

# italcantieri

ANNO I. - N. 4

NOTIZIARIO PER I DIPENDENTI DELL'ITALCANTIERI

19 DICEMBRE 1968

## I nostri infortuni

QUANTI SONO? PERCHÈ AVVENGONO? POSSONO DIMINUIRE?

La situazione

Nel 1967, nei nostri tre Cantieri, si è avuto, in media, un infortunio indennizzato (cioè di durata superiore a 3 giorni) per ogni 11.500 ore lavorate.

Nel 1968 se ne è avuto uno ogni 10.200 ore lavorate. Ciò vuol dire che nei nostri Cantieri, ogni anno, abbiamo un infortunio di durata superiore ai 3 giorni ogni 6/7 operai al lavoro.

La durata media di ciascun infortunio è invece diminuita da 126 ore nel 1967 a 119 ore nel 1968.

Pertanto, la situazione, tra il 1967 e il 1968, è da un lato, un poco peggiorata perché il numero degli infortuni è aumentato; da un altro lato è invece un poco migliorata perché nel 1968 gli infortuni sono stati lievemente più leggeri.

La situazione nei tre Cantieri è la seguente:

— ore lavorate per ciascun infortunio indennizzato (superiore a 3 giorni)

	1967	1968
Monfalcone	10.000	8.600 (peggiora)
Sestri	12.200	10.500 (peggiora)
Castellammare	13.900	14.300 (migliora)
<b>Media ITALCANTIERI</b>	<b>11.500</b>	<b>10.200 (peggiora)</b>

— durata media di ciascun infortunio (ore)

	1967	1968
Castellammare	118	149 (peggiora)
Sestri	158	143 (migliora)
Monfalcone	108	101 (migliora)
<b>Media ITALCANTIERI</b>	<b>126</b>	<b>119 (migliora)</b>

La prima tabella dice che a Monfalcone l'infortunio è più frequente che non a Sestri e a Castellammare (un infortunio ogni 8.600 ore di lavoro, contro uno ogni 10.500 a Sestri e uno ogni 14.300 a Castellammare nel 1968).

La seconda tabella dice che a Castellammare, dove ci si infortuna di meno, gli infortuni sono però un poco più gravi (durata 149 ore) che non a Sestri (durata 143 ore) e Monfalcone (durata 101 ore), sempre nel 1968.

Entrambe le tabelle dicono anche che, nel 1968, Castellammare migliora per il minore numero di infortuni, ma peggiora per la loro maggiore durata. Invece, Monfalcone e Sestri migliorano per una minore durata e peggiorano per l'aumento del numero di infortuni, così come la media aziendale.

Per quanto i nostri infortuni siano sensibilmente inferiori alla media dell'industria cantieristica nazionale (circa un terzo di meno), essi sono e saranno sempre troppi. Essi sono un male per le persone infortunate e le loro famiglie; un male per l'Azienda; un male per il Paese.

Vediamo di capire come e perché avviene l'infortunio, cosa si fa

per combatterlo e cerchiamo anche di rispondere a taluni interrogativi che le tabelle sopra esposte pongono, specie per Monfalcone e Sestri, dove nel 1968 il numero degli infortuni è aumentato anche se la loro gravità è un poco diminuita.

A Monfalcone, per esempio, all'aumento degli infortuni hanno concorso, in misura sensibile, gli infortuni occorsi ai nuovi assunti ed altresì le situazioni più difficili determinatesi durante la costruzione dei nuovi impianti.

A Sestri invece, una iperemia congiuntivale (infiammazione agli occhi) a carattere epidemico, ha certamente determinato, in modo improprio, l'aumento degli infortuni comunemente intesi.

Come ci si infortuna

Ogni 100 infortuni che si verificano nei nostri Cantieri, in media si trova che

— 70 sono causati da "azioni di lavoro pericolose".

— 30 sono causati da "condizioni di lavoro pericolose".

Cerchiamo di spiegare cosa ciò significa:

a) **Infortuni causati da azioni pericolose:**

Sono definite "azioni pericolose" le azioni compiute dall'infortunato quando

— lavora assumendo posizioni pericolose (ad esempio, sosta sotto i carichi sospesi fissi o mobili, sotto oggetti pericolosi o sdruciolevoli o troppo vicino alle aperture; cammina su travi, su bordi o spigoli di superfici in lavorazione; non usa metodi corretti per salire o scendere; solleva pesi in posizione sbagliata; sta a cavalcioni su piattaforme, alla estremità di tavole, sui bordi dei veicoli in movimento; si fa trasportare dai mezzi di sollevamento o di trasporto previsti per soli materiali; sosta sul percorso di veicoli);

— non usa i mezzi individuali di protezione (occhiali, guanti, elmetti, maschere, grembiuli, calzature, schermi, ghette e cinture di sicurezza);

— lavora in modo professionalmente non corretto (ad esempio, lavori con sistemazioni pericolose di materiali; con l'impiego di utensili o di attrezzature inadatti; oppure lavori su macchine in movimento, quando invece si debbano fare a macchina ferma; lavori su conduttori sotto tensione; lavori non autorizzati; lancio anziché trasporto di materiali e così via).

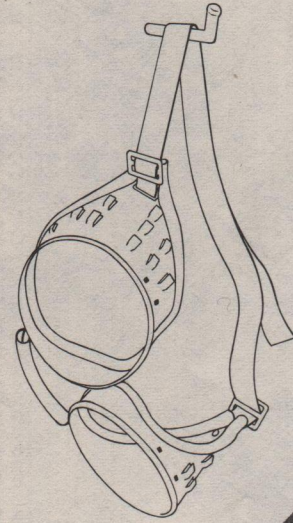
Orbene nei nostri Cantieri il lavoro eseguito assumendo le "posizioni pericolose" sopra indicate e il lavoro eseguito senza i mezzi individuali di protezione, determinano la metà degli infortuni, ossia 50 ogni 100.

Ecco dunque, se si sta attenti a "dove" si lavora, ossia evitando di lavorare in "posizioni pericolose" e se si usano sempre i prescritti mezzi di protezione, ben metà di tutti i nostri infortuni sparirebbe. E' questa una osservazione molto importante.

