

L'ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE AL SUO TRENTENNALE

Sono passati trent'anni da quando il Cav. del Lavoro Ing. Raoul CHIODELLI, primo Presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione, così si esprimeva:

"Senza peccare di eccessive pretese, mi sia consentito di prevedere che, se non ci mancherà l'adesione e l'ambito apporto collaborativo di quanti in Italia si interessano alla scienza ed all'arte della navigazione e se in conseguenza riusciremo a coordinare e mettere a profitto le preziose esperienze dei navigatori del mare e dell'aria, degli studiosi e dei ricercatori, dei progettisti e dei costruttori degli apparati per la navigazione, diffondendo la conoscenza di studi fatti e problemi e favorendo l'istituzione di corsi di specializzazione professionale, l'Istituto Italiano di Navigazione potrà realmente essere un organismo importante a disposizione dei competenti organi di Governo ed utile al progresso ed al prestigio del nostro Paese."

L'Istituto era stato costituito il 4 Maggio 1959 a similitudine di altri Istituti di navigazione già esistenti negli Stati Uniti dal 1945, in Inghilterra dal 1947, in Germania Occ. dal 1951, e in Francia dal 1953. Aveva lo scopo di riunire in una Società di carattere scientifico Enti e privati interessati alla navigazione, di favorire il progresso delle scienze e della pratica della navigazione e di promuoverne la conoscenza.

La creazione di un tale Istituto fu determinata nella mente dei fondatori dalla constatazione che in varie riunioni internazionali di carattere intergovernativo venivano presi in considerazione rapporti degli Istituti di navigazione esteri e che i rappresentanti di questi partecipavano a titolo di osservatori alle anzidette riunioni.

Sembrò quindi che dovesse essere colmata una lacuna esistente in una Nazione quale l'Italia, creando anche nel nostro Paese un Istituto analogo a quelli delle Nazioni estere per compiere e promuovere studi e ricerche di carattere scientifico, tecnico ed applicativo nella navigazione marittima aerea e spaziale.

L'Istituto Italiano di Navigazione nacque quindi ad opera di un gruppo di Soci Fondatori, fra i quali figuravano Alti Ufficiali delle FF.AA., personalmente studiosi di questa materia, e rappresentanti di Enti Ministeriali e di Aziende statali e private interessati ai problemi della navigazione. In un'Assemblea costitutiva furono stabiliti lo Statuto, gli Organi Amministrativi le categorie di Soci e la quota dovuta dagli appartenenti a ciascuna categoria.

I primi anni furono impiegati in un'opera di sensibilizzazione degli ambienti che si presumeva poter coinvolgere nell'assolvimento della missione. Fu creata la Rivista col nome prudente di "Notiziario" cambiato successivamente in "Atti dell'Istituto Italiano di Navigazione". Fu promossa l'istituzione in Genova di una Scuola per osservatori Radar particolarmente necessaria in quel tempo in cui l'uso improprio di tale strumento sulle navi mercantili aveva fatto aumentare il tasso di assicurazione di quelle che ne erano dotate! La "Scuola Radar", presieduta dal Sindaco di Genova e che ha per Vice Presidente un Consigliere dell'Istituto Italiano di Navigazione, esiste tuttora ed ha anzi ampliato la propria attività seguendo lo sviluppo della tecnologia ed affrontando altri aspetti dell'addestramento professionale concorrenti alla sicurezza della navigazione.

L'Istituto Italiano di Navigazione prese molte altre iniziative volte ad esplicitare la propria azione di stimolo del progresso, talchè, in data 13 Ottobre 1964 gli venne conferito con decreto del Presidente della Repubblica, il riconoscimento della Personalità Giuridica.

Non vennero tuttavia a mancare le difficoltà. Occorre considerare che gli Istituti di Washington, di Londra e di Parigi erano sorti negli anni del dopoguerra quando gli straordinari progressi tecnologici, compiuti durante il conflitto nel campo della navigazione aerea e marittima si andavano applicando all'impiego civile. Erano degli organismi professionalmente qualificati, non interessati ai profitti dell'industria, che seguivano il fenomeno promuovendo incontri, stimolando riflessioni, esprimendo pareri e raccomandazioni e sempre tenendo nel debito conto gli aspetti operativi dell'impiego. Nel contempo fornivano alla ricerca tecnologica una delle possibili motivazioni di progresso guidandola verso soluzioni rispondenti alle reali esigenze, in indipendenza da ragioni di politica industriale e commerciale.

