italcantieri

ANNO I. - N. 2 — NOTIZIARIO PER I DIPENDENTI DELL'ITALCANTIERI — 31 MAGGIO 1968

Sempre più bravi

« The Economist », una rivista economica inglese di fama mondiale, ha pubblicato nel numero del 2 marzo uno studio molto accurato sulla situazione dell'industria cantieristica mondiale, illustrando lo sviluppo e le prospettive del settore, le tecniche costruttive in atto, il sistema di aiuti governativi dei vari paesi, i diversi problemi che si presentano ai costruttori navali. La prora di una grande petroliera, che spazza tutto davanti a sè, apre l'articolo principale, di cui riproduciamo l'inizio, scritto con competenza da Robin Sanders: « A business for giants », titolo che tradotto letteralmente vuol dire « Una industria per giganti », ma tradotto « all'italiana » potrebbe suonare: « Non sono cose da ragazzi ».

A business for giants

Three years from now, the world will have between four and ten million tons more shipbuilding capacity than it needs. This excess will grow during the early 1970s as more mammoth building docks are added to the mushrooming list of those in existence and planned. These we define as able

Strains set up during launching can damage the ship as it enters the water or generate weak spots that might cause plates to buckle at a later date. The precautions that have to be taken to avoid this sort of damage are elaborate and expensive and although they can be circumvented

Ecco come inizia: « Fra tre anni il mondo avrà una capacità di costruzioni navali dai 4 ai 10 milioni di tonnellate superiore ai suoi bisogni. Questo eccesso di capacità produttiva si creerà in misura crescente a partire dal 1970, man mano che nuovi scali bacino per la costruzione di navi di oltre 200.000 tpl si aggiungeranno a quelli già in esercizio od in progetto ». E' una notizia che fa molto meditare.

Come si può osservare dalle piantine tratte dal citato numero dell'« Economist », nelle quali anche il nostro Monfalcone (veramente è indicata Trieste, la città più importante vicina a Monfalcone) figura fra i cantieri che dispongono o disporranno fra breve di scali per la costruzione di navi da 200.000 tpl ed oltre, alla fine del 1967 in Giappone erano funzionanti 10 cantieri capaci di costruire navi oltre le 200.000 tpl che fra qualche anno saliranno a 12; in Europa gli impianti funzionanti o prossimi a funzionare sono 9, ai quali se ne aggiungeranno altri 5 in un prossimo futuro. In totale, nel mondo, circa 26.

Dato che ogni impianto si propone, e ce lo proponiamo anche noi a Monfalcone, di costruire ogni trequattro mesi una nave oltre le 200 mila tpl, ne viene una capacità produttiva estremamente grande, che si aggiunge alla capacità produttiva attuale dei cantieri mondiali, valutata dagli esperti in 18 milioni di tonnellate. Nel 1971, allorchè saranno in funzione i grandi impianti in programma, i cantieri mondiali potranno costruire ogni anno circa 28 milioni di tonnellate di naviglio; ma l'« Economist » ritiene vi siano programmi di ampliamenti di cantieri che potrebbero ulteriormente aumentare tale capacità produttiva.

Si pensi che il tonnellaggio da varare nel 1971 viene stimato in 18 milioni di tonnellate: una cifra altissima rispetto al 1950, quando esso fu di tre milioni e mezzo, o al 1960, quando superò gli 8 milioni, e al 1967 quando ha raggiunto quasi i 16 milioni, ma senza che i cantieri lavorassero in pieno. Lo « Economist » si chiede quale sarà la situazione della cantieristica nel 1971 con un simile eccesso di capacità produttiva, che rimarrebbe sempre grande anche se i 18 milioni di tonnellate di presunto fabbisogno dovessero aumentare.

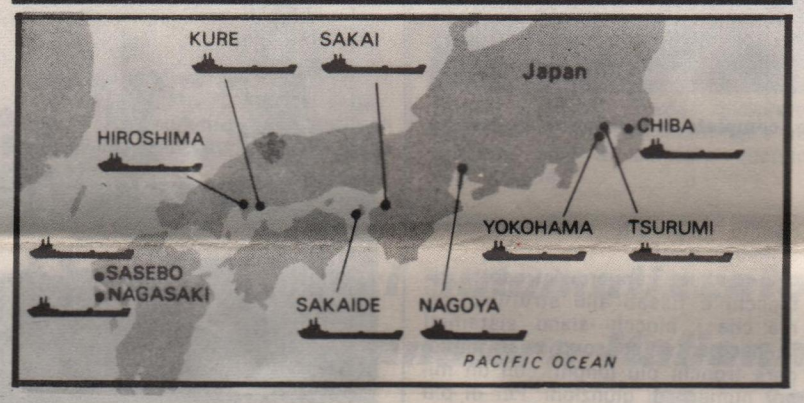
Fermiamoci qui, senza seguire l'« Economist » nella sua ulteriore analisi, che è stata trovata corretta anche dall'AWES, l'Associazione che raggruppa i costruttori navali dell'Europa Occidentale, della quale fa parte l'Italcantieri, in una recente sua riunione a Londra. Indubbiamente la concorrenza sarà ancora più forte; fra i cantieri vi sarà una vera lotta per accaparrarsi gli ordini; non vi è dubbio che i cantieri marginali spariranno e che resteranno sul mercato soltanto quelli che saranno « più bravi », in altri termini quelli che saranno in grado di produrre navi sempre migliori a costi più bassi, assicurando consegne tempestive.

E noi dell'Italcantieri ci proponiamo di essere sempre tra i cantieri più bravi!

Le premesse vi sono: abbiamo una grande dimensione aziendale, disponiamo di un'organizzazione moderna, di un grande centro di studi e progettazione; abbiamo impianti eccellenti e li terremo eccellenti, capaci di soddisfare tutte le esigenze dell'armamento internazionale; abbiamo ancora concrete provvidenze governative (ma allo Stato non si può chiedere di più). Si tratta quindi di saper sfruttare con intelligenza questi nostri mezzi. Dipende quindi in gran parte da noi, da ciascuno di noi dell'Italcantieri.

Abbiamo chiesto al nostro Presidente cosa ne pensa: non si nasconde le difficoltà, ma non è pessimista. Ha tanta fiducia in tutti noi. E' sicuro che saremo tra i cantieri « più bravi ».

CANTIERI DI « SERIE A » SECONDO L'ECONOMIST



Conosciamo l'Italcantieri

Dobbiamo conoscere la nostra Società. E' un mondo grande di diecimila persone che lavorano insieme per costruire navi sempre migliori, sempre più difficili.

Come lavoriamo, dove lavoriamo? Cercheremo di spiegarlo un poco per volta.

Siamo sicuri che ciascuno si sentirà alla fine fiero di appartenere ad una Società tanto importante, il cui lavoro va, col suo nome, sui mari di tutto il mondo; ad una Società, inoltre, che fa lavorare tanti lavoratori in numerose altre industrie, da quattro a cinque, per ciascuno di noi.

E altresì siamo sicuri che quanto più si capisce come funziona il complesso in cui si lavora, tanto meglio si può collaborare per il migliore risultato di tutti e di ciascuno.

★

La vitale necessità di produrre a costi concorrenziali ha spinto ovunque le imprese a dimensioni sempre più grandi. Queste più grandi dimensioni rendono possibile un più largo uso di moderni strumenti direzionali, una maggiore specializzazione produttiva degli stabilimenti, impianti più meccanizzati, ricerche scientifiche e tecnologiche, ecc.

Nel Gruppo IRI, si sono viste grandi concentrazioni di imprese: nella siderurgia, con la fusione Ilva-Cornigliano-Siac per creare l'Italsider; nella navigazione aerea, fusione della LAI nell'Alitalia; nei telefoni, fusione Stipel, Telve, Timo, Teti, Set nella SIP, e così via. Così è avvenuto anche nell'industria navale: a seguito delle decisioni adottate dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), è sorta il 22 ottobre 1966 l'Italcantieri, che ha successivamente incorporato i cantieri di Monfalcone, Sestri e Castellammare. L'Italcantieri ha ereditato così la tradizione ultracentenaria dei tre più gloriosi complessi cantieristici italiani (Ansaldo - CRDA - Navalmeccanica) e l'esperienza da essi acquisita attraverso la costruzione, per tutti i paesi del mondo, di 4.200 navi di ogni tipo.

★

Azionisti dell'Italcantieri sono la Fincantieri e l'IRI. All'Italcantieri fanno inoltre capo il Cantiere Orlando di Livorno, l'Ansaldo-Lips pure di Livorno (costruttrice di eliche), l'« Industria Triestina Gas Compressi » di Trieste, che produce ossigeno e gas acetilene. Anche di queste Società parleremo a suo tempo.

Come funziona l'Italcantieri

Quando si è in tanti a lavorare insieme, bisogna stabilire delle regole di lavoro, altrimenti si lavora con scarsa efficienza. In particolare bisogna stabilire, per dirla in parole molto semplici:

— **chi** deve fare **che cosa**
— **come** si deve fare questo **che cosa**
— **chi** dipende da **chi.**

e bisogna stabilirlo rispettando tante regole dettate dall'esperienza. Tutto ciò si chiama « organizzazione » ed è molto importante.

Vediamo quindi come è inquadrata l'Italcantieri.

Gli azionisti dell'Italcantieri, e cioè la Fincantieri e l'IRI, si riuniscono una volta all'anno in assemblea per deliberare sulle questioni più importanti della Società, prima fra tutte l'approvazione del bilancio. Ogni triennio procedono alla nomina degli « amministratori » che compongono il Consiglio di Amministrazione dell'Italcantieri. Questo Consiglio di Amministrazione dell'Italcantieri si riunisce con maggior frequenza, ed è responsabile della condotta degli affari della Società.

Il Consiglio delega quasi tutte le sue attribuzioni ad un suo membro che si chiama pertanto « Amministratore Delegato ». Nella Italcantieri l'Amministratore Delegato è il dott. Gaetano Cortesi, che è anche Presidente del Consiglio di Amministrazione. Egli riunisce quindi le massime responsabilità.

L'Amministratore Delegato, che ha la responsabilità dello svolgimento di tutti gli affari e di tutte le attività della Società, si avvale di una « organizzazione », concepita come più sopra illustrato. Essa è costituita dagli Uffici della Sede Centrale, che sono chiamati « Settori », ad ognuno dei quali sono affidati compiti omogenei per il buon andamento della Società.

I Settori dell'Italcantieri sono attualmente dodici:

SETTORI TECNICO-PRODUTTIVI

Progetti Militari e Coordinamento Tecnico (Direttore Centrale ing. Francesco Rossi)
Progetti Mercantili (Direttore Centrale ing. Mario Muiesan)
Tecnico (Direttore Centrale ing. Mario Carlo Ramacciotti)
Impianti (Direttore Centrale ing. Vincenzo Pazzano)
Esercizio (Direttore Centrale ing. Enrico Bocchini)

SETTORI NON TECNICI

Commerciale (Vice Direttore Generale ing. Franco Cristofori)
Affari Generali (Direttore Centrale dott. Guido Chiurlo)
Acquisti (Direttore Centrale ing. Ugo Levera)
Personale (Direttore Centrale dr. Francesco Cacciapuoti)
Controlli Economici (Direttore Centrale rag. Antonio Fiori)
Organizzazione (Vice Direttore Centrale dott. Gino Del Fraro)
Pianificazione

Dal Presidente e Amministratore Delegato dipendono direttamente:

— il Direttore Generale, ing. Vittorio Fanfani, responsabile di tutti i Settori Tecnico-produttivi sopra indicati, e dei Cantieri, ossia degli Enti che insieme collaborano per costruire bene la nave;
— il gruppo dei Settori non Tecnici, meno omogenei tra loro, ma non per questo meno importanti. Basta scorrerne l'elenco, che è di per sè molto eloquente.

Questa organizzazione ha dato buona prova nel primo anno di vita della Società. Essa viene continuamente seguita per adattarla alle esigenze della Società, che possono mutare. Niente è fisso ed immutabile nell'organizzazione Italcantieri.

Sono fissi soltanto i concetti fondamentali:

— efficienza dell'organizzazione attraverso la ricerca continua del modo **più semplice** di lavorare e la **precisazione** dei compiti di ogni responsabile;
— massima responsabilizzazione a tutti i livelli. Al riguardo è noto che la nostra Società è tra le poche che hanno di fatto totalmente abolito la firma doppia.

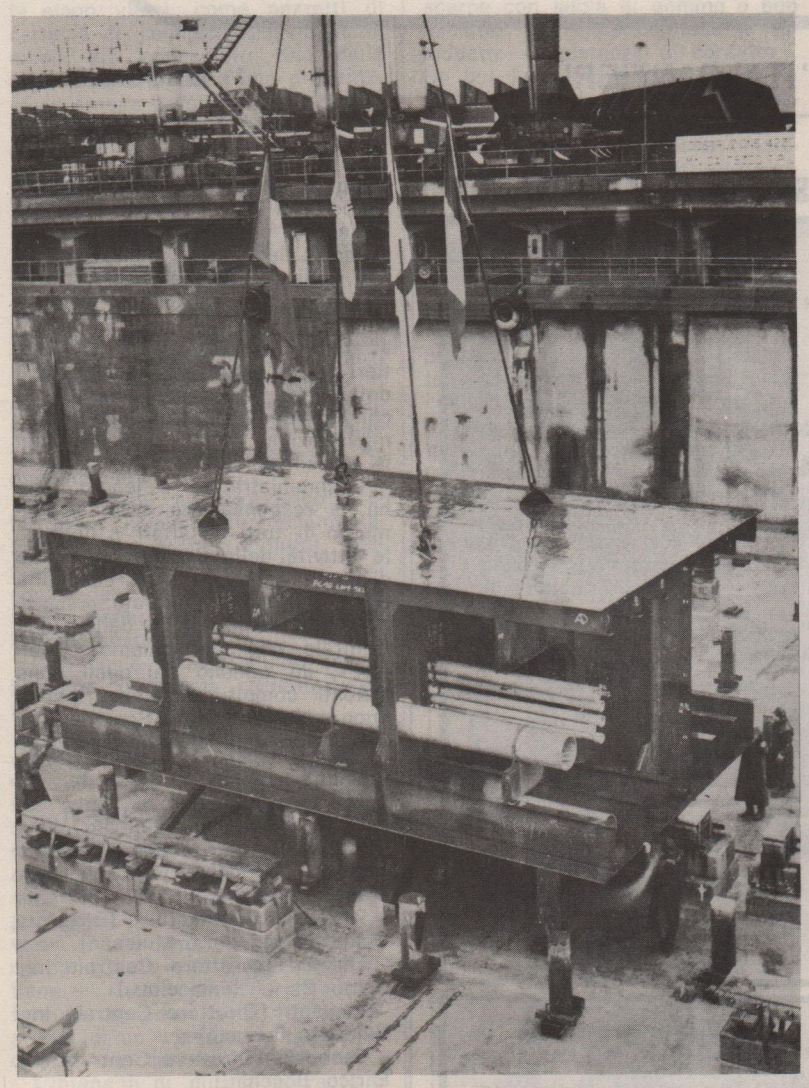
Le attività specifiche dei vari Settori della Sede Centrale e degli Stabilimenti, saranno illustrate in successivi articoli.