Il terzo gruppo di "azioni pericolose", ossia il lavoro eseguito in modo non corretto, determina in media 20 infortuni su 100;

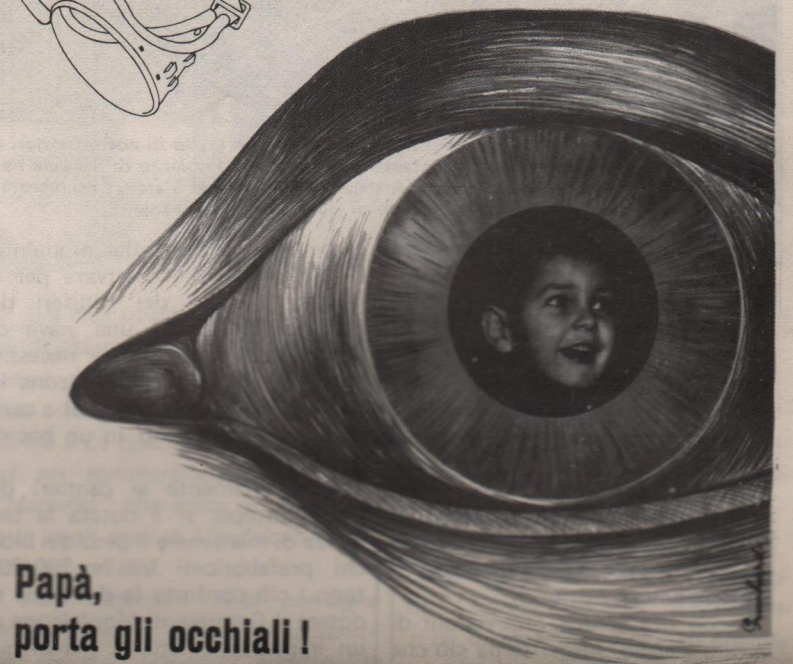
b) **Infortuni causati da condizioni pericolose:**

Sono definite "condizioni pericolose" quelle dovute alle caratteristiche proprie delle lavorazioni alle quali l'infortunato è adde, caratteristiche che non dipendono dal suo comportamento. Ad esempio, lavorare in una fabbrica di esplosivi è più pericoloso che non in un cantiere navale; il cantiere navale è più pericoloso dell'industria che costruisce macchine da scrivere, o, al limite, del lavoro d'ufficio, dove vi sono solo sedie e scrivanie. E' chiaro che questa pericolosità è determinata dalla diversa natura delle lavorazioni: di ciò si tiene conto nelle stesse statistiche ufficiali. Come sopra detto, nei nostri Cantieri gli infortuni dovuti alle particolari pericolose condizioni dell'industria navale, sono risultati 30 su 100.



30 infortuni su 100 colpiscono gli occhi

**VEDERE  
E' VIVERE**



**Papà,  
porta gli occhiali!**

**L'infortunio può capitare a tutti, anche al più bravo**

Le parti del corpo infortunate

Nei nostri cantieri ogni 100 infortuni ben 30 toccano gli occhi! Sono infortuni quindi eliminabili con l'uso costante e appropriato di occhiali.

Gli altri 70 infortuni, in ordine decrescente, ma con un certo distacco, colpiscono le mani, i piedi, le gambe e la testa.

Cosa si fa

La legge contiene numerosissime prescrizioni circa la sicurezza del lavoro. L'Ispettorato del Lavoro ha il compito di controllarne l'osservanza. L'Azienda si deve tenere e si tiene aggiornata con le misure di sicurezza prescritte, sia sui vecchi che sui nuovi impianti.

L'Azienda ha inoltre un partico-

lare "Servizio Sicurezza" di cui parleremo in un prossimo numero di questo giornale, il quale cerca continuamente di migliorare il grado di sicurezza nei cantieri e chiede la collaborazione di tutti per creare una sempre più istintiva coscienza della sicurezza.

Molti infortuni sparirebbero, come abbiamo visto, con l'osservanza di cose abbastanza elementari, ma che richiedono attenzione da parte di tutti, specie quando si è in tanti a lavorare insieme, e quando l'abilità nel lavoro dà un certo grado di confidenza nelle proprie capacità.

Il Servizio Sicurezza quindi raccomanda l'uso dei mezzi di protezione (elmetti, occhiali, guanti, maschere, grembiuli, calzature, ecc.) e l'uso appropriato degli utensili e delle attrezzature; raccomanda di non lavorare in posizioni non corrette, di tenere sgombri di materiali e attrezzi i posti di lavoro e di passaggio, di evitare di far cadere oggetti dall'alto, di stare attenti a cosa e chi c'è dietro la parete che si sta saldando e così via.

(segue a pagina 2)



Una riunione di lavoro del Servizio di Sicurezza; da sinistra il m.n. Cesare DE SIMONE, tecnico della Sicurezza di Sestri; il p.i. Mario ABBONA, Dirigente del Servizio; il p.i. Benito ACANFORA ed il p.i. Amelio CUZZI, tecnici della Sicurezza rispettivamente di Castellammare e di Monfalcone.

A tutti i lettori

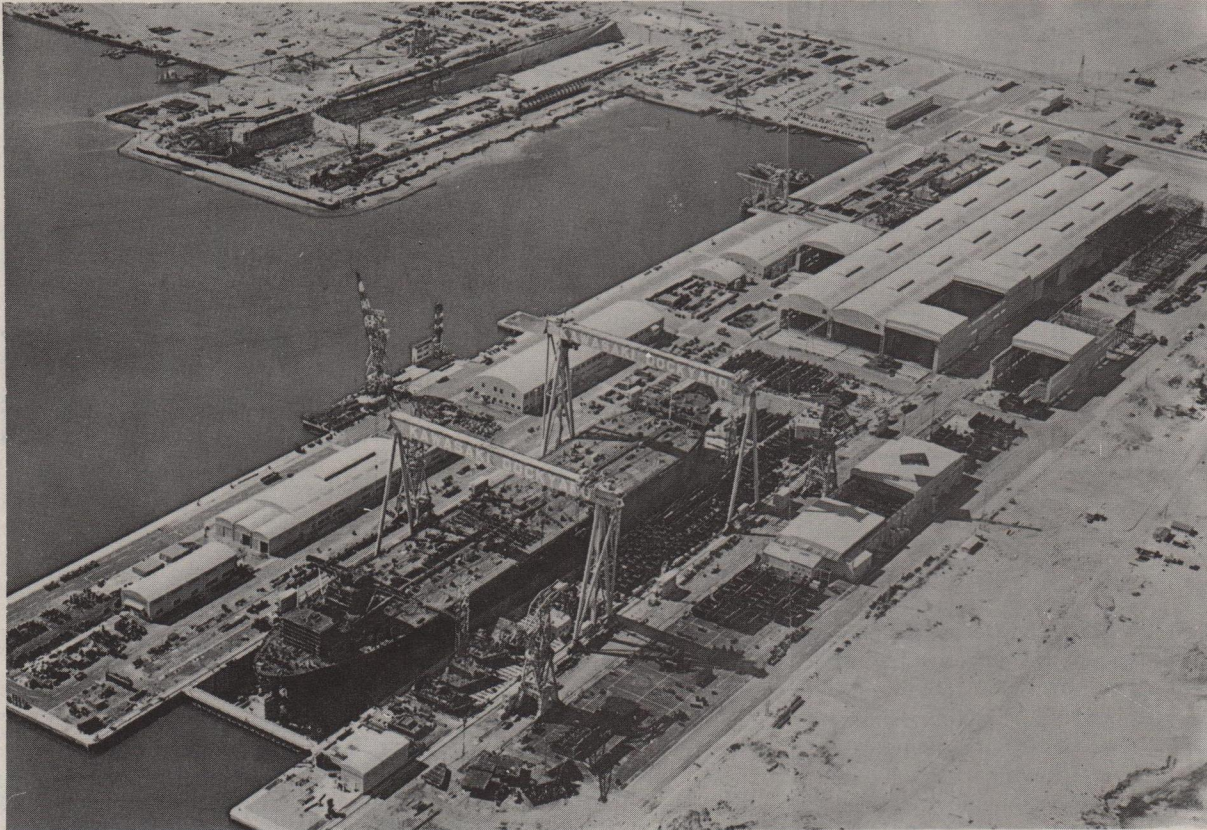
**"italcantieri,"**

augura

buon Natale e felice 1969

# UNA VISITA AI CANTIERI GIAPPONESI I nostri infortuni

(seguito dalla 1.a pagina)



Il Cantiere Sakaide del Kawasaki con lo scalo-bacino in grado di costruire navi fino a 350.000 t.p.l. Sullo sfondo, il bacino di riparazione per grandi navi, recentemente ultimato. L'impianto di Sakaide ha molte rassomiglianze con quello di Monfalcone; il grande bacino previsto per l'Arsenale Triestino San Marco, di dimensioni eguali a quello di Monfalcone, assolve ad ogni effetto la stessa funzione del bacino di riparazione del Sakaide.