In Italia, mancarono all'epoca il movente culturale verso iniziative private di fiancheggiamento dell'Amministrazione Pubblica, la partecipazione dei naviganti alla ricerca di nuove soluzioni a vecchi problemi e soprattutto mancò l'interesse industriale in un settore che offriva per il nostro Paese un modesto mercato. In tali condizioni non si verificò quella attenzione dei competenti organi di Governo che Chiodelli aveva auspicato e le risorse finanziarie fecero difetto.

Ciononostante l'Istituto di Navigazione si tenne al corrente di quanto accadeva nel campo della navigazione in Italia come all'estero e organizzò conferenze presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche da parte di eminenti studiosi, qualificati ingegneri, alte personalità militari e civili. È un'attività tuttora in corso. Per trent'anni i Soci dell'Istituto ne sono stati informati attraverso le pagine della Rivista. Si è così raccolto un insieme di studi, riflessioni, comunicazioni che costituiscono un prezioso capitale di alto valore scientifico, tecnico e culturale.

L'occasione del trentennale è parsa propizia per riportare in questo fascicolo l'elenco dei testi finora pubblicati che danno, alla sola lettura del nome degli Autori e degli argomenti trattati, un'idea concreta dell'apporto di pensiero fornita tramite l'Istituto in trent'anni di attività.

I rapporti con gli altri Istituti di Navigazione hanno favorito fin dai primi anni le relazioni internazionali, a tal punto che nel 1970 fu proprio l'Istituto Italiano a prendere l'iniziativa di un Convegno internazionale, che ebbe luogo a Roma presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche e nel corso del quale fu lanciata l'idea di una associazione internazionale che poi prese il nome di "International Association of Institutes of Navigation": l'I.A.I.N.

Attualmente sono membri dell'IAIN gli Istituti di Navigazione di ben sedici Paesi (1) i cui rappresentanti si riuniscono ogni tre anni in una Conferenza internazionale per scambiare informazioni scientifiche e tecniche sul progresso della navigazione. La prossima avrà luogo al Cairo nel 1991 e verterà sul tema: "Tendenze nella incentivazione del progresso per la sicurezza e l'efficienza della navigazione". Questo tema, conciso nella formulazione ma molto ampio nel contenuto, evidenzia le due fondamentali finalità del progresso della navigazione: la sicurezza e l'efficienza, e consentirà di discutere - al livello più qualificato - i problemi dei sistemi di radioposizionamento, quelli del traffico aereo, marittimo e terrestre e quelli della formazione e dell'addestramento dei naviganti nonché gli aspetti economici e giuridici della navigazione.

L'Italia parteciperà in forze a tale Congresso per il quale l'Istituto si sta già preparando. Infatti la situazione quale oggi si presenta nel nostro Paese è sostanzialmente diversa da quella degli albori. Lo straordinario sviluppo dell'elettronica, dell'informatica, della telematica ha avuto ripercussioni rivoluzionarie nel campo della navigazione aereo-spaziale e marittima (di superficie e subacquea). Inoltre si sta sviluppando una nuova tecnologia per le esigenze della "navigazione terrestre" che è ancora ai suoi primi passi ma che è destinata ad alimentare importanti attività di ricerca e sperimentali ed a creare un interessante mercato per le industrie che vi si vorranno dedicare. Il problema del posizionamento, che è il problema chiave di ogni tipo di navigazione, ha trovato soluzioni radioelettriche, inerziali e satellitari che hanno richiesto e richiedono impegno di ricerca scientifica e tecnologica da parte del mondo accademico e di quello industriale e di aggiornamento professionale da parte degli utilizzatori.

Nel campo dell'elettronica l'Italia è oggi uno dei Paesi guida e nel campo aereo-spaziale la sua presenza è più che significativa. In queste condizioni un organismo come l'Istituto Italiano di Navigazione può finalmente assolvere in modo attivo il suo ruolo di stimolo e di divulgazione isolando da contesti più generali tutto ciò che riguarda la navigazione. Il fatto che sia un Ente senza finalità di lucro lo pone al di fuori delle parti e gli consente di mettersi a disposizione dei competenti organi di Governo, come Chiodelli aveva auspicato e partecipare in modo costruttivo al dialogo internazionale indipendentemente dai canali ufficiali, anzi in loro supporto.

Questa relativamente nuova situazione ha consentito all'Istituto negli anni recenti di formulare un progetto di sviluppo ispirato al concetto che un'impresa non vive se non progredisce. Tale progetto che ha riscosso l'approvazione degli Enti scientifici e delle industrie italiane interessate, è tuttora in via di applicazione. Il rilancio ha avuto luogo con alcuni provvedimenti di carattere organizzativo relativi soprattutto al Consiglio Generale ed alla sede dell'Istituto.