Desideriamo ringraziare tutti coloro che ci hanno manifestato, in diversi modi, il loro pensiero sull'impostazione ed il contenuto del primo numero del giornale e fornito suggerimenti di cui terremo conto.

Rinnoviamo l'invito a tutti di inviarci impressioni e suggerimenti per migliorare il giornale.

LA REDAZIONE

COSI' DOBBIAMO COSTRUIRE



Impostazione a Sestri del primo blocco, completo di tubolature di zavorra e sentina, della costruzione 4230.

Preallestimento ed abbigliamento blocchi: parole molto di moda, nel campo delle costruzioni navali, ma forse non sarà male precisare che cosa significhino.

C'era una volta, come nelle favole, un artigiano che costruiva le barche; costruiva lo scafo e poi vi applicava tutti i vari particolari di allestimento, come scalmi, galloccie, alberi, portelli e così via. Poi gli artigiani sono diventati numerosi, sempre più numerosi, sono diventati tanti, che i cantieri dove lavoravano si sono chiamati industrie e le barche che facevano navi; ma si trattava sempre di artigiani, che continuavano a costruire lo scafo e poi a forarlo, tagliarlo, piegarlo, per attaccarvi i particolari d'allestimento, esattamente come cento o mille anni fa. Strano, ma nel campo navale questo sistema è andato avanti fino ad oggi; eppure in una nave moderna, quando si costruisce a disegno, non a base di sesti e di misure rilevate a bordo, non c'è nessun motivo per tagliare un pezzo di ferro in officina solo per quello che serve per fare lo scafo, per poi ritracciarlo e ritagliarlo, con molto maggior fatica e spesa, per aprire, ad esempio, un oblò.

Abbigliamento blocchi e preallestimento significano proprio questo: fare i lavori nel momento in cui è più semplice farli, cioè tracciare, tagliare e piegare in officina navale, montare tubi, porte, scaffali, oblò, basamenti, macchinari in prefabbricazione, anzichè chiudere accuratamente casse e locali, per poi introdurre faticosamente le parti d'allestimento, e così via.

Nel cantiere di Sestri si è dato inizio ad un primo esperimento di preallestimento abbastanza spinto: nella costruzione 4230 le tubolature di zavorra e sentina sono sistemate nei blocchi in corso di ultimazione, anzichè direttamente a bordo.

Con i sistemi tradizionali tali operazioni avvenivano a doppi fondi chiusi e finiti; era necessario spezzettare le tubolature in tronchi di ridotta lunghezza, da far entrare, con faticose e pesanti manovre, attraverso le poche aperture esistenti. Naturalmente si dovevano collegare poi i vari tronchi con gran numero di giunzioni, lavorando sempre in ambiente ristretto e con un rischio di perdite nelle tubolature, a lavoro finito.

Ora i tubi vengono introdotti nei blocchi e fissati alle strutture prima che i blocchi siano sistemati in bacino; si possono così impiegare tronchi più lunghi, con un minor numero di giunzioni. Per di più gli operai lavorano in posizioni più comode, in ambienti più aereati ed aperti e possono servirsi con maggior facilità di gru ed altri macchinari; si può stimare che il risparmio conseguito sia nelle operazioni di montaggio, sia per il minor numero di giunzioni da eseguire, sia di oltre il 50%, rispetto ad un montaggio tradizionale. Viene inoltre ridotto il tempo necessario per l'allestimento a scafo finito.

Tutto questo è stato possibile anche grazie ad una modifica della organizzazione del lavoro: i tubi sono stati preparati in Officina Navale e montati dai Montatori di scafo, quasi come dei normali profilati.

Visti i risultati positivi di questa fase iniziale, il metodo del preallestimento e dell'abbigliamento dei blocchi verrà esteso al massimo; l'abbigliamento dei blocchi comporterà la sistemazione, in fase di prefabbricazione, della maggior parte degli accessori, che formano la guarnitura delle strutture di scafo.

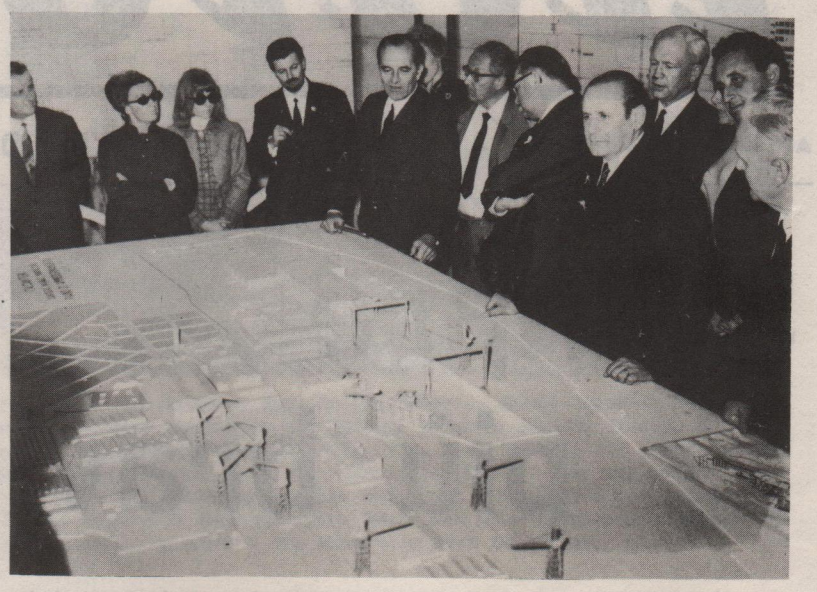
Particolarmente conveniente risulterà l'esecuzione di tutte le tracciature e le forature d'allestimento già in officina navale, contemporaneamente ai normali lavori di tracciatura e taglio di scafo.

Per fare tutto questo sarà necessario lo sforzo combinato di tutti, perchè disegni e materiali dovranno essere disponibili fin dall'inizio delle lavorazioni; saranno inoltre necessari sensibili spostamenti di mano d'opera fra reparti, perchè cesserà di esistere l'attuale netta distinzione fra scafo ed allestimento. Ma ne varrà la pena: senza essere ottimisti, si può valutare che il risparmio che si conseguirà sarà notevole; inoltre le maestranze lavoreranno in posizione e condizioni più favorevoli, sarà più facile il coordinamento e lo equilibramento dei carichi di lavoro, sarà possibile accorciare di molto i tempi d'allestimento.

« Italcantieri » registrerà con altre foto ed altri articoli questi progressi.

PARLAMENTARI DELLA C.E.E. in visita a Monfalcone

Al Cantiere di Monfalcone è giunta in visita il 18 aprile una delegazione dell'Intergruppo di studio per i problemi regionali e locali del Parlamento Europeo. La delegazione, della quale facevano parte fra gli altri l'on. Renè Pleven, ex Presidente del Consiglio della Repubblica Francese, l'on. Heinrich Aigner, deputato tedesco, l'on. Giovanni Bersani, deputato italiano, lo on. Louis Terrenoire, deputato francese ed ex ministro, l'on. Joseph Wohlfart, deputato lussemburghese, è stata accompagnata nella visita ai nuovi impianti dal Presidente dott. Cortesi e dal Direttore del Cantiere ing. Lippi. Nella foto: il dott. Cortesi illustra agli ospiti la nuova sistemazione impiantistica del cantiere.



I Delegati del Parlamento Europeo sono convenuti a Trieste per procedere ad uno scambio di opinioni con le autorità cittadine e regionali sui problemi economici e sociali di Trieste e della Regione.

Il Parlamento Europeo, che ha sede a Strasburgo, è uno degli organi principali della Comunità Economica Europea (CEE); esercita i poteri deliberativi e di controllo che gli sono attribuiti dal Trattato di Roma in numerosi campi ed è composto da « rappresentanti dei popoli degli Stati riuniti nella Comunità », cioè di delegati che i Parlamenti dei singoli Stati aderenti alla CEE designano fra i propri membri. Il numero dei delegati è così ripartito fra i sei Paesi: Italia, Francia e Germania 36 ciascuno, Belgio ed Olanda 14 ciascuno, Lussemburgo 6. Il Trattato prevede anche la possibilità che i membri del Parlamento Europeo vengano eletti direttamente da parte dei popoli degli Stati membri tramite libere elezioni.

Varato a Castellammare il V° "Canguro,,

Scende in mare la m/n traghetto « Canguro Bruno » di 5.300 T.S.L., costruita per conto della Traghetti Sardi S.p.A. di Cagliari. Le caratteristiche principali dell'unità sono: lunghezza fuori tutto 126,35 metri, larghezza massima 19,20 metri, potenza apparato motore 11.900 cavalli asse, velocità alle prove a pieno carico 20,6 nodi; il « Canguro Bruno » può trasportare 700 passeggeri, 104 automobili e 41 semirimorchi.

Il quinto traghetto della serie « Canguro », il « Canguro Bruno » di 5.300 tsl, per la Società Traghetti Sardi, è stato varato domenica 7 aprile a Castellammare, gentile Madrina la Contessa Teresita Gaetani.

Prima del varo il Presidente dott. Cortesi ha sottolineato l'importanza dell'iniziativa della Società armatrice, che ha concepito un tipo di navi particolarmente idoneo ai moderni traffici turistici ed al trasporto di cose nei nostri mari. La Società armatrice sta raccogliendo buoni frutti da una idea che ha prodotto risultati positivi per l'economia italiana e per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia, della Sardegna e della Sicilia. Lo sviluppo della marina mercantile ed il lavoro dei cantieri è legato alla lungimiranza ed al coraggio degli armatori. La « Traghetti Sardi » ne è esempio. Il dott. Cortesi ha annunciato quindi che dopo questo quinto Canguro Castellammare costruirà altre cinque navi traghetto, una per le Ferrovie dello Stato e quattro per la « Tirrenia » (vedi in altra parte del giornale).

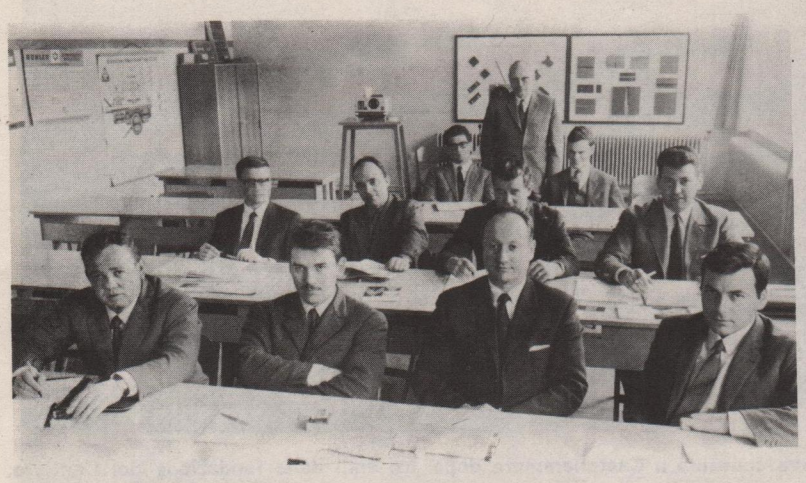
Castellammare, tenendo conto dei quattro traghetti minori costruiti per la « Tirrenia » (« Bonifacio », « Maddalena », « Arbatax » e « Teuleda »), potrà quindi vantare la costruzione di ben quattordici unità di questo moderno tipo di nave di alto contenuto tecnologico e lavorativo. Se a queste si aggiungono i sette traghetti tutto merci, costruiti od in costruzione nel Cantiere Orlando di Livorno, Società che fa capo, come noto, all'Italcantieri, e le trasformazioni in traghetto di tre navi « Regione » della « Tirrenia », progettate dal Settore Progetti dell'Italcantieri, l'esperienza Italcantieri sale a ben ventiquattro navi di questo tipo. Il Cantiere di Castellammare, che tra breve disporrà anche di impianti rinnovati, può così dare piena fiducia agli armatori che ad esso vorranno ancora rivolgersi.

Dopo aver sottolineato che il « Canguro Bruno » viene varato quasi finito e quasi pronto a prendere il mare, perchè costruito ed allestito quasi interamente sullo scalo, il dott. Cortesi ha concluso ricordando il compianto Direttore Generale dell'IRI, Salvino Sernesi, che tanto appoggiò l'interessante iniziativa dei « Canguri ».

