Mattioli, Presidente Confitarma, è intervenuto alla Presentazione del VII Italian Maritime Economy Report di SRM, ricordando che le navi durante questi mesi non si sono mai fermate garantendo tutti gli approvvigionamenti. Parallelamente però, ancora oggi non è possibile garantire il necessario ricambio degli equipaggi

imbarcati sulle navi di tutto il mondo che da mesi sono bloccate a bordo. Concludendo ha affermato che gli piacerebbe vivere in un paese ove la professionalità sia considerata come una cosa normale e non come qualcosa da celebrare come un atto eroico. Emblematico in proposito il Ponte Morandi.

Successivamente, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha moderato la sessione #Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth, alla quale è intervenuto Luca Sisto, Dir. Gen.

Confitarma che ha ribadito con forza il ruolo fondamentale della nave e dell'armatore nell'economia marittima portuale.

“Non si può parlare di governance portuale partendo dai porti. Un paese marittimo parte dal mare. Rivendichiamo almeno pari dignità rispetto alle infrastrutture logistiche sul territorio, che la governance portuale sia condivisa con chi ha un minimo di cultura marittima.

Il 2 ottobre, Mario Mattioli, è intervenuto alla sessione Pandemic shipping: impatti, resilienza, ripartenza. “O l'Italia diventa competitiva o l'Italia non avrà ma più navi di bandiera italiana in giro per il mondo. Noi chiediamo la de-burocratizzazione di norme che risalgono al 1800”. Per quanto riguarda la divisione dell'armamento italiano, Mattioli ha ribadito l'esigenza di un vero spirito associativo della categoria. “Bisogna essere uniti e non dare alibi al legislatore per non attuare una politica marittima comune”.

Laurence Martin, Capo servizio relazioni internazionali di Confitarma, ha moderato l'evento Future Proof Skill for the Maritime Sector: Technological Changes and Challenges, dedicato al progetto europeo SkillSea, di cui è partner ForMare.

Rinfreschiamoci lo spirito

GLI ANEDDOTI DEL COMANDANTE FRANCONI

Giri di barra all'Accademia Navale

Fine giugno 1959, il 53° Corso Ufficiali di Marina di Complemento era praticamente giunto al termine: erano gli ultimi giorni, finiti tutti gli esami eravamo in attesa della nomina ad Aspirante Guardiamarina per lasciare l'Accademia Navale e partire per le nostre rispettive destinazioni operative. Era una bella serata ed il sole si avviava al tramonto: ero assieme a Bruno Vanzella, collega di scuola e amico (purtroppo ci ha lasciati l'anno scorso) e abbiamo deciso di andare a vedere il tramonto dal muretto in fondo al piazzale, in riva al mare.

Passando sotto al Brigantino, dove avevamo fatto sia innumerevoli "giri di barra" (giro di barra: salire sulle sartie dell'Albero di Maestra da un lato, arrivare in crocetta passando fuori dal "buco del gatto o del codardo" della coffa, e scendere dall'altro lato) per punizione (in genere erano cinque, con qualsiasi tempo) che le esercitazioni di aprire e serrare le vele, ci viene in mente che avremmo potuto salire in coffa per gustare meglio lo spettacolo: eravamo, come detto, saliti tante volte e avremmo potuto farlo una volta per nostro piacere.

Detto e fatto: saliamo in coffa e ci godiamo il panorama. Dopo un momento vediamo passare sotto al Brigantino l'Ufficiale d'Ispezione e l'Ufficiale di Guardia (entrambi con la sciarpa azzurra: il primo era un Tv "piuttosto tosto"):

avevano avuto la nostra stessa idea e, passando sotto di noi, arrivano al muretto e guardano anche loro lo spettacolo.

Bruno ed io, fermi e zitti, abbiamo pensato la stessa cosa: "speriamo che non guardino in alto!".

Il sole tramonta ed i due Ufficiali si girano per rientrare sul piazzale: il Tv alza lo sguardo, ci vede e "Cosa fanno lassù?", "stiamo guardando il panorama", "bene, allora salgano in crocetta, così lo vedono meglio, e ci stiano fino a quando non suona la tromba".

Rassegnati, saliamo in crocetta, ma una cosa è stare in coffa, larga e comoda, un conto è stare in crocetta che è una sbarra di ferro corta e scomodissima, anche mettendosi uno per lato. Saremo stati appollaiati lassù per circa mezz'ora, poi è finalmente suonata la tromba dell'assemblea per la cena e siamo scesi: avevamo le mani piuttosto intorpidite per essere stati aggrappati per tutto quel tempo all'ultimo tratto di cordame dell'albero.

Claudio Franconi

Da un'impresa edile di Carrara la "formula magica" per realizzare una mini foresta in Amazzonia

Dalle cave di Carrara e dai cantieri edili impegnati in una scelta green a una piccola ma sempre più florida foresta in Amazzonia, affidata alla cura di ragazzi indios che finalmente hanno trovato una scuola che li educi all'agricoltura sostenibile.