Per quanto riguarda il Consiglio, si è cercato di stimolarne la partecipazione attiva alle iniziative dell'Istituto, includendo fra i suoi membri dei naviganti aerei e marittimi tuttora in servizio, e quindi in contatto con la realtà dei problemi, oltre che dei rappresentanti delle industrie.

(1) Australia - Canada - Cina Pop. - Egitto - Francia - Germania Occ. - Giappone - Italia - Paesi Bassi - Regno Unito - Stati Uniti e, riuniti dell'Istituto Nordico di Navigazione, Danimarca - Islanda - Finlandia - Norvegia - Svezia.

Quanto alla sede, essa è stata trasferita dai locali angusti e pressochè inagibili di Via Lucrezio Caro a quelli messi cortesemente a disposizione dalla Società Geografica Italiana nella palazzina di Villa Celimontana.

È stato intanto affrontato il primo grande impegno organizzativo realizzando un Convegno Nazionale sulle "utilizzazioni civili del sistema satellitare GPS/Navstar" che ha avuto luogo a Roma nei giorni 7 e 8 marzo 1989, riportando un notevole successo sia per l'alto tenore scientifico delle quindici memorie presentate che per i dialoghi stimolanti e costruttivi dei periodi di domande e di quelli dedicati alle Tavole Rotonde che hanno fornito preziosi spunti di attività per il futuro.

Attualmente è in corso di preparazione il programma di attività per il ciclo 1989/90 che comprende, fra l'altro, un secondo importante Convegno. Si tratta di un incontro internazionale organizzato per iniziativa degli Istituti di navigazione italiano e francese cui hanno aderito - per la parte italiana - l'Istituto di Automazione navale del CNR e l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni e - per la parte francese - l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité. Avrà luogo a Genova nel febbraio del 1990 e verterà sul tema: "I servizi di assistenza al traffico marittimo in Mediterraneo".

Le sempre più gravi conseguenze ecologiche dei sinistri marittimi hanno suggerito - ormai da molti anni - il ricorso a dei servizi di assistenza basati a terra che, sulla base di una situazione generale del traffico, possono fornire alle navi in mare informazioni, consigli, talvolta istruzioni.

Questi servizi si sono sempre più perfezionati grazie allo sviluppo dei sistemi di radiolocalizzazione e comunicazione e di elaborazione elettronica dei dati. Si è occupata della questione - fra il 1983 ed il 1986 - anche la CEE e sono stati tenuti sino ad ora sei simposi internazionali.

In Italia è in fase di avanzata progettazione esecutiva un sistema VTS (1) nazionale la cui gestione sarà verosimilmente affidata alla Capitaneria di Porto. Nell'incontro di Genova, cui parteciperanno qualificati oratori di otto diverse nazionalità, saranno esaminati i problemi di navigazione dell'intero bacino mediterraneo e del Mar Nero e verranno discusse le soluzioni che possono essere fornite dai sistemi VTS.

Come si vede, l'Istituto di Navigazione ha imboccato una strada di maggior aggressività nella sua azione di incentivazione del progresso, ma occorre onestamente riconoscere che il cammino è ancora lungo per divenire quell'"organismo importante a disposizione degli organi di Governo" che il Presidente Chiodelli aveva auspicato e che noi abbiamo qui ripetutamente rammentato.

Gli argomenti per i quali l'Istituto potrebbe fornire utile contributo di pensiero all'Amministrazione Pubblica sono numerosi. Citiamo a titolo di esempio quelli che ci sono stati suggeriti nel corso del convegno sul GPS/Navstar.

- lo studio per la formulazione di una politica italiana in materia di radioposizionamento ai fini della navigazione e della localizzazione, a beneficio dei naviganti, ma anche come documento di riferimento per le industrie italiane interessate al settore;
- l'analisi dei riflessi che lo sviluppo tecnologico dei sistemi di navigazione ha sulla formazione, qualificazione e addestramento del personale navigante;
- la creazione di un organo italiano di collegamento con il Centro USA per l'informazione degli utilizzatori civili del GPS.

L'auspicio che l'Istituto Italiano di Navigazione esprime in occasione della celebrazione del suo Trentennale è quello di poter sempre disporre dei mezzi necessari a stimolare attività di pensiero e produzione di idee innovatrici intorno a problematiche come quelle indicate, assolvendo così in modo concreto il compito che gli è stato assegnato dai Soci Fondatori nel 1959.

Roma, li 17 Novembre 1989

(1) Termine usato in sede internazionale che sta per: "Vessel Traffic Services".