Il Comandante Emilio Canale, Consigliere Delegato della Società « Traghetti Sardi », ha dichiarato che con il varo del « Canguro Bruno » si compie un ciclo di lavoro iniziato nove anni addietro, allorchè cominciò a studiare « come doveva essere costruita una nave per traghettare convenientemente automezzi gommati, automobili e passeggeri ». Rilevato il successo tecnico e commerciale che le navi traghetto tipo « Canguro » hanno ormai raggiunto, superando le difficoltà iniziali, il Comandante Canale ha annunciato che, con l'entrata in esercizio del « Canguro Bruno », gli orari delle navi del gruppo prevedono ben trentasei traversate settimanali sulle rotte della Sardegna, della Sicilia e della Spagna: sono 1.872 partenze ed altrettanti arrivi in un anno, il che rappresenta senza dubbio una delle più imponenti attività di navigazione nel Mediterraneo.

Il Comandante Canale ha concluso il suo discorso con questo saluto: « Al Cantiere di Castellammare, ai suoi dirigenti, ed operai cui mi lega l'affetto di cinque anni di lavoro comune, **non dico addio, ma arrivederci,** sicuro che le fortune future arridano a loro ed a noi con buoni risultati che consentano di fare insieme altro lavoro ». Anche l'Amm. Giuseppe de Angioy, Presidente della Società « Traghetti Sardi », ha aggiunto vibranti parole di ringraziamento col cuore di un vecchio ma sempre giovane marinaio a quanti hanno contribuito al successo dell'iniziativa.

Un corso di saldatura a Vienna



I nostri tecnici, che hanno partecipato al corso di saldatura a Vienna, ritratti insieme al Dott. Trunschitz; essi sono: l'ing. Paolo SANSONI, capo del gruppo, Lino CLAMA, Giorgio PETRAZ, di Monfalcone; p.i. Franco BOCCHIA, p.i. Antonio LA PADULA, m.n. Andrea MACCIO', di Sestri; p. i. Emilio FORLANI, p. i. Giovanni MARTORELLI, di Castellammare; Vinicio CERAGIOLI di Muggiano; p. i. Davide ALLEGRIA di Livorno.

Le tecniche di saldatura elettrica e d'impiego dei cannelli ossiacetilenici hanno, nei cantieri navali, importanza fondamentale: ciascuno di noi lo vede ogni giorno.

Un'iniziativa, che forse a molti è sfuggita, è stata presa dall'Italcantieri per verificare ed aggiornare su base internazionale le conoscenze dei nostri tecnici specializzati in questo campo.

L'Italcantieri detiene la maggioranza azionaria della Società « Industria Triestina Gas Compressi », produttrice di gas tecnici — ossigeno, acetilene, anidride carbonica, ecc. — indispensabili per tutte le operazioni di taglio e saldatura; a detta Società partecipa come socio di minoranza la Società svedese Aga Aktiebolag, di cui la Aga Werke di Vienna è una filiale. L'Aga Aktiebolag, che è una Società di dimensioni internazionali, vanta una lunghissima esperienza nel campo della produzione di gas tecnici, dell'elettronica ed in vari altri campi di attività. L'Italcantieri si è avvalsa della grande specializzazione e dei mezzi didattici dell'Aga Werke per organizzare un corso rapido, direttamente nei cantieri, con l'invio di un furgone attrezzato e di istruttori tedeschi, che ha consentito di mettere numerosi capi ed operai al corrente dei più recenti progressi nel campo, ed altresì un corso più completo ed a livello più specializzato a Vienna, nello scorso febbraio.

Il corso è stato tenuto presso i. Schweisstechnische Zentral-Anstalt, a cura dell'ing. Brunner e del dott. Trunschitz, ed è consistito in otto ore di lezioni al giorno, per la durata di un mese; ad esso hanno preso parte i signori:

— ing. Paolo Sansoni, capo del gruppo, Lino Clama e Giorgio Petraz di Monfalcone;
— p.i. Franco Bocchia, p.i. Antonio La Padula e m.n. Andrea Macciò di Sestri;
— p.i. Emilio Forlani e p.i. Giovanni Martorelli di Castellammare;
— Vinicio Ceragioli di Muggiano;
— p.i. Davide Allegria di Livorno

Durante le lezioni sono stati trattati argomenti di grande interesse, quali il più razionale impiego dei mezzi e delle tecniche già in uso e l'introduzione di tecnologie nuove, atte a consentire una produzione migliore a costi più bassi; le lezioni consistevano sia in prove pratiche d'impiego sia in lezioni teoriche sulle strutture dei metalli, sulla chimica dei metalli e della combustione, sui principi, insomma, che consentono una corretta comprensione ed applicazione delle tecniche di saldatura e d'impiego della fiamma, dalle più semplici alle più raffinate.

Oltre alle lezioni vere e proprie, sono pure risultati molto utili gli scambi di esperienze e di pareri e le discussioni tra i partecipanti che, provenendo dai vari cantieri del Gruppo, hanno avuto modo di effettuare un valido confronto dei sistemi in uso.

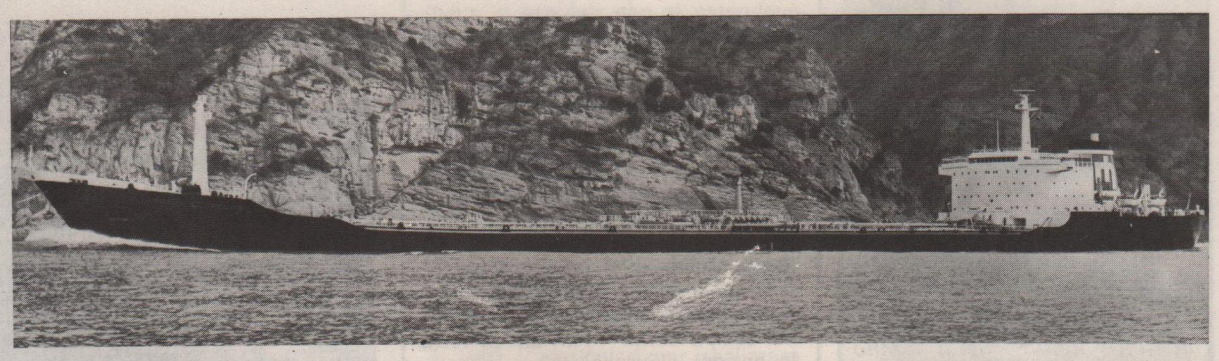
Gli argomenti che hanno suscitato maggiore interesse sono, per la parte saldatura, l'unificazione e razionalizzazione dei processi di saldatura; l'introduzione di nuove tecniche per produzione ad alto rendimento, quali la saldatura senza ripresa da rovescio, la saldatura automatica in verticale, la saldatura con macchinette a gravità o « Autocontact »; l'impiego di elettrodi ad alto rendimento. Per l'impiego delle tecniche ossiacetileniche si è trattato sia del corretto uso di ugelli razionali per le macchine automatiche, ugelli che dovrebbero consentire una più elevata produzione ed una diminuzione dei costi di manutenzione, sia dell'impiego, da noi ancora non molto diffuso, dei cannelli ossiacetilenici per riscaldamento, scriccatura, ricottura e rinvenimento delle saldature.

I partecipanti al corso hanno avuto modo, grazie anche alla calda accoglienza dell'Aga Werke, di visitare nei tempi liberi la città ed i suoi dintorni e di rendersi conto di alcuni aspetti della vita viennese.

L'Antenna d'Oro all'Italcantieri

La fotografia riproduce l'artistica targa « Antenna d'oro Selenia Raytheon 1968 », assegnata all'Italcantieri nel corso di una cerimonia svoltasi a Genova il 9 febbraio scorso, di cui demmo notizia nel primo numero del

CONSEGNATA A SESTRI L'„ANDREA LEOPOLDO"



La motocisterna « Andrea Leopoldo » mentre effettua le prove in mare. Le caratteristiche principali della unità sono: lunghezza 253,57 metri, larghezza 38,93 metri, capacità delle cisterne da carico utile 101.270 metri cubi, apparato motore CRDA-Sulzer 10RD90 di 22.000 cavalli asse, velocità a pieno carico 17 nodi.

Il piccolo Andrea Leopoldo, nipote dell'Armatore Monti, mentre consegna al Comandante della motocisterna « Andrea Leopoldo » la targa di S. Francesco.

Il 6 aprile ha avuto luogo la consegna della motocisterna « Andrea Leopoldo » di 85.000 tpl costruita a Sestri.

Essa è la seconda delle tre unità gemelle ordinate dal Gruppo armatoriale del Cav. del Lavoro Attilio Monti. La prima unità, «Monica R.», costruita a Monfalcone, è già entrata in esercizio a fine gennaio. La terza, « Claudio R. », è in allestimento nel Cantiere di Sestri.

La cerimonia della consegna ha avuto luogo in forma strettamente privata; brevi discorsi sono stati pronunciati dal dott. Cortesi e dall'Amministratore Delegato della Società Armatrice, ing. Umberto Rossi. Madrina della nave è stata la signora Getti Mignone, consorte del Direttore della Raffineria Mediterranea di Milazzo.

Nota di sorridente augurio la presenza del piccolo Andrea Leopoldo, nipote dell'Armatore Monti, che ha dato il nome alla nave e che ha donato al suo comandante, Cap. Turrini, una targa di San Francesco. Egli ha promesso di voler seguire l'esempio del nonno, Cav. del Lavoro Attilio Monti e del papà, comm. Bruno Riffeser. Vuole diventare bravo come loro per continuare ad ordinare navi al cantiere quando sarà grande.

La m/c « Monica R. » (ex C. 1906 di Monfalcone), entrata in servizio nello scorso febbraio, otterrà i medesimi certificati, non appena sistemate alcune apparecchiature ed effettuate le relative prove di collaudo. La terza gemella, la « Claudio R. » (C. 1649 di Sestri), avrà la medesima qualifica, che ormai si può prevedere sarà patrimonio di un sempre maggior numero di navi di qualità; infatti l'elevato costo iniziale degli impianti è compensato dai molteplici vantaggi che se ne possono trarre.

Le prime navi automatizzate di Bandiera Italiana

La sala comando della motocisterna « Andrea Leopoldo », la prima unità di bandiera italiana che è stata riconosciuta dal Lloyd's Register idonea alla navigazione con apparato motore non sorvegliato.

L'automatizzazione o « automazione » dei vari servizi di bordo è da tempo oggetto di studi e di graduali applicazioni; con la sua adozione l'intervento umano viene ridotto in relazione alla capacità delle strumentazioni «a fare da sè». C'è quindi tutta una gamma di diverse realizzazioni, più o meno avanzate; la più importante è quella che consente all'apparato motore di funzionare, in piena sicurezza, senza personale nel locale macchine, per un tempo notevole (l'intera notte oppure 12 o più ore consecutive). Tale idoneità deve essere attestata dai Registri di Classificazione, che sono giustamente molto severi al riguardo in quanto l'argomento è estremamente nuovo.

Poche decine di navi nel mondo sono a tutt'oggi tecnicamente idonee a tali prestazioni e pochissime ne hanno ricevuto il riconoscimento ufficiale da parte dei Registri.

Fra queste poche, prime fra quelle di bandiera italiana, sono le navi cisterne gemelle da 85.000 tpl del gruppo armatoriale del cav. del Lavoro Attilio Monti, l'«Andrea Leopoldo», la «Monica R.» e la «Claudio R. ».

Le apparecchiature di automazione di queste navi non si limitano peraltro all'apparato propulsivo, ma si estendono a vari servizi ausiliari, inclusi i mezzi di carica e discarica; esse sono studiate e realizzate dalla « Gavazzi » di Milano in ottima collaborazione con i tecnici dell'armatore e dell'Italcantieri.

Di questa serie di navi, la m/c « Andrea Leopoldo », (ex C. 1648 di Sestri), ha ottenuto, alla fine delle prove in mare, il certificato del Lloyd's Register con la nota di idoneità «for operation with unattended machinery space» (per navigazione con apparato motore non sorvegliato).

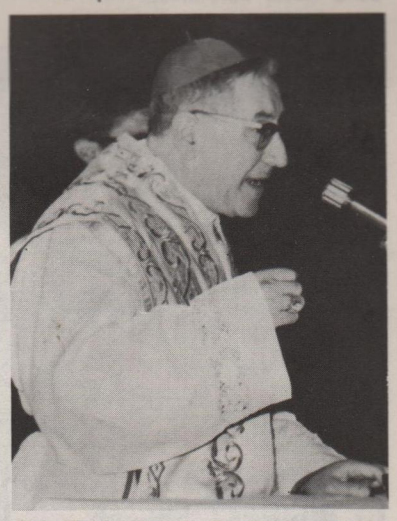
Il Registro Italiano Navale ha pure emesso il suo certificato in merito con il quale, conformemente al criterio di sperimentalità di tali nuovi impianti, si riserva un periodo di 6 mesi per i relativi con-

Il precetto pasquale nei nostri Cantieri

Una Santa Messa Pasquale è stata celebrata nei nostri cantieri: il 18 marzo scorso a Castellammare, insieme alla festività di San Giuseppe Operaio, dal Padre Superiore dei Gesuiti di Vico Equense, don Filippo Chiappella; a Monfalcone il 10 aprile dall'Arcivescovo di Gorizia Mons. Pietro Cocolin, già parroco di Monfalcone; a Sestri il 30 aprile da S. E. il Cardinale Siri.

Ovunque hanno partecipato oltre a numerose maestranze, le commissioni interne ed i dirigenti dei cantieri. A Monfalcone e a Sestri anche il dott. Cortesi e l'ing. Fanfani.

Elevate parole augurali sono state rivolte dai celebranti, evidenziando i valori cristiani della comunità operaia e la missione sociale e civile che l'operaio compie con il suo lavoro quotidiano.



Sua Eminenza il Cardinale Arcivescovo di Genova, Giuseppe Siri, che il 30 aprile ha celebrato a Sestri il precetto pasquale.

Chi cerca, chi offre

Con il prossimo numero daremo vita a una nuova rubrica dal titolo « Chi cerca, chi offre ». Ogni lettore che intenda vendere, acquistare o scambiare qualcosa, potrà inviare alla redazione di « Italcantieri » un breve annuncio che verrà pubblicato gratuitamente sul giornale. I lettori sono invitati a indicare nome, cognome, e indirizzo o numero telefonico privato. Naturalmente « Italcantieri » non assume alcuna responsabilità sul contenuto degli annunci.