Una missione dell'Italcantieri ha compiuto nella prima decade di luglio una visita ai principali cantieri giapponesi: Chiba del Mitsui, Tokio 3 e Yokohama dell'I.H.I., Kobe e Nagasaki del Mitsubishi, Sakai dell'Hitachi e Sakaide del Kawasaki.

Guidata dal Presidente Dott. Cortesi, la missione era formata dai Direttori Centrali Bocchini, Pazzano e Ramacciotti, dai Direttori di Monfalcone e Sestri Lippi e Priano e dal Dirigente la Sezione Scafo di Castellammare Antinori.

Ecco ora alcune impressioni di questo viaggio, suggerite da ciò che si è potuto vedere e constatare. I complessi cantieristici giapponesi sono oggi, per vari fattori, alla ribalta mondiale, ma se qualcuno, andando in Giappone a visitare i cantieri navali, si aspetta di vedere il miracolo, sbaglia; come pure sbaglierebbe chi pensasse di vedere strutture impiantistiche sostanzialmente diverse dalle usuali.

La sensazione prima e più viva che si prova visitando un cantiere giapponese è che in esso viene fatto "bene" tutto quello che un buon tecnico navale o un buon operaio navale vorrebbe fare, e ciò in un clima di estrema tranquillità e semplicità.

## Impianti e tecniche di lavorazione

Si possono vedere cantieri nuovi conquistati al mare con linee di produzione estremamente semplici e funzionali, e così anche cantieri vecchi, continuamente ammodernati nonostante le difficoltà ambientali.

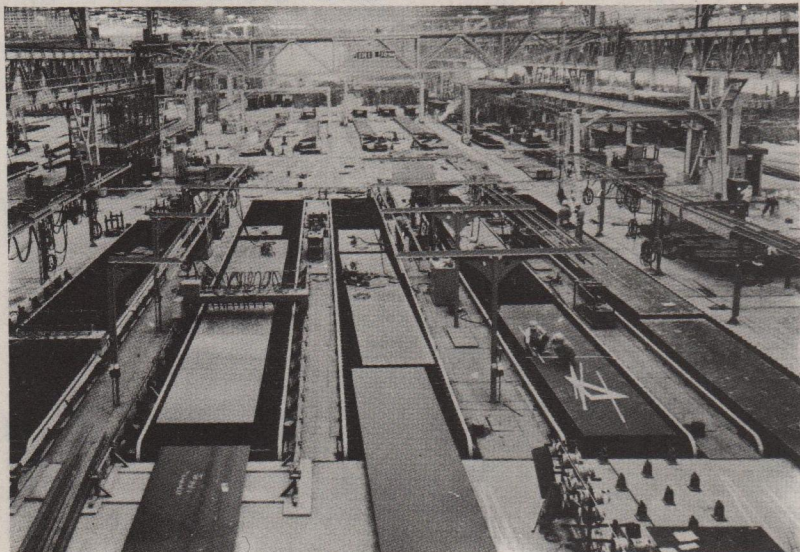
Caratteristica di rilievo e di estremo interesse è la varietà d'impiego dei mezzi ed il continuo adattamento delle tecniche di realizza-

zione alle necessità del momento. E' stato possibile osservare per esempio in uno dei cantieri del Gruppo Mitsubishi una nave da 300.000 t.p.l. costruita per necessità di spazio senza una vasta zona laterale (circa mezza cisterna) e completata dopo il varo in un bacino più grande.

Contrariamente ai cantieri del Nord Europa, si è notata la tendenza di mantenere il peso dei blocchi prefabbricati tra le 200/300 tonn.: ciò conforta la decisione di dotare il Cantiere di Monfalcone di un impianto binato di gru di tale portata.

Accurato è lo studio di tutte le movimentazioni dei materiali, realizzate in genere con l'impiego di rulli motorizzati o di rulli folli e funi traenti, così da limitare l'intervento delle gru ai soli movimenti di sollevamento.

Nel campo della produzione, un fatto di grande rilievo è l'intensità di impiego di tecniche modernissime di saldatura: vi è estrema diffusione di apparecchiature per "contact-welding" (saldatura a contatto) o "gravity welding" (saldatura a gravità) che consentono l'impiego contemporaneo di 3 o 4 elettrodi azionati in genere da operatrici (l'impiego di mano d'opera femminile è molto frequente nei cantieri giapponesi!). Diffusa anche la saldatura automatica verticale e orizzontale sui fasciami della nave e "one side welding" (saldatura da un solo lato) con apparecchiature che consentono di evitare la ripresa nella saldatura su pannelli piani od anche curvi. E' invece meno diffuso l'impiego delle grandi macchine automatiche di ossitaglio a controllo numerico, da tempo adottate nei nostri cantieri.



L'officina navale del Cantiere Jokohama dell'I.H.I., dotata, al pari dei nostri cantieri, di convogliatori per un rapido trasferimento dei materiali.

che lascia il cantiere continua la propria attività presso ditte satelliti che normalmente svolgono lavoro ausiliario per l'industria cantieristica.

Nel campo della sicurezza del lavoro si è notato l'impiego di ponteggi ed in genere di attrezzature estremamente leggere, che presentano rischi notevolmente maggiori di quelli possibili nei nostri cantieri. Nonostante ciò l'incidenza degli infortuni non è superiore a quella che si verifica in Italia, e questo pensiamo debba essere attribuito alla mentalità istintivamente ordinata del giapponese ed alla cura e cautela che egli pone in ogni sua azione. In altre parole, "sta più attento".

Il visitatore infine resta colpito dal grande senso di autodisciplina dell'operaio giapponese e dall'estremo rispetto che egli ha del suo capo e che si manifesta anche con molte forme esteriori.

Le cose viste, che hanno suscitato idee di possibili utili applicazioni nei nostri cantieri, sono state tutte annotate in una relazione tecnica, con l'indicazione delle azioni da svolgere dai vari settori dell'Italcantieri per darvi attuazione o per accertarne la convenienza di attuazione.