Questo il percorso avviato (e tutt'oggi in atto) dall'azienda San Colombano di Carrara, un'impresa edile ligure-toscana che si candida a diventare in tempi brevi la prima azienda italiana

(operante in un settore così delicato come quello delle costruzioni edili) a ottenere il certificato di “carbon neutrality”, ovvero la prova di emissioni zero di CO2. Presa per mano e diventata un vero e proprio testimonial di “Save the Planet”, la San Colombano (salita agli onori delle cronache per l’operazione ad alto contenuto logistico di riempimento degli spazi a mare del nuovo porto di Savona-Vado, utilizzando 800.000 tonnellate dei residui delle cave di marmo di Carrara) si è da sempre contraddistinta per l’impegno nell’abbattimento delle emissioni di carbonio nei suoi cantieri e nei lavori estrattivi di cava.

Ed è proprio da questo impegno che è nato il progetto, entrato in questi giorni in fase matura con la prospettiva a breve di imprimere una nuova accelerazione, di finanziare con la marginalità sui ricavi derivanti dagli appalti e dai lavori edili, lo sviluppo della “foresta San Colombano”, ovvero la realizzazione di una piccola foresta in Amazzonia, a Manaus, in grado di emettere, attraverso i suoi alberi giovani, quantitativi di ossigeno tali da “compensare” le emissioni, sia pure ridotte di CO2 in Italia.

“Un progetto globale - sottolinea Edoardo Vernazza, Presidente della San Colombano - che riguarda un approccio mondiale al problema dell’inquinamento e che vede il suo fattore caratterizzante anche nella “Escola Agricola”, un piccolo istituto di formazione professionale, dove già 11 bambini imparano, a Manaus, nel cuore dell’Amazzonia, le regole base per una nuova convivenza anche fra agricoltura e foresta, nella visione di una tutela del polmone verde del mondo”.

Il concetto alla base di questo progetto è che ogni albero è in grado di emettere ossigeno che compensa indirettamente nell’atmosfera le emissioni nocive, ovunque queste si realizzino.

Con il lockdown e la chiusura prolungata dei cantieri, il percorso della San Colombano verso la “carbon neutrality” ha segnato una brusca accelerazione e la società di Carrara sta ora mettendo a punto un meccanismo di implementazione nelle gare di appalto di fattori di sostenibilità e sviluppo ambientale.

Grazie anche a questi progetti di decarbonizzazione, la San Colombano Costruzioni ha ottenuto la prima certificazione in Europa per l’economia circolare AFNOR rilasciata da Bureau Veritas.

“L’obiettivo ambizioso - prosegue Vernazza - è quello di costruire all’interno dei contratti una formula magica di capitalismo sostenibile, il cosiddetto capitalismo degli stakeholders, che per le aziende si traduce nell’assunzione di precise responsabilità nei confronti di tutti i players con i quali interagiscono, fra cui gli azionisti, ma anche i dipendenti, i clienti, la comunità e il pianeta, nel pieno rispetto degli SDG (Sustainable Development Goals)”.

“Ciò significherà, già a partire dai prossimi mesi, più alberi piantati nella mini-foresta italiana di Manaus, ma anche più ragazzi in grado di studiare e fra anni di mettere a disposizione di una delle regioni più sensibili del mondo, la loro capacità di compenetrare sviluppo e ambiente”.

Barbara Gazzale

Carrara, 24 settembre 2020

Stefano Messina: contro la pirateria,

Sempre più importante la collaborazione fra Marina Mercantile e Marina Militare

“In uno scenario globale, dove le zone a “rischio di pirateria” per unità mercantili stanno diventando sempre più numerose e

dove gli attacchi alle navi stanno diventando man mano più pericolosi e cruenti, la presenza di navi militari nelle acque dove incrociano le più importanti rotte commerciali è per le marine mercantili europee e internazionali di grande sollievo e rappresenta la maggiore garanzia per una navigazione più sicura e tranquilla”.

Così alla cerimonia di apertura dell'Anno Accademico 2020/21 della Marina Militare che si è svolta presso l'Arsenale Militare e Marittimo di Venezia, Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, ha ribadito e rafforzato il legame storico che unisce le flotte mercantili della gente di mare con gli uomini e i valori della Marina Militare.

Rettifica: *Riceviamo dall'ing. Flavio Scopinich*

Decio,

**Non capisco perché hai intitolato il mio foto-reportage:
Laura DEKKER la ragazza di 25 anni che ha circumnavigato
il globo a vela**

**Laura Dekker, ha fatto il periplo del globo quando di anni ne
aveva solo 15 non 25 come oggi giorno!!!**

**Infatti è nata il 20 Settembre 1995 ed è partita da Gibilterra il
21 Agosto 2010 quando non aveva ancora compiuto 15 anni;
ed è tutt'ora la più giovane velista (15 anni) ad avere compiuto
il giro del mondo a vela in solitario!!!**

**Oggi, che sono passati 10 anni dalla partenza, ha compiuto 25
anni**

Flavio Scopinich

fine