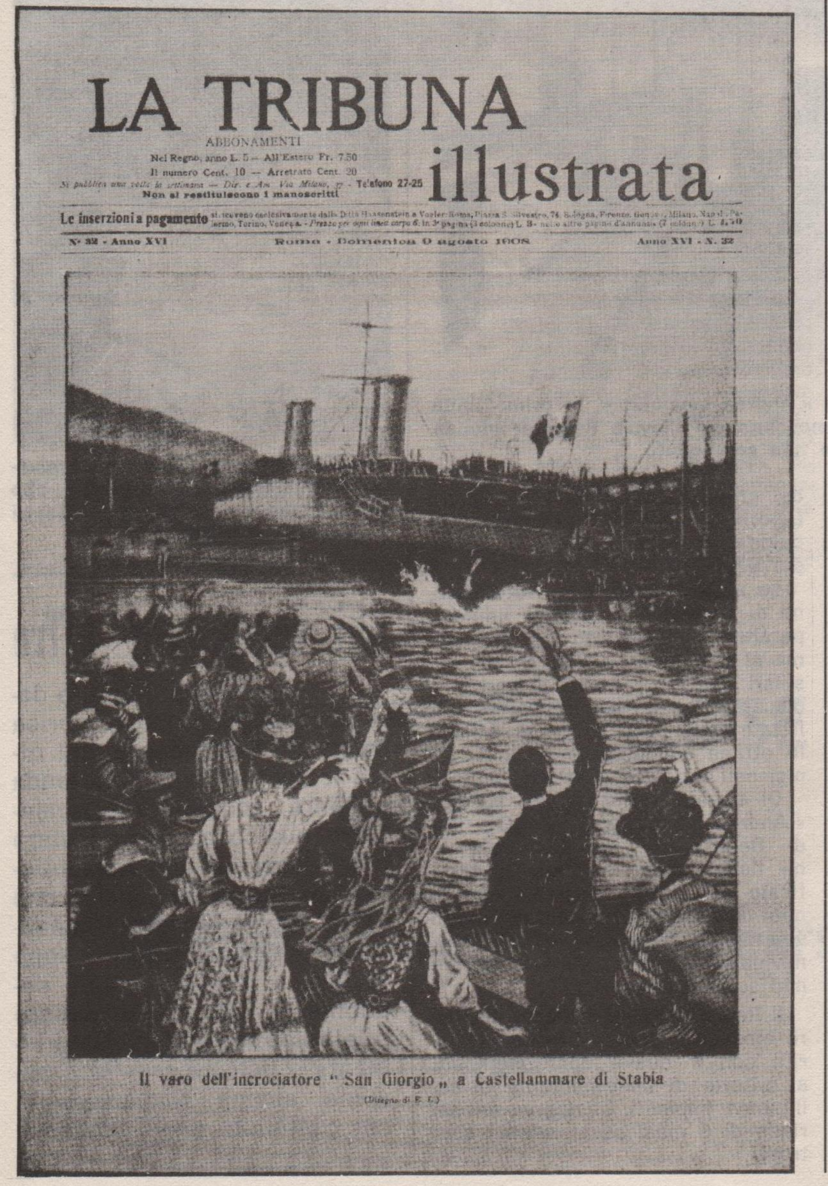
CASTELLAMMARE: il cantiere più antico del Mediterraneo

Con questo numero cominciamo a pubblicare la storia dei nostri cantieri, iniziando da Castellammare. Ad integrare le nostre notizie preghiamo i lettori di farci conoscere qualche aneddoto interessante o qualche episodio particolare della vita del cantiere che essi abbiano direttamente vissuto o che abbiano sentito raccontare dai loro padri o dai loro nonni, che li hanno preceduti nel cantiere. Saremmo ben felici di pubblicarlo. Proporremo un premio all'autore del migliore racconto.

Le origini

Ferdinando IV di Borbone, su consiglio del primo ministro Giovanni Edoardo Acton, fondò nel 1783 il « Real Cantiere di Castellammare ». L'ing. Imbert fu incaricato della trasformazione di un ex convento di Carmelitani, adibito a bagno penale, onde impiegare i condannati, già pratici di lavori di carpenteria, alla costruzione di vascelli e fregate. Favorevolissime le premesse economiche, intraviste da Acton, che aveva programmato una vasta riorganizzazione della marina napoletana: il legname era reperibile sulle boscose pendici del sovrastante Monte Faito, proprietà demaniale; « i servi di pena » vennero addetti ai lavori pesanti, e per le maestranze qualificate si ricorse agli stabiesi, per tradizione ottimi costruttori navali. Il cantiere entrò immediatamente in funzione e nel 1786 furono varate le prime tre navi: le corvette « Stabia » e « Flora » da 24 t. e il vascello « Partenope », su progetto dell'Imbert. Il programma di Giovanni Acton si sviluppò sensibilmente nel decennio seguente, che vide il varo di 15 unità.

Praticamente inattivo durante il regno di Gioacchino Murat, il cantiere di Castellammare riprese a funzionare a pieno ritmo con la restaurazione di Ferdinando, primo re delle due Sicilie, che segnò anche l'inizio di un florido periodo per le marine militare e mercantile napoletane. Il 2 dicembre 1824 — ultimo mese di regno di Ferdinando I — fu varato il « Vesuvio » da 3.350 t., la maggiore unità della flotta borbonica.



LA TRIBUNA illustrata

ABBONAMENTI
Nel Regno, anno L. 5 — All'Estero Fr. 7.50
Il numero Cent. 10 — Arretrato Cent. 20
Telefono 27-25
Non si restituiscono i manoscritti

Le inserzioni a pagamento

N° 32 - Anno XVI — Roma - Domenica 9 agosto 1908 — Anno XVI - N. 32

Il varo dell'incrociatore "San Giorgio" a Castellammare di Stabia

Durante i cinque anni di regno di Francesco I, che se ne interessò personalmente, lo stabilimento militare assunse la funzione di « cantiere modello »; vi venivano adottati con lo spirito di avanguardia i procedimenti tecnici più aggiornati forniti dalla rivoluzione industriale in atto, e automaticamente si formava una classe altamente specializzata di maestranze tecniche.

Ferdinando II estese ulteriormente il cantiere, che uno scrittore del tempo definì « l'invidia di tutte le nazioni d'Europa ».

La prima goletta a vapore

Il primo risultato del vigoroso incremento dato da Ferdinando II si rivelò nel 1835 con il varo della prima goletta a vapore costruita nel Mediterraneo, la « S. Weenefrede ».

Con Francesco II e col varo della fregata mista « Borbone » il 18 gennaio 1860, la più bella unità della flotta delle due Sicilie, possiamo considerare chiusa l'era dei pesanti vascelli in legno dalle poppe quadrate, ricche di fregi e dalle fiancate munite di innumerevoli bocche da fuoco, secondo i dettami di una tattica basata sulla potenza e che nulla concedeva alla velocità.

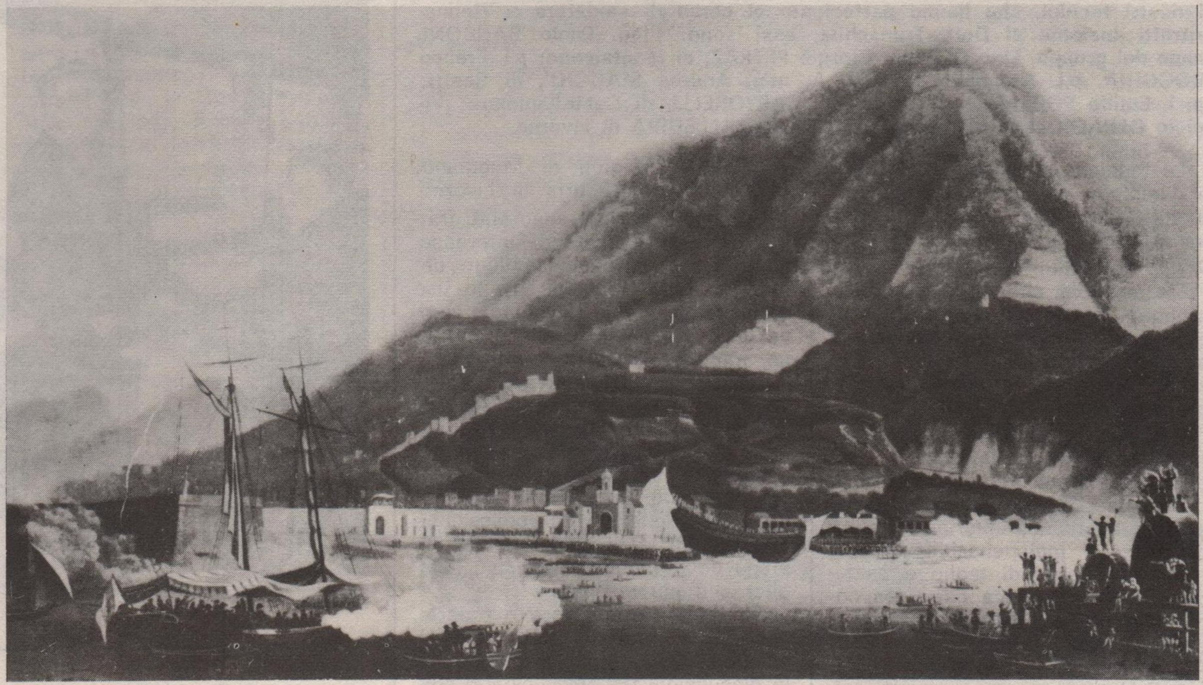
Castellammare nel Regno d'Italia

L'avvento dello Stato unitario segnò la fusione delle marine napoletana e sarda nella Marina Italiana; il cantiere borbonico di Castellammare divenne un cantiere del nuovo Regno d'Italia.

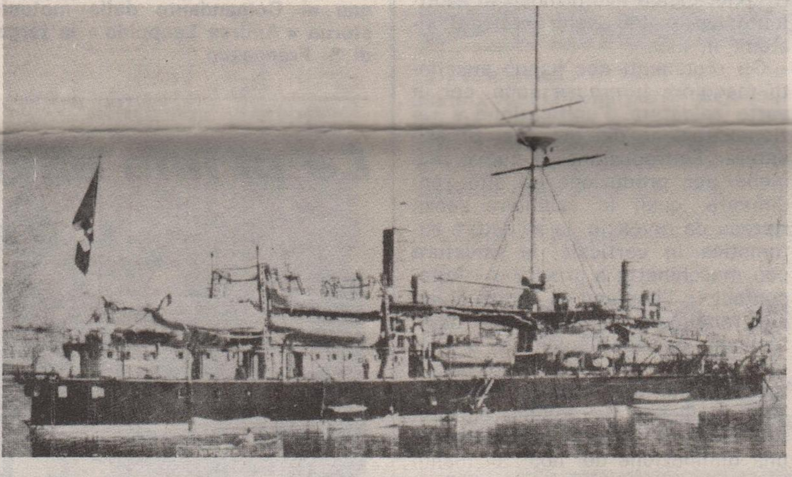
La sua produzione fino alla vigilia della prima guerra mondiale può dividersi in tre periodi:

- dal 1860 al 1875, costruzione delle navi in legno, con le varianti che l'avvento della corazza ed il progresso dell'applicazione del vapore avevano determinato nella meccanica navale;
- dal 1876 al 1900, introduzione del ferro in sostituzione del legno nell'arte della costruzione navale. Apparvero le corazzate, gli incrociatori, le torpediniere; lo scafo assunse l'aspetto che, nelle grandi linee, conserva ancora oggi. Questo secondo periodo si apre con un evento senza precedenti nella storia marinara: il varo, l'8 maggio 1876, alla presenza di Vittorio Emanuele II, della corazzata « Duilio ». Fu la nave più bella e potente del mondo; negli Stati Uniti il sen. Bonjean affermò pubblicamente che da sola la « Duilio » sarebbe bastata a distruggere tutta la flotta americana, e l'ammiraglio Spencer Rawlinson la definì « strapotente ».

Il vascello « Partenope », la seconda nave costruita a Castellammare dopo tre anni dalla fondazione del Cantiere.



Varo del « Vesuvio » da 3.530 tonn., la maggiore unità della flotta borbonica (1824).



La corazzata « Duilio », prima corazzata italiana, di 11.138 tonn. di dislocamento, costruita nel 1876.

Benedetto Brin, circondato dalle perplessità generali, aveva vinto la propria battaglia per il rinnovamento del naviglio da guerra italiano con criteri modernissimi. La « Duilio » faceva parte di un gruppo di quattro unità (« Lepanto », « Dandolo » e « Italia », anche quest'ultima varata a Castellammare) che Giuseppe Garibaldi in una lettera del 29 febbraio 1880, indirizzata da Caprera al direttore delle costruzioni navali Mattei così commentava: « Io considero la riuscita dei quattro colossi della nostra marina militare come un vero risorgimento nazionale che ci porterà al livello delle grandi potenze marittime ».

Lo scafo cellulare della « Duilio » fu giudicato una meraviglia dell'architettura navale; il suo dislocamento era di 11.138 tonnellate e la velocità di oltre 15 nodi.

Fu la prima nave italiana su cui si applicarono corazze di acciaio anziché di ferro laminato. Tali corazze, dello spessore di 550 mm, la proteggevano per una lunghezza di 45 metri da 75 cm. sopra la linea d'acqua a m. 1,60 sotto. La corazzata italiana era assolutamente invulnerabile alle artiglierie inferiori alle proprie, che con il loro calibro di 45 cm. e il loro peso di tonnellate 103,900, erano uniche al mondo.