Un'applicazione del metodo di saldatura "gravity welding" (saldatura a gravità), estremamente diffuso nei cantieri giapponesi ed in corso di attuazione anche nei nostri cantieri.

Ma soprattutto in queste visite si è potuto constatare come una programmazione accurata e capillare delle fasi di produzione consenta un ritmo continuo di lavoro con un afflusso sistematico e razionale dei materiali e dei disegni. Alla base di questa situazione vi è un'industria di sottofornitori di dimensioni notevolmente superiori a quella europea, che è in grado di consegnare i materiali necessari ad un ritmo e con una puntualità purtroppo a noi sconosciuti.

## L'operaio giapponese

Dai colloqui avuti coi dirigenti dei cantieri giapponesi si è più volte sentita l'opinione che vi sarebbe una superiorità fisica dell'operaio europeo nei confronti di quello giapponese; la sensazione che si riporta, girando fra gli operai giapponesi, non è tanto quella della mole del lavoro svolto quanto di una continuità e di una organizzazione spontanea che veramente stupisce: in aree dove nei nostri cantieri normalmente lavorerebbero due, tre, quattro operai è stato possibile vedere oltre venti operatori che, con estrema semplicità e con reciproco rispetto, effettuavano lavorazioni anche difficili.

Si deve anche aggiungere che mediamente l'operaio dei cantieri giapponesi è più giovane dell'operaio dei nostri cantieri, e ciò sia per il sistematico assorbimento di operai nuovi dovuto al notevole incremento della cantieristica giapponese, sia anche per la tendenza a porre in quiescenza il personale molto prima che in Europa (a 55 anni). A questo proposito bisogna peraltro dire che molte volte l'operaio

Intanto questo Servizio ha in corso nuove azioni. Ne segnaliamo alcune:

- per quanto riguarda i mezzi individuali di protezione, dopo l'unificazione degli elmetti e ora anche degli abiti da lavoro, si stanno provando nuovi tipi di guanti e di occhiali, ricercando quanto di meglio il mercato offre;
- a Monfalcone, dove gli infortuni ai piedi erano proporzionalmente più elevati che negli altri Cantieri, si è deciso di fornire calzature protettive a taluni reparti;
- si sta portando avanti la diffusione a tutti, e per i diversi mestieri, di informazioni scritte di sicurezza (la cosiddetta "collana

**50 infortuni su 100 si verificano per l'assunzione di posizioni pericolose e per il non uso dei mezzi individuali di protezione.**

della sicurezza"). Quattro quaderni sono già stati distribuiti; due sulle norme generali di sicurezza, per capi e per operai; uno sulla saldatura ossiacetilenica; uno sui lavori in spazi angusti. Un quinto sugli imbragatori sarà presto distribuito. E così è stata estesa a tutte le maestranze, e lo sarà ancora, la distribuzione del calendario Ente Nazionale Prevenzioni Infortuni, al quale è anche collegato un concorso nazionale;

- è stata avviata una serie di incontri tra i capi per scambiare reciproche esperienze e per concordare le procedure per correggere le diverse situazioni che ordinariamente precedono il verificarsi degli infortuni;
- tra le misure sanitarie preventive e non obbligatorie vanno ricordati l'accordo con l'ENPI per la vaccinazione antitetanica in corso di svolgimento: gli accertamenti schermografici e le indagini mediche specialistiche; la fornitura di mezzi semplici quanto efficaci per prevenire la sordità da rumori.

L'azione del Servizio Sicurezza sarà intensificata con le seguenti nuove iniziative:

- corsi per operai, a cominciare dai nuovi assunti;
- visite sistematiche di controllo dei Tecnici della Sicurezza;
- un sistema di "osservazioni sulla sicurezza" da parte dei capi;
- colloqui fra capi e operai su argomenti di sicurezza;
- reimpiego degli infortunati a seguito di lievi lesioni;
- concorsi a premio per una migliore sensibilizzazione di tutti i dipendenti al problema della sicurezza.

E ora concludiamo.

La lotta contro gli infortuni ha successo solo se vi è la attenta collaborazione di tutti.

Se avete proposte scrivetele a "punto d'incontro a filo diretto". Osserviamo le norme di sicurezza, che spesso sono semplici norme di buon senso. Gran parte degli infortuni sparirà. Comportiamoci con l'attenzione che occorre quando si attraversa la strada o quando si sorpassa.

La moglie, i figli, i genitori, ci attendono a casa, ogni sera.

## VISITE

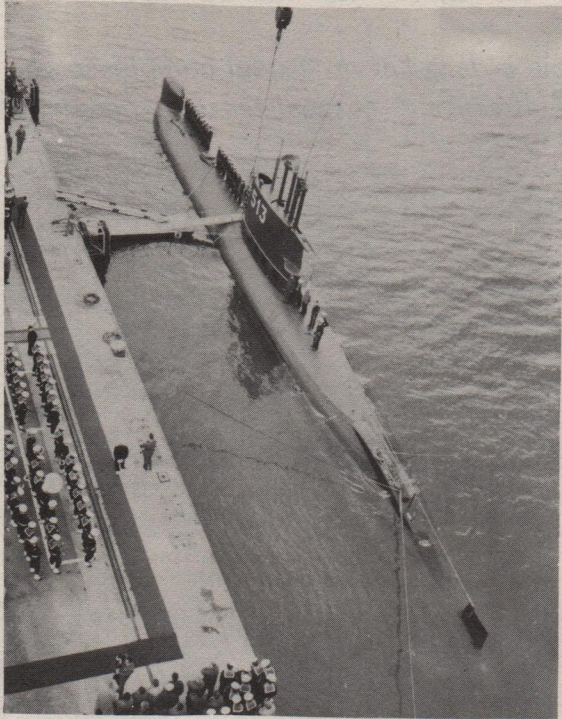
• Hanno visitato il Cantiere di Sestri: un gruppo di circa 60 giovani giapponesi, accompagnati dal Sindaco della città di Kumagaya; una delegazione del Porto di Le Havre; una delegazione del partito comunista romeno, che era accompagnata dall'Ambasciatore di Romania a Roma Sign. Burtica; un gruppo di funzionari della "First National City Bank", provenienti dalle filiali dei paesi del MEC, della Gran Bretagna e dell'Irlanda ed un gruppo di appartenenti all'Associazione Tedesca degli ingegneri ferroviari.

• Numerose, come al solito, le visite al Cantiere di Monfalcone. Ne ricordiamo le principali: una delegazione di ufficiali dell'"Imperial Defence College" e di funzionari di Ministeri di varie parti del Commonwealth; un gruppo di operatori economici e di giornalisti svizzeri, guidato dall'Ambasciatore di Svizzera in Italia Jean de Rham; un gruppo di tecnici giapponesi con a capo il Sign. Watanabe dell'"Huraga Heavy Industries"; una delegazione dell'Unione Sindacale di Fiume, con a capo il Presidente Soric Davor; un gruppo di parlamentari britannici, appartenenti al partito laburista.