L'ampio programma di costruzioni navali imponenti ed ardite si sviluppò negli anni successivi, rinnovando completamente la marina militare;

- dal 1900 al 1915, vigilia della guerra mondiale, continuazione della politica di Benedetto Brin (onorato da una corazzata intitolata al suo nome, scesa in mare nel 1901) con la costruzione di otto corazzate di dislocamento superiore alle 12 mila tonn., che il cantiere varò ad intervalli sempre più brevi. La guerra dette ragione alla tesi di Brin: le grandi unità, pur con il proporzionato sviluppo di quelle minori, rimasero la base della strategia e della tattica navali. La guerra '15-'18 segnò una pausa nell'attività costruttiva del cantiere, ove furono varati solo natanti minori.

Il primo dopoguerra

L'attività riprese nel 1920, con il varo della più grande nave da guerra progettata in Italia.

Un altro successo del cantiere di Castellammare e del Genio navale fu infatti la « Francesco Caracciolo » (impostata nell'ottobre 1914), il cui varo, il 12 maggio 1920, fu il più pesante fino a quel momento eseguito in Italia; esso fu reso ancora più difficile dalla ristrettezza dello specchio acqueo in relazione alla lunghezza della nave.

L'unità fu poi ingiustamente sacrificata: lo scafo, mai allestito, fu venduto ad una ditta privata che lo utilizzò come deposito di nafta.

La Marina Militare, da cui dipendeva sempre il cantiere di Castellammare, nel ventennio successivo lo destinò a produzioni di tono minore, riservando ad altre industrie le costruzioni più impegnative. Ma ne uscirono peraltro ancora unità di alta fama.

Le due navi scuola, unanimamente riconosciute le più belle del mondo, « Cristoforo Colombo » e « Amerigo Vespucci » furono varate rispettivamente nel 1928 e nel 1931. Queste, l'incrociatore leggero « Giovanni dalle Bande Nere », varato nel 1930 e la nave coloniale « Eritrea », varata nel '37, furono le ultime unità importanti prodotte — anche se la costruzione di piccole unità e di pontoni, galleggianti logistici, cisterne, rimorchiatori ecc., non si interruppe mai — fino alla conclusione della gestione diretta della Marina Militare.

La Navalmeccanica

Il 1° aprile 1939 il cantiere di Castellammare fu rilevato dalla Società Navalmeccanica, cui aveva appena dato vita l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, accentrando in essa tutti i complessi napoletani con attività cantieristica o meccanico-navale.

L'IRI infatti intendeva fin da allora intraprendere una azione diretta di rafforzamento e di sviluppo dell'industria meridionale, utilizzando le posizioni di controllo che lo Stato aveva acquisito attraverso i risanamenti bancari.

Gli avvenimenti bellici frustarono i primi passi del programma di riorganizzazione e di sviluppo della Navalmeccanica; soprattutto non si potè dare una struttura economica ad un complesso che prima del '39 prescindeva, proprio per il suo carattere militare, da fini economici. Nel 1943 tutto il cantiere di Castellammare presentava uno spettacolo desolante; le truppe tedesche in ritirata infatti, avevano svolto un minuzioso piano di distruzioni: reparti specializzati resero inutilizzabili tutti i macchinari, fecero saltare le attrezzature ed appiccarono il fuoco agli edifici.

Il secondo dopoguerra

Gli anni dell'occupazione alleata e dell'immediato dopoguerra furono affrontati con coraggio, cercan-

Il varo della corazzata « Benedetto Brin » di 13.500 tonn. di dislocamento (1901).

do di porre con ogni mezzo il cantiere al lavoro per i grandi compiti di ricostruzione.

La Navalmeccanica attuò subito un organico programma di ammodernamento destinando una zona dello stabilimento alla moderna tecnica della prefabbricazione e potenziando il parco dei mezzi di sollevamento.

Mentre si realizzava la banchina di allestimento su una superficie di circa sei mila metri quadrati, il cantiere effettuava già nuove lavorazioni.

Col nuovo assetto, venivano poi varate parecchie unità mercantili e militari tra cui le motonavi passeggeri miste « Sardegna » e « Campania Felix » di 5.200 tsl, la motocisterna « Cortemaggiore » di 18.700 tpl, la « Salernum » di 2.100 tpl, prima nave posacavi costruita in Italia, scesa in mare nel 1953.

Nello stesso anno Castellammare fu prescelto dallo scienziato prof. Piccard per il difficile montaggio ed allestimento del batiscafo «Trieste », destinato alle esplorazioni sottomarine.

Tra le navi militari costruite in quel periodo ricorderemo il cacciatorpediniere « S. Marco » e le corvette « Albatros », « Alcione », « Airone » e « Bellona ».

L'ultimo decennio

Nel 1958 ebbe inizio un nuovo vasto programma di ammodernamento degli impianti e delle attrezzature che, senza interrompere la attività produttiva, fu ultimato nel 1961.

Tra le unità mercantili costruite nell'ultimo decennio, sono da citare le motonavi passeggeri miste « Arborea », « Caralis » e « Città di Napoli », cinque motonavi da carico secco tipo « Bibolini » da 16.500 tpl, la motocisterna « R. Cafiero » da 38.000 tpl, le portarinfuse israeliane « En Gedi » e « Avedat » da 33.500 tpl, le motonavi da carico « Esquilino » e « Simonetta » ed infine le motonavi « tipizzate » « Mare Felice » e « Mare Tranquillo » e le motonavi traghetto per automezzi e passeggeri della serie « Canguro » da 5.350 tsl, che costituiscono una delle specializzazioni del cantiere di Castellammare.

Tra le varie navi militari, sono da ricordare le tre fregate tipo « Bergamini »: « Luigi Rizzo », « Carlo Margottini » e « Virgilio Fasan », nonchè gli incrociatori lanciamissili « Caio Duilio » e « Vittorio Veneto », quest'ultimo ancora in fase di allestimento.

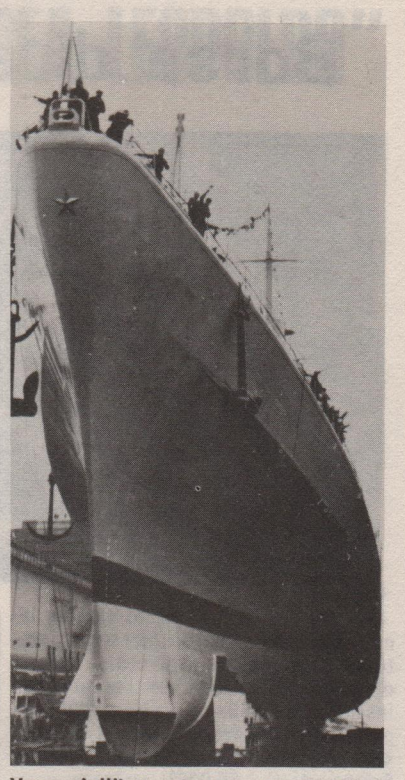
Gli impianti

Al tipo di produzione programmata per Castellammare (le medie navi passeggeri, i traghetti, i portacontainers, le navi militari) si adattano perfettamente le dimensioni e gli impianti dei cantiere: tre scali di cui uno fisso in cemento armato che può all'occorrenza ospitare contemporaneamente in tandem due navi di medie dimensioni; mezzi di sollevamento con portata massima di 90 tonnellate; una modernissima salderia coperta a tettoie mobili di circa 6.000 metri quadrati; un moderno complesso di officine di allestimento con un'area di circa 8.000 metri quadrati; banchine e pontili di allestimento che si sviluppano per quasi 500 metri; una linea automatica di lavorazione dell'acciaio da scafo. Tale ultimo impianto, ora in fase di completamento, entrerà in funzione entro l'autunno prossimo e coronerà quella fase di profonde trasformazioni iniziata dieci anni fa.

La nuova linea è stata realizzata per i 4/5 della sua estensione sul sedime di colmata di specchi d'acqua conquistati al mare ed aventi una superficie di circa 32.000 metri quadrati.

Tale colmata ha consentito, con l'incremento delle aree vitali del cantiere, naturalmente costrette tra il Faito ed il mare, l'edificazione del nuovo impianto in linea con la già realizzata salderia coperta che da esso si alimenta.

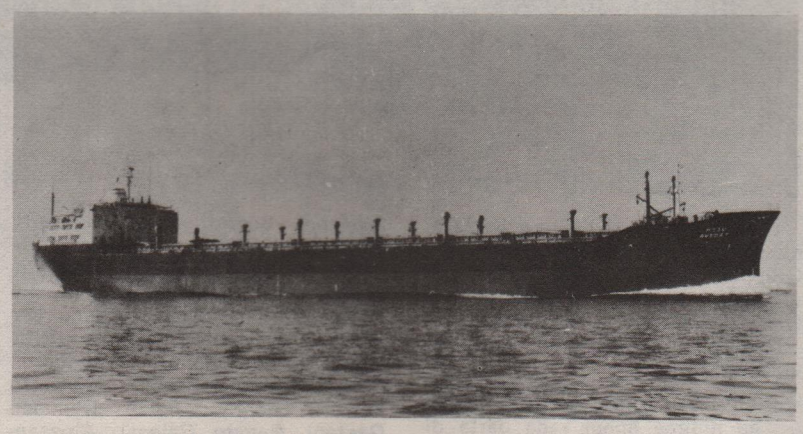
La linea automatica di lavorazione dell'acciaio, attingendo ai parchi lamiere e profilati che si estendono su oltre 8.000 metri quadrati serviti da 2 velocissime gru magnetiche a cavalletto, si sviluppa attraverso le zone di sabbiatura e spianatura (preparazione del materiale) e i 4 capannoni di ossitaglio automatico, lavorazione alle macchine, sagomatura lamiere e fucinatura profilati, per concludersi nell'ampio parco di materiale lavorato, da cui si alimenta la prospicente salderia coperta e quindi gli adiacenti scali. E' di particolare interesse l'ubicazione dei vari posti di lavoro, studiata in tutti i particolari per realizzare nella più naturale maniera il ciclo delle lavorazioni delle lamiere e dei profilati e per ridurre al minimo indispensabile le movimentazioni dei materiali nel corso delle trasformazioni. In aggiunta a tali concetti, per i trasporti lungo la linea di lavoro, che notoriamente costituiscono forse il più grosso problema della moderna industria navale, è stata realizzata una efficiente rete di rulli trasportatori meccanizzati che, diretta mediante telecomandi e teiecontrolli da pochi addetti, permetterà il raggiungimento di livelli di economicità e funzionalità senza precedenti.



Varo dell'incrociatore lanciamissili « Vittorio Veneto » di 8.850 tonn. di dislocamento, avvenuto il 5 febbraio 1967 alla presenza del Capo dello Stato.

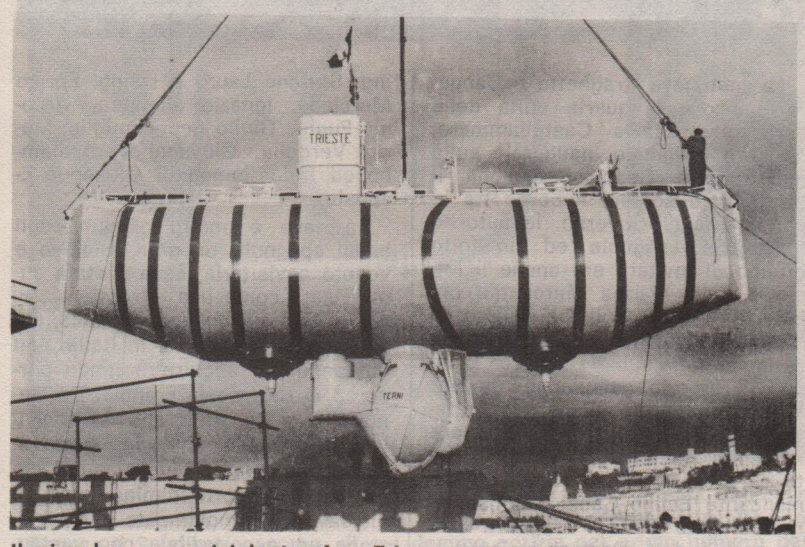
La fregata « Carlo Margottini » di 1.650 tonn. di dislocamento, varata nel 1960.

L'incrociatore lanciamissili « Caio Duilio » di 6.500 tonn. di dislocamento (1962).

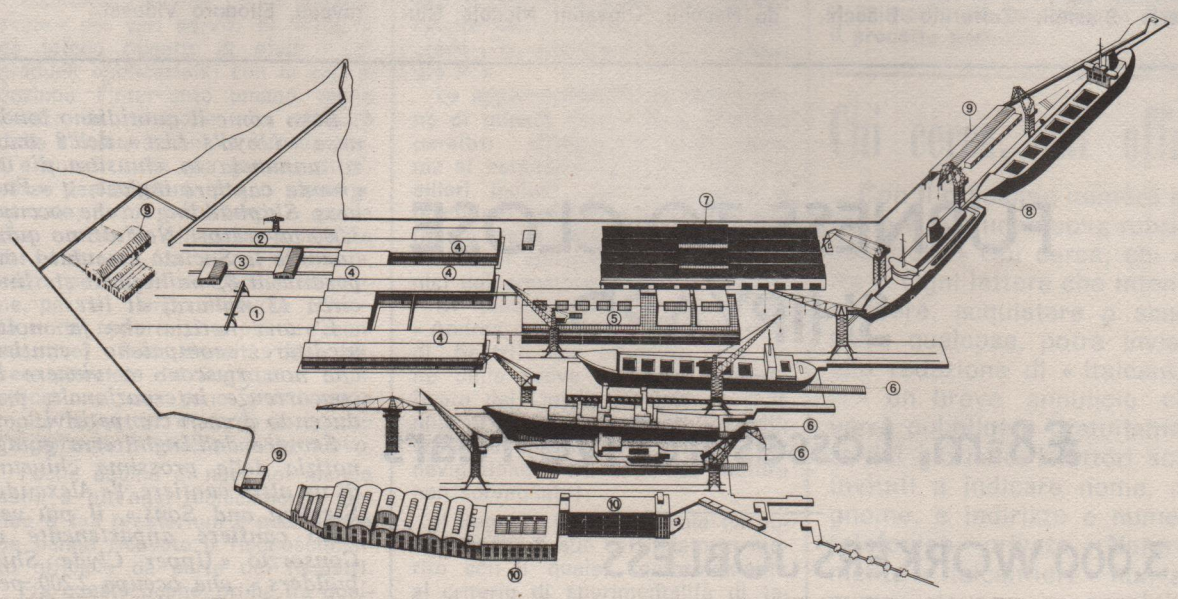


La motonave da carico alla rinfusa « Avedat » di 33.500 T.P.L., costruita nel 1964 per conto di una società armatrice israeliana.

L'incrociatore « Giovanni dalle Bande Nere », varato nel 1930.



Il singolare varo del batiscafo « Trieste », montato e allestito a Castellammare (1953).



Il Cantiere di Castellammare come si presenterà tra qualche mese a lavori ultimati: 1) Parco lamiere; 2) Parco profilati; 3) Sabbiatura e raddrizzatura lamiere; 4) Officina lavorazione lamiere e profilati; 5) Salderia; 6) 3 scali (uno della larghezza di 42 metri e due della larghezza di 20 metri); 7) Officine allestimento; 8) Banchina di allestimento; 9) Magazzini; 10) Uffici.

Borse di studio per i dipendenti

Il 20 aprile ha avuto luogo la consegna delle borse di studio istituite dalla nostra Società, a titolo di concorso spese per l'anno scolastico 1967/68, a favore dei dipendenti che frequentano l'Università (L. 100.000) o Scuole Medie Superiori (L. 50.000).

I sedici vincitori sono stati ricevuti dal Presidente dott. Cortesi e dai Direttori Centrali ing. Bocchini, dott. Cacciapuoti e ing. Ramacciotti, alla presenza dei rappresentanti delle Commissioni Interne della Direzione Centrale e di Monfalcone. Il dott. Cortesi ha espresso ai premiati cordiali parole di compiacimento e di augurio: « Siete veramente bravi ed è giusto additarvi ad esempio ai vostri colleghi. Mi auguro di vedervi tutti qui anche il prossimo anno assieme a numerosi altri vostri colleghi. Non solo il vostro studio è utile a voi stessi per migliorare le vostre carriere, ma è utile anche all'azienda che ha bisogno di personale sempre più qualificato e di carattere quale voi mostrate ». Il dott. Cortesi ha voluto poi conoscere da ciascuno le difficoltà incontrate nel conciliare lo studio con il lavoro ed ha avuto per tutti parole di incitamento.

La borsa di studio per studenti universitari è stata assegnata a Ciro Vitiello del Settore Tecnico, iscritto al II anno di Ingegneria Navale e Meccanica. Ed ecco l'elenco degli altri vincitori:

— Sede: Renato Ban, impiegato amministrativo del Settore Controlli Economici (V Ist. Tec. Comm. serale); Livio Carlini (IV Ist. Tec. Ind. serale), Manlio Del Piccolo (V Ist. Tec. Nautico) ed Ezio Hitti (IV Ist. Tec. Ind. serale), impiegati tecnici del Settore Tecnico;

— Monfalcone: Lino Buzzi, tracciatore (IV Ist. Tec. Nautico), Claudio Crevatini, disegnatore (IV Ist. Tec. Ind. serale), Claudio Di Giusto, elettricista (II Ist. Tec. Ind. serale), Lorenzo Gioia, impiegato amministrativo (IV Ist. Tec. Comm.), Roberto Pecorari, carpentiere in ferro (IV Ist. Tec. Nautico), Egidio Radin, carpentiere in ferro (III Ist. Tec. Nautico), Franco Sandrin, carpentiere in ferro (III Ist. Tec. Nautico) e Fausto de Stabile, carpentiere in ferro (IV Ist. Tec. Nautico);

— Sestri: Vincenzo Bevilacqua, aiuto montatore (III Ist. Tec. Ind. serale), Bruno Dego, aiuto tracciatore (IV Ist. Nautico serale) e Antonio Ferrari, montatore (VI Ist. Tec. Ind. serale).

Noi tutti ci rendiamo conto dei sacrifici che comporta lo studio dopo una giornata di intenso lavoro: siamo perciò veramente ammirati della volontà dimostrata da questi colleghi, ai quali rivolgiamo, a nome dell'intera famiglia dell'Italcantieri, l'augurio più vivo di completare con successo gli studi intrapresi.

VARO DELLA "KRALJEVICA"

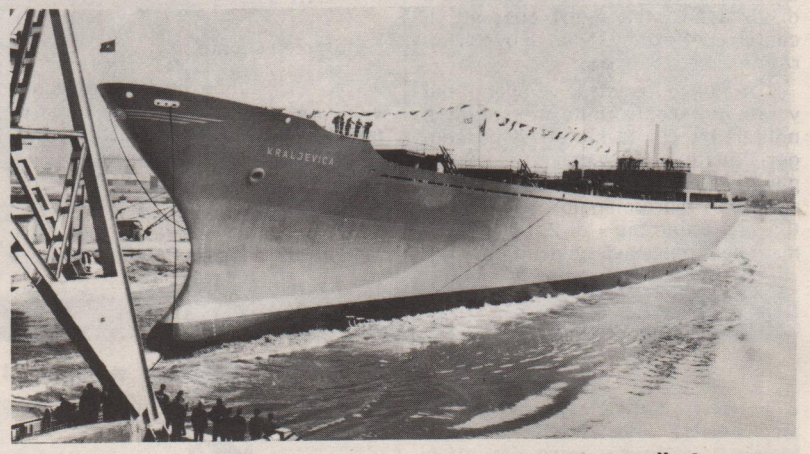
Sabato 30 marzo è scesa in mare a Monfalcone — gentile Madrina la signora Dorotea Gudac — la motonave da carico generale « Kraljevica » di 7.620 tpl, la prima di una serie di quattro unità gemelle che vengono costruite per conto della Jugolinija (Jugoslavenska Linijska Plovidba) di Fiume.

Nel suo discorso il dott. Cortesi ha tenuto a sottolineare come la nave, costruita interamente, scafo ed apparato motore, nell'arco giuliano del Mare Adriatico, testimonia la volontà del popolo italiano e jugoslavo di lavorare in pace e di collaborare per il progresso civile dei due Paesi e per una vita più serena.

La « Kraljevica », le cui caratteristiche ne fanno veramente una unità funzionale e moderna, andrà ad arricchire, con le successive tre in costruzione, una flotta in rapido incremento. La flotta jugoslava in questi ultimi 4-5 anni si è addirittura quadruplicata, raggiungendo circa un milione e mezzo di tonnellate, di cui il 30 per cento appartiene alla Jugolinija. Il dott. Cortesi ha ricordato anche la concentrazione in corso dei maggiori cantieri jugoslavi ed ha messo in rilievo i rapporti di collaborazione in atto tra il Gruppo IRI e l'industria jugoslava, resi ancora più vivi dalla recente missione del prof. Petrilli in Jugoslavia, dalla quale si spera possa derivare nuovo lavoro per il Gruppo.

Il Direttore Generale della Jugolinija, signor Jure Vukasovic, ha risposto rilevando con soddisfazione come i rapporti di buon vicinato fra Italia e Jugoslavia siano accompagnati da una sempre più ampia collaborazione economica. Ha poi spiegato il significato augurale del nome assegnato alla nave, che è quello di una piccola cittadina sull'Adriatico, sede del più antico cantiere jugoslavo ed ha espresso il proprio ringraziamento ai dirigenti ed ai tecnici del Cantiere per il lavoro svolto e per quello che svolgeranno sulle altre unità della Jugolinija.

Subito dopo il varo, sullo stesso scalo è stata impostata la costruzione 1909, la terza unità della commessa. Il varo della seconda unità è previsto per il mese di giugno.



La « Kraljevica » di 7.620 t.p.l., la prima di quattro unità gemelle in costruzione a Monfalcone per la Jugolinija di Fiume, riceve l'abbraccio del mare. L'unità presenta le seguenti caratteristiche principali: lunghezza fuori tutto 151,60 metri; larghezza fuori ossatura 20 metri; motore CRDA-FIAT B757S di 10.500 cavalli asse; velocità alle prove a pieno carico 18,8 nodi; capacità delle stive (in balle) 14.130 metri cubi.

GRUPPO ANZIANI DI MONFALCONE

Un momento della gita a San Daniele del Friuli, organizzata dal Gruppo Aziendale Lavoratori Anziani di Monfalcone per festeggiare i soci che durante il secondo semestre del 1967 sono stati posti in quiescenza.

Auguri di sereno meritato riposo e « ad multos annos » da parte di « Italcantieri » a: Alessandro Andrian, Giuseppe Antoni, Bernardo Bagon Emilio Ballus, Guido Baschiera, Angelo Bassi, Valerio Bean, Carlo Biasioli, Zefferino Blaschi, Giovanni Bonetti, Giuliano Borri, Guglielmo Braidot, Giovanni Brunetti, Edoardo Carli, Riccardo Codecco, Orlando Colussi, Antonio Corazza, Alferio Cubi, Alfredo Devescovi, Giovanni Di Vincenz, Giovanni Dorigo, Luigi Dorigo, Edoardo Dose, Antonio Fabbro, Vincenzo Ferreri, Edoardo Forza, Damiano Gaetani, Renato Galessi, Alessandro Giraldi, Alcide Gratton, Luigi Magnarin, Ottavio Marzano, Carlo Masten, Mario Millo, Antonio Miniussi, Guerrino Molinari, Leonardo Naccini, Giovanni Niccoli, Giuseppe Novacchi, Giuseppe Novatti, Antonio Nucera, Nazario Orzan, Pietro Parovel, Corrado Pecorari, Mario Perentin, Giovanni Petronio, Arturo Pharisien, Angelo Pin, Enrico Pin. Giuseppe Portelli, Bruno Radin, Angelo Regolin, Riccardo Revelant, Luigi Ritossa, Primo Rossitti, Valerio Scarpin, Gualtiero Schrott, Emanuele Tivan, Adolfo Tomasin, Gio Batta Tomasin, Salvatore Tondo, Giuseppe Trevisan, Giacomo Vescovi, Otello Verzegnassi, Paolo Vertovese, Eliodoro Vidossi.

Il viaggio inaugurale del "CANGURO BIANCO"

La motonave traghetto « Canguro Bianco », la quarta unità della serie costruita a Castellammare, ha fatto il viaggio inaugurale sulla nuova rotta Genova-Barcellona il 22 febbraio scorso. A bordo fra le personalità di Governo, le autorità italiane e spagnole ed un folto gruppo di invitati, era anche il Ministro della Marina Mercantile on. Lorenzo Natali. Egli ha voluto esprimere ai tecnici di Castellammare imbarcati sul « Canguro Bianco » il proprio compiacimento per le capacità professionali dimostrate dalle maestranze del cantiere nella realizzazione dell'unità. La foto ritrae il Ministro Natali, il Comandante Emilio Canale, Consigliere Delegato della « Traghetti Sardi » ed il dott. Cortesi insieme ai nove tecnici di Castellammare, lo ing. Stefano Lauro e i sigg. Enrico Marciano, Ignazio Pompeo, Antonio Puglia, Giulio Scognamiglio, Mario Verdolia, Giovanni Veropalumbo ed i due omonimi Giuseppe Esposito.

La nave è molto piaciuta agli amici spagnoli: un gran pubblico è venuto a visitarla. Essa è stata subito vista come una « frontiera terrestre » tra la Spagna e l'Italia. Gli automezzi, per recarsi in Italia, non dovranno più seguire il lungo percorso attraverso la Francia. Da Genova con le autostrade essi arriveranno rapidamente in Svizzera, Germania, Austria, Jugoslavia. I costi dei trasporti diminuiranno, e ciò favorirà il movimento d'importazione ed esportazione con vantaggio di tutti.

FURNESS TO CLOSE SHIPYARD

£8½m. Losses in Five Years

3,000 WORKERS JOBLESS

Ecco come il quotidiano londinese « Lloyd's List » dell'8 marzo annuncia la chiusura di un grande cantiere inglese, il « Furness Shipbuilding », che occupa 3.000 lavoratori. Nell'ultimo quinquennio la Società ha subito una perdita di 8,5 milioni di sterline, circa 13 miliardi di lire.

E' una notizia che fa molto meditare: scompaiono i cantieri che non riescono a vincere la concorrenze internazionale, producendo a costi competitivi.

Sempre dall'Inghilterra giunge notizia della prossima chiusura di un altro cantiere, l'« Alexander Stephen and Sons », il più vecchio cantiere appartenente al Consorzio « Upper Clyde Shipbuilders », che occupa 2.200 persone. Mentre gli impiegati verranno assorbiti dal detto Consorzio, rimane ancora incerto il futuro degli operai.

A CASTELLAMMARE
4 Traghetti per la "Tirrenia„

Lo schizzo delle navi traghetto recentemente ordinate dalla « Tirrenia ».

Il 20 marzo a Napoli presso la Sede della Società di Navigazione « Tirrenia » sono stati firmati i contratti per la costruzione di sei motonavi traghetto da 6.500 tsl ciascuna. Due unità verranno realizzate a Palermo dai Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti, mentre le altre quattro saranno tutte costruite a Castellammare, ormai specializzato nella costruzione di questo tipo di navi. Castellammare saluta con vivo compiacimento il ritorno di costruzioni per la Tirrenia sui suoi scali, memore del lavoro compiuto in passato per la stessa Società.

I nuovi traghetti della Tirrenia saranno destinati alle linee tra il Continente e la Sardegna, la Sicilia ed il Nord Africa, tenendo conto principalmente della domanda di trasporto passeggeri-auto. Potranno trasportare 100 automobili e 24 autotreni, consentendone l'imbarco e lo sbarco direttamente dalla banchina attraverso un portellone a poppa e due portelloni laterali sistemati verso la prua. Ogni traghetto prevede sistemazioni per un totale di 1.000 passeggeri e di 96 persone d'equipaggio; l'apparato motore sarà costituito da due motori principali tipo Diesel Fiat B 609 S, che permetteranno di raggiungere alle prove a mezzo carico una velocità di circa 22 nodi con una potenza per motore di 7.100 c.a.