• Una cinquantina di Ufficiali della Scuola Superiore di Guerra di Parigi, in viaggio di istruzione nell'Italia Meridionale, ha visitato recentemente il Cantiere di Castellammare. Allo stesso Cantiere è giunta in visita una delegazione di operatori economici jugoslavi, guidata dal dott. Kopinic, Direttore Generale della "Litostroj" di Lubiana.

# La consegna del terzo sommergibile del dopoguerra

Tra le autorità presenti alla cerimonia il Ministro della Difesa



Il sommergibile "Enrico Dandolo", il terzo della classe "Toti".

L' "Enrico Dandolo", il terzo sommergibile costruito nel dopoguerra a Monfalcone, è stato consegnato il 29 settembre alla Marina Militare Italiana nel corso di una solenne cerimonia, alla quale hanno partecipato il Ministro della Difesa On. Gui, il Capo di Stato Maggiore della Marina Amm. Spigai, il Comandante del Dipartimento Militare Marittimo dell'Adriatico Amm. Cantù e numerose altre autorità militari e civili. Era presente anche la Signora Anna Stieповich in Bertoni, che il 16 dicembre 1967 fu madrina al varo del sommergibile "Enrico Dandolo".

Il Dott. Cortesi ha porto il saluto dell'italcantieri e delle maestranze di Monfalcone a tutti gli ospiti, in particolare all'On. Gui, "il primo Ministro della Difesa che onora di una visita il Cantiere di Monfalcone" e all'Amm. Spigai, nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina che "consideriamo il catalizzatore di tutte le energie morali ed operative dei suoi Comandi e dei suoi servizi, con i quali siamo quotidianamente in contatto nel corso del nostro impegnativo lavoro, sia a Monfalcone che a Castellammare". Il Dott. Cortesi, dopo aver sottolineato la funzione delle Forze



Le autorità presenti alla cerimonia della consegna del sommergibile "E. Dandolo" sostano davanti alla lapide posta a ricordo dei caduti sul lavoro nella realizzazione dei nuovi impianti di Monfalcone. Da sinistra: l'Ing. Fanfani, l'Amm. Spigai, il Dott. Cortesi, l'Ing. Lippi, il Ministro Gui, l'Amm. Cantù.

Armate, vigili custodi dell'unità nazionale e della libertà del popolo italiano, e dopo aver rilevato come la cerimonia della consegna del "Dandolo" si inserisca bene nel quadro delle celebrazioni del cinquantenario della redenzione di Trieste,

ha annunciato che l'Italcantieri già da tempo sta studiando con la Marina Militare la seconda generazione dei sommergibili classe "Toti"; non appena i piani saranno pronti, verrà iniziata a Monfalcone la costruzione del primo sommergibile della nuova classe "Nazario Sauro".

Il Ministro Gui ha rilevato nel suo discorso che il "Toti", il "Bagnolini", il "Dandolo" e il "Moconigo" sono quattro sommergibili che vanno ad aggiungersi alle molte altre unità di vario tipo realizzate nel Cantiere di Monfalcone, "di questa città italianissima da quell'8 giugno di cinquantatré anni fa, quando sulle vie e sulle piazze fecero ingresso le nostre truppe a soli quindici giorni dall'inizio di quel conflitto, di cui l'Italia si appresta a celebrare degnamente quest'anno il cinquantenario dell'epilogo vittorioso".

"Nessuno più di voi, uomini del Cantiere — al cui elogio con profonda partecipazione unisco i cittadini di Monfalcone — nessuno più di voi



Già due unità della nostra Marina Militare portarono in passato il nome del doge Enrico Dandolo: una corazzata della classe "DUILIO" varata a La Spezia il 10 luglio 1878, ed un sommergibile della classe "MARCELLO" che scese in mare proprio dagli scali di Monfalcone il 20 novembre 1937.

Alla cerimonia della consegna erano presenti i due Comandanti del vecchio "Dandolo" e sul palco delle autorità quattro tecnici del Cantiere, in rappresentanza di quanti attesero alla costruzione del primo sommergibile. "Li abbiamo voluti qui - ha detto il Dott. Cortesi nel suo discorso - così come la Marina Militare vuole qui i Comandanti delle precedenti unità, a significare la continuità non solo delle nostre tradizioni costruttive, ma anche delle nostre tradizioni al servi-

zio della Marina. In un certo senso possiamo dire che il Cantiere di Monfalcone lavora con le stellette, anche se invisibili". I quattro tecnici del Cantiere sono stati quindi presentati dal Dott. Cortesi al Ministro della Difesa On. Gui.

Sullo sfondo del nuovo sommergibile "Enrico Dandolo", sono ritratti da sinistra: il Capitano di Fregata r.n. Walter AUCONI, uno dei Comandanti del primo "Dandolo"; il Tenente di Vascello Antonio STAGLIANO, Comandante della nuova unità; Vincenzo OSTUNI, del reparto marinai; il Capitano di Vascello Aldo TURCIO, che fu pure Comandante del primo "Dandolo"; Mario TREBIAN, Capo del Gruppo Legno; Leone FORZA, disegnatore del Settore Marina Militare; Egidio VALENTI, Capo falegnami.

## TRAGHETTI IMPOSTATI A CASTELLAMMARE



Il 13 luglio è stato impostato a Castellammare il primo di quattro traghetti che il Cantiere costruirà per la Società di Navigazione "Tirrenia"; la seconda unità gemella è stata impostata invece il 22 agosto (nella foto: il sollevamento del primo blocco della chiglia della Costr. 4237 del peso di circa 32 tonnellate). Ad ambedue le cerimonie ha presenziato il Direttore Generale della "Tirrenia", Cap. Giuseppe Pirandello.

Come si ricorderà, queste sono le principali caratteristiche dei quattro traghetti di cui abbiamo scritto più diffusamente nel secondo numero del giornale: 6500 tonn. di stazza lorda; 118 metri di lunghezza e 20 di larghezza; velocità a mezzo carico: 22 nodi; capacità di carico: 24 autotreni, 100 automobili, 1.012 passeggeri.

può andare fiero di questo avvenimento, di voi adusi, quasi per tacito retaggio familiare di altissimo significato umano, ad affidare al mare d'Italia degli scafi di acciaio, frutto del vostro tenace lavoro, che sono tanta parte della vostra anima e del vostro cuore".

Dopo la cerimonia della consegna, il Ministro Gui, le autorità e gli invitati hanno visitato la nuova linea grandi scafi del Cantiere.

## Premi a disegnatori del Settore Tecnico

Il 23 settembre, nel corso di una simpatica cerimonia presso il Settore Tecnico, sono stati consegnati i premi di profitto agli allievi del "corso di aggiornamento tecnico culturale per disegnatori e tecnici navali".

Il corso, al quale hanno partecipato 22 disegnatori neoassunti, si è svolto dall'11 marzo al 17 luglio presso il CIFAP di Trieste. Esso ha impegnato gli allievi con tre ore quotidiane ed ha avuto lo scopo di fornire loro le nozioni di base nelle seguenti materie: resistenza materiali, impianti elettrici, allestimento marinaresco, costruzione navale, arredamento navale, architettura navale, apparati motori, allestimento meccanico.