Con l'acquisizione di questa importante commessa di quattro unità uguali Castellammare consolida quindi in modo soddisfacente il suo carico di lavoro e avrà modo di meritarsi altre commesse in futuro. I termini di consegna sono ristretti ma Castellammare, grazie anche all'ausilio dei nuovi impianti e di una migliore organizzazione, saprà sicuramente rispettarli.

BORSE DI STUDIO
per i figli dei dipendenti

Il 29 marzo ha avuto luogo la consegna delle borse di studio per l'anno scolastico 1967-1968 ai figli dei dipendenti della Sede Centrale. Il Presidente, dott. Cortesi, presenti il Direttore Generale ing. Fanfani ed i Direttori Centrali dott. Cacciapuoti, ing. Muiesan e ing. Ramacciotti, ha rivolto un indirizzo di saluto ai premiati congratulandosi con ciascuno di essi e con i loro genitori.

Nella foto, i premiati (tra parentesi l'ufficio di appartenenza del padre): Barbara Bisiacchi (Settore Acquisti); Manlio Comar, Luciano De Giorgi, Cosimo Quaranta, Sergio Renier, Marino Scolobig (Settore Tecnico); Fioretta Ferula, Tiziana Meula e Aldo Magris (Settore Controlli Economici); Gabriella Plisca (Settore Esercizio); Francesco Castellano e Andrea Sgarro (Settore Progetti) che hanno vinto le due borse di studio di L. 250.000 ciascuna, istituite su iniziativa e con il concorso dei familiari e dei colleghi di lavoro per onorare la memoria dell'ing. Livio Budini, già dipendente del Settore Tecnico.

Ed ecco l'elenco dei premiati dei tre cantieri:

Castellammare: Ernesto Borrelli, Francesco Cotroneo, Enrico Esposito, Domenico Ferraiuolo, Antonio Galliano, Francesco Guarini, Emanuele La Mastra, Mario Landolfi, Ciro Marciano, Ermanno Merolla, Raffaella Russo, Giovanni Tateo, Maria Travaglino, Giobatta Verderame, Maria Novella Verderame, Francesco Vitiello;

Monfalcone: Luciano Antalo, Mariella Bacci, Marina Bacin, Roberta Bandelli, Marinella Bartoli, Marisa Benes, Gianpaolo Bertos, Alida Bevilacqua, Claudio Bignolin, Adriano Boldrin, Flavio Braida, Manuela Braida, Giorgio Brandolin, Mario Brandolin, Tiziana Calligaris, Mario Canciani, Claudio Capello, Luigi Codarin, Mara Codiglia, Paola Conte, Paola Devetta, Alessandro Dorigo, Mariella Dorigo, Graziella Dri, Fabio Fasan, Claudia Fragiacomo, Vera Fragiacomo, Livio Franco, Claudio Furioso, Antonella Geretti, Patrizia Giacometti, Eliana Giuriato, Alessandro Giurissa, Roberto Giurissa, Fulvio Maier, Maria Grazia Mainardis, Giuliano Mecchia, Paola Mecchia, Silvana Moimas, Daniela Morelli, Vito Muscella, Vincenzo Natali, Severina Perin, Roberto Pezzett,a Franco Pizzignacco, Laura Polo, Doriana Potente, Egidio Puddu, Rodolfo Rosmani, Flavio Rossi, Fredi Sartori, Mauro Schiavo, Egon Sirca, Franco Spanghero, Sara Sturni, Anna Ulian, Giuseppe Valente, Franco Visintin, Claudio Zaratin, Claudia Zuppichini;

Sestri: Dario Bottaro, Maria Rosa Bozzo, Rossella Branca, Wilma Casonato, Bruna Delle Piane, Gio Batta Ferrari, Giuliano Fogola, Angela Gaggero, Ubaldo Garibaldi, Carola Libertini, Maria Vittoria Mari, Marco Merlano, Alberto Morbelli, Sandro Nati, Gianfranco Onelli, Renzo Ortolan, Angelo Parodi, Franco Pertosa, Giuseppina Roselli, Pietro Siri, Clara Stoppino, Alba Tasso, Anna Verardo, Berardino Vittorini.

Gli importi delle borse di studio vanno da L. 40.000 a L. 250.000, a seconda del tipo di scuola e delle votazioni riportate.

« MOCENIGO »

Varo del sommergibile « Lazzaro Mocenigo », la quarta unità subacquea del dopoguerra costruita a Monfalcone per la Marina Militare Italiana.

Il « Lazzaro Mocenigo », l'ultimo della serie di quattro sommergibili la cui costruzione è stata affidata dalla Marina Militare Italiana al Cantiere di Monfalcone, è sceso felicemente in mare il 20 aprile. Madrina è stata la signora Milena Leidi, sorella della M.O. al valor militare Capitano di Corvetta Ugo Botti, eroico comandante di sommergibile, che morì con il suo equipaggio nel giugno del 1940 nel Mediterraneo occidentale nel corso di un attacco ad un convoglio fortemente scortato.

Al varo il Governo era rappresentato dal Sottosegretario di Stato alla Difesa on. Francesco Cossiga; erano presenti il Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Alessandro Michelagnoli, numerosi Ammiragli, Generali ed alti ufficiali delle tre Armi e le principali autorità della Regione. Sul palco delle autorità era anche una rappresentanza di tecnici ed operai che lavorarono sul precedente « Mocenigo », costruito a Monfalcone nel 1937.

Il dott. Cortesi ha rilevato che con il « Mocenigo » l'Italcantieri, nel giro di poco più di un anno, ha varato quattro sommergibili per la Marina Militare: un fatto industriale di grande importanza. Durante le varie tappe di questo programma sono stati rivissuti fulgidi episodi delle virtù delle nostre genti: l'eroismo di Enrico Toti, un marinaio bersagliere caduto con un gesto che sa di leggenda sulla via di Trieste proprio di fronte al Cantiere, di Bagnolini, esempio delle virtù della nostra gente alpina, di Dandolo e Mocenigo, simboli dell'opera di civiltà di Venezia, e ricordate le gesta degli equipaggi dei sommergibili di cui i nuovi portano ancora i nomi. Indicando quindi la rappresentanza di operai che lavorarono sulle precedenti unità, il dott. Cortesi ha affermato: « questi operai, qui sul palco delle autorità, sono un'autorità del nostro lavoro: essi possono dirci bene qual'è il divario tecnologico fra queste navi e le navi che abbiamo costruito trent'anni fa, con lo stesso cuore.

Questo divario tecnologico merita di essere brevemente meditato. Dobbiamo essere grati, non solo noi del cantiere, ma anche tante industrie italiane che con noi hanno lavorato, alla Marina Militare, perchè con i suoi programmi di avanzate costruzioni ha dato modo a noi di impossessarci di tecnologie che altrimenti ci sarebbero precluse. Sono esperienze costose e preziose che costituiscono oggi un nuovo patrimonio del Paese al servizio del progresso del Paese.

A Monfalcone si è costituito con tali esperienze un nucleo molto qualificato di tecnici e di maestranze che ha attirato anche l'attenzione di alcune marine estere non appoggiate da una industria nazionale; queste marine affiancano il cantiere di Monfalcone ai cantieri più qualificati di Germania, d'Inghilterra e di Francia, capaci di queste costruzioni. Noi quindi, oltre ad essere al servizio della Marina Militare e dei programmi che essa potrà e vorrà ancora predisporre, possiamo nutrire oggi fiducia di poter competere con successo sui mercati mondiali. Ma per questo abbiamo bisogno, come in passato, dell'appoggio di tante autorità di governo; è perciò che mi permetto in questo momento, on. Sottosegretario alla Difesa, qui testimonio di tanto lavoro e di tanta capacità costruttiva, di chiederLe di portare a Roma questa nostra rispettosa istanza di avere l'appoggio del Governo anche per il futuro ».

Il Sottosegretario alla Difesa on. Cossiga, dopo aver porto il saluto del Governo e delle Forze Armate della Repubblica, ha tenuto a sottolineare come la nuova unità debba essere uno strumento di pace, di progresso economico e di progresso civile, in quanto, il popolo italiano vuole la pace ed il Governo della Repubblica lavora per la pace, ed ha concluso dicendo: « Oggi voi, tecnici ed operai, consegnate ai flutti questa unità per la Marina Militare Italiana, ma non consegnate soltanto uno scafo di metallo, ma un sacrario di memorie gloriose che affondano le loro radici nelle tradizioni marinare e militari di tutta la nazione italiana ».

Dopo il varo, nel corso di una breve cerimonia svoltasi nella sala consiliare del palazzo comunale, il Sindaco di Monfalcone, cav. Romani, ha consegnato all'Amm. Alessandro Michelagnoli una medaglia d'oro del Comune, in segno di gratitudine della città di Monfalcone.

NOTIZIE IN BREVE

★ *L'ing. Scarpa del Settore Progetti ha visitato nei giorni 11 e 12 marzo, assieme all'ing. Reggio di Sestri, il Cantiere di Moss (Norvegia), specializzato nella costruzione di navi medio-piccole per il trasporto di gas liquefatti.*

Una nostra delegazione, composta dagli ingegneri Pazzano, Traverso, Scotti e Gallo, ha visitato fra il 18 e il 21 marzo i cantieri A.G. Weser di Brema (Germania), Kockums di Malmö (Svezia) ed il cantiere di St. Nazaire (Francia) per osservare il funzionamento delle catene di montaggio e saldatura dei pannelli piani.

Il 2 aprile l'ing. Di Macco del Settore Tecnico ha effettuato una visita alla Mannesmann Werke di Düsseldorf per esaminare gli impianti di fabbricazione delle travi saldate.

★ *Il 1° e il 2 aprile il Presidente dott. Cortesi, il Direttore Generale ing. Fanfani e gli ingegneri Muiesan, Bette, Palomba e Gonzini si sono recati a Brema (Germania) per visitare il cantiere A.G. Weser. Hanno avuto interessanti scambi di opinioni con i dirigenti del cantiere tedesco sui problemi di progettazione, di programmazione e di approvvigionamento di materiali. Si è deciso di dar corso ad ulteriori scambi di visite fra funzionari delle due Società per un reciproco scambio di esperienze.*

★ *Il 7 aprile circa cento rotariani, convenuti a Trieste in occasione del Congresso del 186° Distretto del Rotary International, hanno visitato i nuovi impianti del Cantiere di Monfalcone. Gli ospiti sono stati ricevuti dall'ing. Fanfani e dal Direttore del Cantiere ing. Lippi. Il Rotary è una associazione a carattere internazionale, costituitasi a Chicago il 23 febbraio 1905; oggi nel mondo vi sono 14 mila «Club» in 137 Paesi con quasi 630.000 soci. Esso si propone di sviluppare le relazioni amichevoli fra i soci, di informare ai principi della più alta rettitudine la pratica degli affari e delle professioni, di riconoscere la dignità di ogni occupazione utile ed infine di «propagandare la cooperazione, la buona volontà e la pace fra nazione e nazione mediante il diffondersi nel mondo di relazioni amichevoli fra gli esponenti delle varie attività economiche e professionali».*

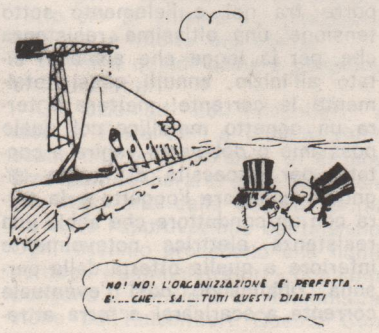
Un premio per la migliore vignetta umoristica

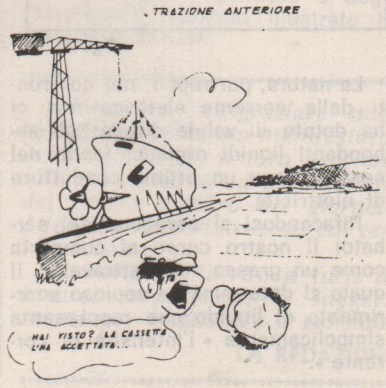
E' nostro intendimento pubblicare, se possibile ogni numero, una vignetta umoristica che abbia attinenza con il nostro lavoro, da scegliere, ad insindacabile giudizio della redazione, fra quelle che i nostri lettori ci invieranno. L'autore riceverà un premio di L. 5.000.

Desideriamo intanto offrirVi, come esempio, tre simpatiche vignette. La prima, tratta dalla « Cittadella » di Trieste del 19 febbraio, fa riferimento al concorso per la « commessa ideale » che si è svolto recentemente nella regione. Le altre due sono state pubblicate da « La Cantada », una rivista che esce ogni anno a Monfalcone in occasione del carnevale. La battuta degli amici de « La Cantada » sulla « Italbel » c'è molto piaciuta. Possiamo però rassicurarli (per quanto siamo ben certi che essi non abbiano mai avuto dubbi in proposito) che fra giuliani, liguri e campani c'è un grande affiatamento di lavoro e che nonostante la diversità dei loro dialetti questo lavoro viene fatto bene. La battuta sulla « trazione anteriore » si riferisce evidentemente alla recente istituzione della « cassetta delle idee », che noi chiamiamo « punto d'incontro a filo diretto ».

CRONACHE DI TRIESTE

— Qual è la commessa ideale?
— Quella da trecentocinquantamila tonnellate...





IL FASCINO DELL'ELETTRICITA'

« Se si strofina vivamente una asta di vetro con un panno di lana, si rileva che essa diviene capace di attirare corpuscoli leggeri che le siano vicini, come pezzetti di carta e di sughero. Questo fenomeno era conosciuto fino dalla antichità per l'ambra che presentava la stessa proprietà, e dal nome **electron** di essa derivò il termine elettricità ».

Queste sono le prime parole che di solito introducono nel mondo fantastico dell'elettricità.

Gli esperti sanno che a queste prime parole ne seguono molte altre intercalate da grafici, formule, espressioni sempre più complesse, ma non è a loro che ci rivolgiamo.

Vorremmo intrattenerci con tutti gli altri, che sono stati attratti, o condotti dalle circostanze, verso altre attività, a coloro cioè che hanno un'idea approssimativa dei fenomeni elettrici.

Nel mondo attuale l'energia elettrica è un elemento fondamentale della vita di tutti i giorni, interessa ormai non solo tutto il personale degli stabilimenti, ma anche le casalinghe alle prese con gli elettrodomestici.

Che cos'è questo fluido invisibile che si chiama corrente elettrica?

Ponendo due serbatoi a livelli diversi e mettendoli in comunicazione con un tubo, il liquido contenuto nel serbatoio più alto passerà a quello più basso attraverso il tubo di comunicazione. Fino a che si manterrà il dislivello fra le due superfici del liquido, continuerà il passaggio del liquido stesso attraverso il tubo. Analogamente avviene per l'elettricità: finchè si mantiene un « dislivello elettrico » (differenza di potenziale) fra gli estremi di un conduttore si avrà in questo una corrente elettrica.

L'intensità di questa corrente è regolata da una legge fondamentale della elettricità in relazione ai valori della « tensione » e della « resistenza », ma al riguardo non vorremmo dire di più per non snaturare gli scopi di questa rubrica. Ci interessa piuttosto rilevare che nei confronti di questo vertiginoso movimento di elettroni che è la corrente elettrica, l'uomo, inteso come animale, è un debole.

Esaminiamo più da vicino come stanno le cose.

Poichè noi viviamo, ci muoviamo, lavoriamo rimanendo generalmente a contatto con la terra che si considera a potenziale zero, il pericolo che più frequentemente si corre è quello di venire in contatto con elementi sotto tensione stabilendo così un collegamento fra tali elementi e la terra. La differenza di potenziale provocherà il passaggio della corrente elettrica attraverso il nostro corpo (figura 1) con le conseguenze che vedremo in seguito.

fig. 1

La natura, purtroppo, nei confronti della corrente elettrica non ci ha dotato di valide difese; gli abbondanti liquidi organici fanno del nostro corpo un ottimo conduttore di elettricità.

Rifacendoci al paragone dei serbatoi il nostro corpo si comporta come un grosso tubo attraverso il quale si determina un copioso scorrimento di liquido che rappresenta simbolicamente « l'intensità di corrente ».

Ad attenuare tale intensità concorrono, a volte, circostanze favorevoli quali lo stato secco della pelle nel punto di contatto o le scarpe con suola di gomma o ben asciutte, che rappresentano le cosiddette « resistenze di contatto ». Se poi facciamo uso di guanti o pedane isolanti, tali resistenze assumono valori tanto alti da annullare o quasi, per le basse tensioni, il passaggio della corrente elettrica attraverso il corpo. Attenzione, però, non sempre queste difese sono valide; poniamo il caso di essere isolati da terra ma con la possibilità di toccare una qualsiasi struttura o elemento metallico connesso a terra (non dimentichiamo che tutte le macchine sono collegate a terra); oppure di stabilire un contatto tra fase e fase (figg. 2 e 3); nonostante l'isolamento si determinerà attraverso il nostro corpo un passaggio di corrente tale da provocare danni spesso irreparabili agli organi vitali o quanto meno ustioni più o meno profonde della cute nelle parti venute a contatto con gli elementi sotto tensione.

fig. 2

Il calore prodotto dalla corrente è dato da un'altra legge importantissima che regola i fenomeni elettrici; da questa si rileva che tale calore dipende dalla resistenza, dal tempo durante il quale avviene il passaggio di corrente e soprattutto dalla intensità della corrente stessa.

Abbiamo accennato agli aspetti fisiologici della corrente, ma al riguardo sarebbe necessario considerare i numerosi elementi che concorrono a graduare la loro gravità nonchè gli imponderabili che rendono quanto mai subdolo il pericolo di questo invisibile nemico.

Potremmo per ora affermare che la gravità delle lesioni dipende da:

1) intensità della corrente che passa attraverso il corpo;
2) percorso della corrente stessa entro il corpo;
3) durata del passaggio di corrente;

ma aggiungiamo che hanno il loro peso il tipo di corrente, la frequenza, le condizioni fisiche e psichiche del soggetto.

Due mezzi ci consentono di contrastare il pericolo della corrente elettrica: **l'isolamento e la messa a terra.**

L'isolamento riguarda tutti quegli elementi e apparecchiature che per il loro funzionamento devono essere sotto tensione pur essendo a portata di mano delle persone, nonchè le persone stesse nei confronti della terra.

La messa a terra riguarda tutte le carcasse di motori o gli involucri metallici esterni delle macchine che, per difetti di isolamento o altre cause, potrebbero trovarsi sotto tensione.

Isolare, agli effetti della sicurezza, significa sostanzialmente interporre fra noi e l'elemento sotto tensione una altissima resistenza che, per la legge che abbiamo citato all'inizio, annulli quasi totalmente la corrente; mettere a terra un oggetto metallico col quale possiamo o dobbiamo venire a contatto per necessità di lavoro, significa collegare l'oggetto e la terra con un conduttore che abbia una resistenza elettrica notevolmente inferiore a quella offerta dalla persona, obbligando così l'eventuale corrente a scaricarsi a terra attraverso il percorso più agevole.

fig. 3

Non usare questi mezzi o non segnalare le dificienze costituisce un rischio mortale; ecco per esempio una serie di casi rilevati da una pubblicazione specializzata che hanno provocato infortuni mortali:

— uso di un trapano elettrico, correttamente inserito in una presa munita di terra, il cui cavo di alimentazione era stato prolungato con un altro cavo bipolare senza il conduttore di terra;

— uso di una lampada portatile di sicurezza che aveva però il cavo flessibile in cattive condizioni;

— uso di una molatrice di tipo semi-fisso, trasferita temporaneamente su un'altra incastellatura senza collegamento a terra;

— difettoso funzionamento della apparecchiatura elettrica di un tornio in seguito alla rottura della molla di richiamo del pulsante di marcia.

I casi riferiti rappresentano solo alcuni esempi, ma dimostrano con quanta facilità la trascuratezza, la pigrizia o semplicemente l'ignoranza, si trasformino in tragedia.

L'esperienza ci insegna che la elettricità non rispetta neppure gli stessi elettricisti, coloro cioè che pur dovendo operare su apparecchiature complesse e in presenza di tensioni elevate, sono tuttavia consapevoli dei pericoli e dotati delle cognizioni e dei mezzi per evitarli; per tutti gli altri non è possibile alcun compromesso, la prevenzione degli infortuni da elettricità non può essere rimandata a « dopo »: un isolante deteriorato o una sconnessione del conduttore a terra può rendere l'avverbio senza significato.

FUSIONI DI CANTIERI

★ *Con il 1° gennaio di questo anno tre grandi cantieri tedeschi, il «Deutsche Werft» di Amburgo, l'«Howaldswerft», pure di Amburgo e l'«Howaldtswerke» di Kiel, si sono fusi dando vita alla nuova Società, denominata «Howaldts-Werke/Deutsche Werft» con sede in Amburgo.*

Essa occupa, fra impiegati ed operai, 22.500 persone ed ha in programma di costruire, oltre al naviglio costruito in passato dai singoli cantieri, anche alcuni moderni tipi di super-cisterne e di navi speciali.

★*Sei dei maggiori cantieri jugoslavi — quelli di Pola, Spalato, Kraljevica, Trogir e i due di Fiume — si sono fusi nel febbraio scorso, formando il maggiore gruppo industriale del Paese. Oltre l'80 per cento dei 16.000 dipendenti dei cantieri si sono dichiarati, attraverso un referendum, favorevoli alla fusione. La sede centrale della organizzazione sarà a Zagabria.*

Il raggruppamento consentirà di migliorare la situazione della occupazione, di ridurre i costi e di procedere a lavori di rinnovo e potenziamento degli impianti. Secondo i dirigenti jugoslavi, entro il 1970 i cantieri raggiungeranno una potenzialità di 550.000 tsl annue e saranno in grado di costruire navi fino a 85.000 tonnellate.

PUNTO D'INCONTRO A FILO DIRETTO

I vincitori del concorso dopo la premiazione: Nicolò Norscia, Paolo Serraval, Umberto Castellano del Settore Progetti; Alessio Tolusso del Settore Tecnico; Lucio Gaddi e Alberto Raso di Monfalcone; Franco Morabito, Vittorio Pisani e Mario Vallarino di Sestri. Non era ancora stato « scoperto » il misterioso autore del motto « Il silenzio non collabora ». Risultò essere la Signora Bruna Borsi del reparto materie plastiche di Monfalcone, che ritirò il suo premio in altra occasione.

Il 13 marzo presso la sede centrale sono stati premiati i vincitori del concorso che ormai possiamo chiamare « Punto d'incontro a filo diretto ».

Il Presidente, dopo avere illustrato le finalità del concorso e la serietà del lavoro svolto dalla giuria, ha espresso un vivo ringraziamento a tutti i partecipanti. « Sarebbe stato bello poter dare un premio a tutti i mille concorrenti per lo spirito di collaborazione dimostrato ma visto che è impossibile farlo, ci auguriamo che ciascuno abbia a meritarsi un premio presentando delle buone nuove idee a « Punto d'incontro a filo diretto ».

Al concorso ha partecipato più del 10 per cento del personale; pertanto, se almeno uno su dieci dei componenti la famiglia dell'Italcantieri avrà una idea buona da proporre per ridurre i costi e per migliorare la produzione e la sicurezza del lavoro, molti progressi si potranno fare!

Il dr. Cortesi, l'ing. Fanfani ed i Direttori Centrali presenti si sono complimentati con ciascuno dei vincitori. A ciascuno è stato chiesto come fosse arrivato al motto premiato. Le risposte sono state molto interessanti. Peccato manchi lo spazio per riportarle.

I premiati di Sestri, i Signori Morabito, Pisani e Vallarino, hanno avuto modo nel pomeriggio di visitare il Cantiere di Monfalcone.

★

Sono intanto incominciati ad affluire i primi suggerimenti dalla Direzione Centrale e dai Cantieri.

Il Comitato Aziendale, nella sua riunione del 19 aprile, ha già preso le seguenti decisioni:

— premio di Lire 60.000 alla proposta n. 00027 di Monfalcone (apparecchiatura per filettare il basamento di fissaggio della « losca »);
— premio di Lire 50.000 alla proposta n. 00104 di Sestri (eliminazione di diverse operazioni connesse con la vendita della calamina);
— premio di Lire 40.000 alla proposta n. 00103 di Sestri (eliminazione, nella macchina da taglio megatomi, del fissaggio e rimessa in posizione dei cannelli ad ogni passata, mediante un supporto scorrevole);
— premio di Lire 25.000 alla proposta n. 00024 di Monfalcone (dispositivo di sicurezza per le gaffe di sollevamento delle lamiere).

Al momento di andare in macchina non conosciamo gli autori dei suggerimenti, ma porgiamo loro le nostre più vive congratulazioni. Ne riparleremo, più diffusamente, la prossima volta.

Contenuto di una frase

Il signor Franco Morabito di Sestri, uno dei vincitori del concorso « Punto d'incontro a filo diretto », ci ha inviato la seguente nota, la quale spiega il significato di « Punto d'incontro ».

Ben volentieri ne pubblichiamo alcuni passi, tralasciando gli altri per mancanza di spazio.

«L'idea di condensare nella frase "punto d'incontro" il concetto di collaborazione fra l'esperienza operaia e lo sforzo tecnico dell'Azienda, può essere chiarita dal presupposto per cui il lavoro del dipendente e la solidità dell'impresa si congiungono in quella realtà sociale, che per l'operaio vuol dire garanzia del domani e per l'Azienda concretezza della sua espansione produttiva e finanziaria.

L'iter produttivo, determinato sia dall'opera manuale e concettuale delle forze dipendenti, sia dalla funzione direzionale e finanziaria dell'Azienda, presuppone una collaborazione vicendevole che è, in ultima analisi, un punto d'arrivo, un incontro, una fusione in quel miracolo di opere tecniche che onorano l'opera collettiva della società umana.

E' tutto qui il significato di una frase, che può sembrare astrusa nell'aridità della forma, ma che va meditata ed inquadrata nel contesto di un discorso più ampio, come vasti sono i problemi del lavoro e della produzione.

Naturalmente ogni idea, di qualsiasi natura e concetto, ha in sè, specie nel campo del lavoro, un senso pionieristico; tocca agli uomini che la propongono coscientemente, e a quelli che responsabilmente l'accettano, scoprire in essa nuovi orizzonti, nuove forme di vitalità, sviluppandone le premesse iniziali, rendendola strumento di progresso tecnico, economico e sociale, adattandola alle esigenze concrete della produzione, in modo da migliorare l'Azienda che è l'oggi e il domani nel quale vivono tutti ».

Il 20 aprile è morto a Brescia il Cav. Uff. Amicleto Fiori, padre del nostro Direttore Centrale ed il 9 maggio si è spenta ad Arezzo la Signora Anita Leo ved. Fanfani, madre del nostro Direttore Generale.

All'Ing. Fanfani ed al Rag. Fiori porgiamo, a nome dell'intera famiglia dell'Italcantieri, le più sentite condoglianze.

ITALCANTIERI
Notiziario per i dipendenti dell'Italcantieri
Direttore responsabile
Giuseppe Volpe
Redazione
Corso Cavour, 1
Trieste - Telef. 61441
Autorizzazione Tribunale di Trieste
N. 345 del 30 gennaio 1968.
Ed. Tecnica Italiana
stampa Zorzut/Cormons