Sono risultati promossi: c.n. Dino ZENNARO (primo in graduatoria); p.i. Alberto DOMIANTI e p.i. Bruno GIORGOLO (secondi a pari merito); p.i. Paolo BRANDOLINI; p.i. Giorgio CLEMENTE; Bruno DE MONTE; p.i. Roberto BELLO; geom. Fulvio BOSSI; Livio COSANI; m.n. Paolo GIORGI; Roberto LAZZARETTI; p.i. Gennaro LONGOBARDI; p.i. Catello LUONGO; p.i. Gianni MARTEGANI; Giuliano

SCHERBEC; p.i. Giuseppe VITIELLO; Dino BATTAGLIARINI; p.i. Vincenzo FALCIANO; p.i. Ciro VITIELLO.

Erano presenti alla cerimonia 16 dei 19 allievi; vi hanno partecipato per il Settore Tecnico il Direttore Ing. Ramacciotti, il Vice Direttore Ing. De Nicola e l'Ing. Di Macco; inoltre il Dott. Musina in rappresentanza del Settore Personale ed i

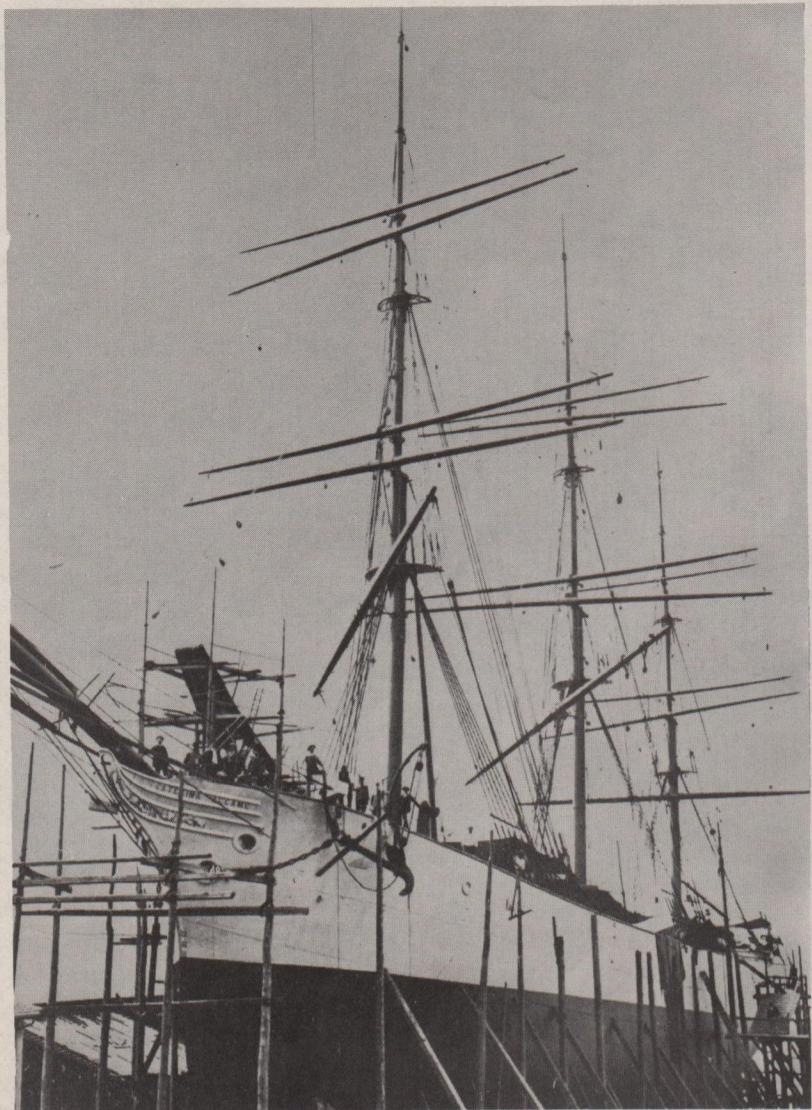
membri di Commissione Interna Signori Dellago e Stabile.

L'Ing. Ramacciotti ha rivolto agli allievi brevi parole di congratulazioni e di augurio, ed ha sottolineato l'interesse con il quale la Società segue i giovani neoassunti: a tal proposito ha preannunciato ulteriori iniziative atte a fornire loro una migliore preparazione professionale.



I promossi del corso per disegnatori neoassunti del Settore Tecnico.

# SESTRI: DAI VELIERI AI COLOSSI DEGLI OCEANI



Il famoso veliero in ferro "Caterina Accame", costruito nel 1889, che nell'ultimo decennio del secolo sulla rotta della California batté più volte in velocità i celebri "clippers" inglesi.

## Le origini

A Sestri Ponente l'arte delle costruzioni navali è antica come il paese, col quale praticamente è nata. Agli inizi del secolo scorso, agli albori cioè della moderna industria cantieristica, si formarono infatti, sotto la guida dei "maestri d'ascia", quelle maestranze cui si deve il mito della Sestri "fabbrica di vele" prima e "fucina di navi" poi.

Sorse così il Cantiere dei Fratelli Cadenaccio, noti ed esperti costruttori, che fu il primo complesso cantieristico italiano capace di varare più di trenta velieri all'anno.

Contemporaneamente a Genova-Sampierdarena veniva, nel 1853, costituita la Società "Gio. Ansaldo" che in poco tempo si affermò sia nel campo delle locomotive che in quello delle costruzioni navali. Tra il 1873 e il 1885 furono infatti varate 17 navi, tra le quali l'avviso scorta "Staffetta" di oltre 1.800 tonnellate di dislocamento, prima vera e propria costruzione navale in ferro realizzata dalla "Ansaldo" e il piroscafo "San Gottardo" di oltre 2.400 tonnellate di stazza.

Il rapido e felice sviluppo della nuova azienda accelerò il processo di potenziamento delle sue forze produttive, concretatosi nel 1886 con l'acquisto del Cantiere Cadenaccio di Sestri Ponente, che venne così a sostituirsi a quello preesistente nell'arenile dello Stabilimento Meccanico di Sampierdarena, ritenuto ormai inadeguato sia per il cresciuto ritmo delle costruzioni navali sia per la necessità di una maggiore pendenza della spiaggia per gli accresciuti tonnellaggi.

Il nuovo Cantiere di Sestri venne così trasformato in un moderno complesso di più vaste dimensioni, dotato di maggiori e più moderne attrezzature. Si stavano ancora approntando le officine del nuovo Cantiere e già affluivano le ordinazioni di navi da guerra e mercantili.

Nel 1889, oltre ad una serie di piccole unità e rimorchiatori, il Cantiere, che già dava lavoro a mille persone, costruì cinque grandi velieri in ferro tra le 1.400 e le 1.700

tonnellate di stazza, dei quali tre per l'armatore Ciampa di Sorrento, uno per un gruppo armatoriale di Loano ed uno per l'armatore Accame di Genova, il famoso "Caterina Accame", che nell'ultimo decennio del secolo sulla rotta della California, batté più volte in velocità i celebri "clippers" inglesi.

Contemporaneamente venivano impostati i piroscafi "Giulio Cesare" e "Roma" da 5.450 t.s.l., 18 torpediniere tipo "Schichau", due incrociatori per la Marina Militare. Il Cantiere di Sestri era in grado di approntare in soli 12 o 13 mesi una grande nave in ferro: il che costituiva allora un autentico primato, frutto di una tecnica assai progredita.

Qualche anno dopo il Cantiere costruiva per l'Argentina tre incrociatori del tipo "Garibaldi" da 7.398 tonn. di dislocamento ed un altro incrociatore dello stesso ruscitissimo tipo, il "Cristòbal Colón", per la Spagna; anche la Turchia nel 1898 affidò al Cantiere di Sestri, ormai rinomato in tutto il mondo, la costruzione di quattro torpediniere. Appartengono a questo periodo alcune unità navali realizzate per il Giappone, la Grecia e la Russia.

Nei primi anni del nuovo secolo, il Cantiere, oltre alla costruzione di dieci caccia per la Marina Italiana, portò a termine, con l'allestimento completo della corazzata "Napoli" da 12.425 tonnellate di dislocamento, una delle più significative realizzazioni navali del tempo.

Nel 1910, subito dopo l'acquisizione della commessa per la costruzione di una corazzata da 23.000 tonnellate, la "Giulio Cesare", venne dato immediatamente corso al rinnovamento delle strutture del Cantiere per poter realizzare unità di tali nuove dimensioni. La linea ferroviaria a settentrione del Cantiere venne sorpassata con la costruzione di un cavalcavia e vennero installate le prime gru a ponte al servizio dello scalo "Liguria".

I lavori di trasformazione del Cantiere proseguirono tra gli anni 1912 e 1915 con l'acquisto di nuo-

ve aree, la costruzione di nuove tettoie e di nuovi fabbricati.

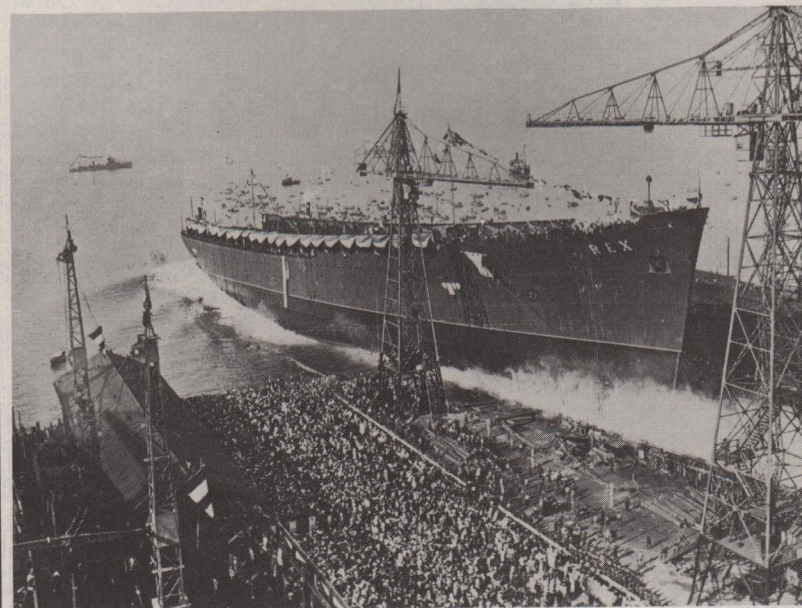
Durante la prima guerra mondiale, il Cantiere di Sestri continuò a crescere la propria produzione di navi militari e mercantili, nonostante le notevoli difficoltà di rifornimento dei materiali. Il Cantiere nel periodo bellico vide infatti scendere in mare dai suoi scali 30 unità di grande e medio tonnellaggio, eseguì lavori di riparazione a 14 navi, realizzò una quarantina di sommergibili e più di 30 motoscafi tipo "MAS"; il Cantiere trasformato mediante opportuni adattamenti in una vera officina di guerra, attese anche alla produzione di accessori per le artiglierie.

## Il primo dopoguerra

Dopo la prima guerra mondiale scesero in mare dal Cantiere di Sestri, navi come:

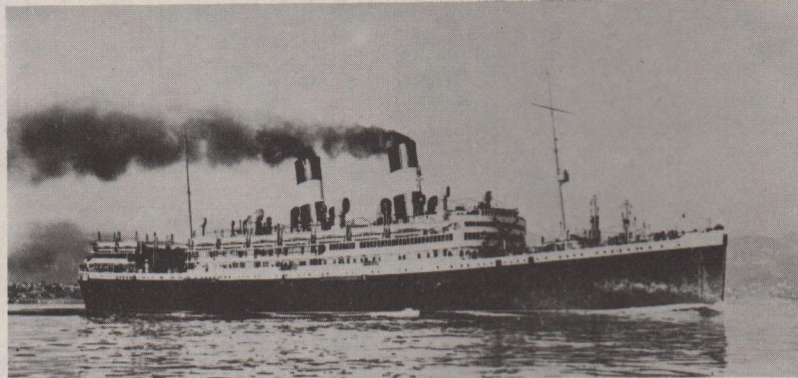
- il "Duilio" da 25.000 t.s.l., il primo grande transatlantico italiano, capace di trasportare 1300 passeggeri; entrato in servizio nel 1921, navigò fino al 1943, quando scomparve per cause belliche. Fu una nave di assoluta sicurezza, dato che superava largamente le norme della prima conferenza internazionale di Londra sulla salvaguardia della vita umana in mare. Primo fra i piroscafi italiani, era munito di un impianto completo di casse antirollio;
- il transatlantico "Roma" da 32.600 t.s.l., varato nel 1926, che raggiungeva la velocità di 22 nodi e poteva trasportare 1.740 passeggeri;
- il "Augustus" da 32.500 t.s.l., varato pure nel 1926, che per un decennio rimase la più grande motonave del mondo, con una potenza dell'apparato motore di 28.000 cav./asse.

Fra le numerose realizzazioni per la Marina Militare Italiana si ricordano l'incrociatore leggero "Bartolomeo Colleoni", che alle prove raggiunse la velocità di 39,9 miglia orarie contro le 37 contrattuali, nonché le corazzate gemelle "Littorio" ed "Impero" di 46.000 tonnellate di dislocamento ciascuna. Quest'ultima, varata nel 1939, non poté essere ultimata, mentre la "Littorio" - ribattezzata "Italia" nel 1943 - partecipò a vari combattimenti dell'ultimo conflitto rimanendo più volte colpita dai siluri. Nel 1940, quando fu consegnata, rappresentava, come la gemella "Vittorio Veneto" costruita a Trieste quanto di più moderno e di più potente avesse saputo creare la scienza delle costruzioni navali.

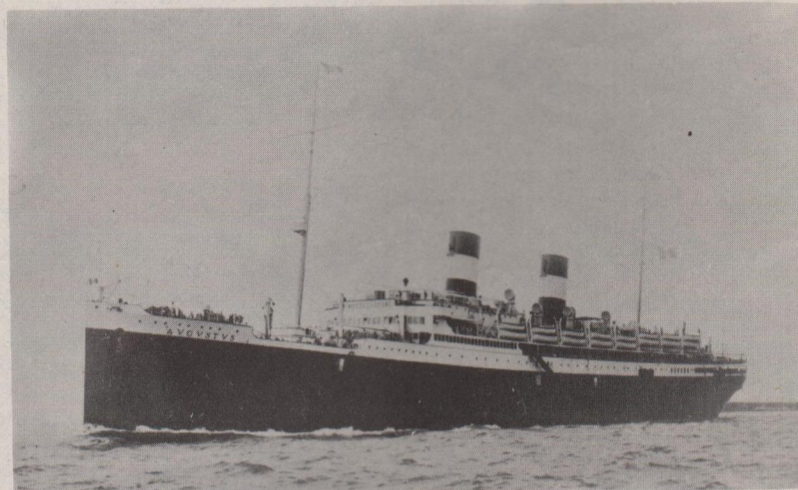


Il varo della t/n passeggeri "Rex" di 51.000 t.s.l., avvenuto il 1° agosto 1931 nel corso di una solenne cerimonia alla quale presenziarono i Sovrani. Nel 1933 il "Rex" conquistò il nastro azzurro per la più veloce traversata dell'Atlantico.

*Furono i maestri d'ascia a dare l'avvio a quel complesso che vide poi nascere il «Rex» e la «Michelangelo» - Le realizzazioni per la marina da guerra*



Il "Duilio" di 25.000 t.s.l., il primo grande transatlantico italiano, capace di trasportare 1.300 passeggeri, entrato in servizio nel 1921.



Il transatlantico "Augustus" di 32.500 t.s.l., varato nel 1926; per un decennio rimase la più grande motonave del mondo, con una potenza dell'apparato motore di 28.000 cavalli asse.

## Il Rex

Ma la realizzazione principale di Sestri nel periodo fra le due guerre fu la grande turbonave passeggeri "Rex" da 51.000 t.s.l., che scese in mare il 1° agosto 1931 nel corso di una solenne cerimonia alla quale presenziarono i Sovrani. L'allestimento di questa nave fu particolarmente rapido: essa venne consegnata infatti il 22 settembre 1932. L'anno successivo la nave conquistava il nastro azzurro per la più veloce traversata dell'Atlantico, compiendo il viaggio Gibilterra-New York in 4 giorni, 13 ore e 58 minuti. Il "Rex", che si collocava al terzo posto fra le maggiori navi mercantili del mondo, era lungo 268 m., largo 29,5 m. ed alto 37 m. La potenza dell'apparato motore era di 136.000 cavalli; aveva quattro eliche di circa 5 m. di diametro; oltre 3000 persone fra passeggeri ed equipaggio vi potevano prendere posto. Ammirato per la sua linea con la prora slanciata e la poppa ellittica, fu un transatlantico di gran lusso con magnifici saloni, gallerie, ponti coperti, passeggiate, bellissimi appartamenti, il tutto con decorazioni artistiche e arredamenti di gran pregio.

Il "Rex" navigò fino alla guerra; a seguito di attacchi aerei alleati finì semisommerso a poche centinaia di metri dalla costa istriana, tra Capodistria e Isola.

Il Cantiere di Sestri, alla vigilia della seconda guerra mondiale aveva costruito 338 navi, delle quali 195 per le Marine Militari e 143 per le Marine Mercantili, il cui tonnellaggio complessivo superava il mezzo milione.

Intorno al 1940 scomparvero le vecchie gru a ponte per cedere il posto ad un nuovo imponente sistema di mezzi di sollevamento, costituito da giganteschi piloni sui quali sorgeva un'intera rete di teleferiche, che sovrastava tutto il piano di prefabbricazione e cinque dei sei scali del Cantiere. L'installazione del nuovo impianto comportò una completa conversione di tutte le sezioni produttive del complesso.

Grande fu il contributo che Sestri diede alle Forze Armate durante il secondo conflitto mondiale, superando sensibilmente quello, pur così cospicuo, fornito nella guerra '15/'18.

## Il secondo dopoguerra

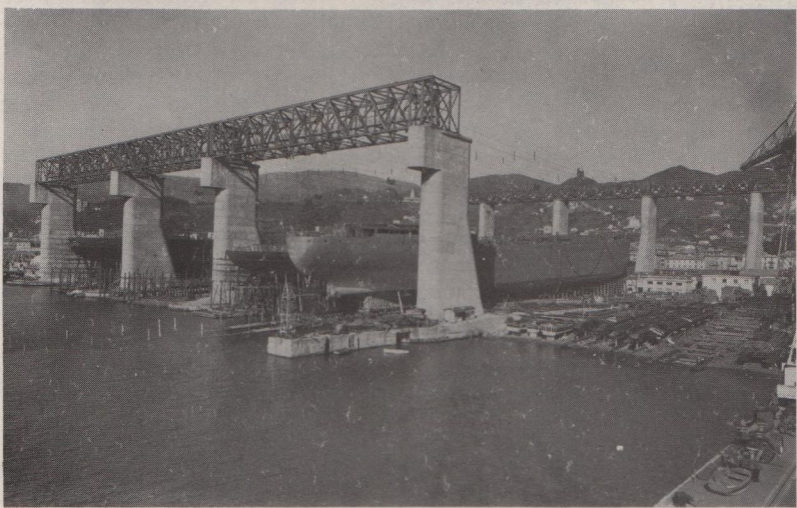
La forte struttura industriale permise all'Ansaldo di superare alla fine della seconda guerra mondiale il grave disagio conseguente alla crisi economica che travagliò l'Italia in quegli anni.

Nel 1946 l'Ansaldo, grazie anche all'incoraggiamento delle Autorità di Governo e dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale, acquisì nuove importanti commesse navali non solo per la bandiera nazionale, ma anche per taluni paesi esteri quali la Norvegia, la Turchia, l'Argentina e la Danimarca.

Contemporaneamente si provvide a trasferire nell'area del Cantiere di Sestri le officine di allestimento navi che precedentemente si trovavano dislocate a Genova-Sampierdarena. Il trasferimento richiese urgenti lavori di adattamento e costruzione di officine, dighe e banchine.

Il Cantiere riprese quindi in pieno la propria attività costruendo nell'immediato dopoguerra, e preci-

Sestri Ponente 1868 - Cantiere navale dei Fratelli Cadenaccio ora Ansaldo



Sestri nel 1940

samente negli anni che vanno dal '46 al '52, una settantina di navi dalle minuscole imbarcazioni fluviali alle grosse petroliere del tipo "Volere" da 26.700 t.p.l.

Maggiore attenzione il Cantiere attirò su di sé in tutto il mondo dopo il 1952 con la costruzione di cinque imponenti transatlantici:

- le turbonavi "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo". Gemelle nelle caratteristiche principali e per lo stesso elevato livello di comfort, completamente diverse invece per la veste architettonica ambientale e per il tipo di impianto elettrico (la "Colombo" è stata la prima nave mercantile italiana con impianto elettrico a corrente alternata), hanno costituito la più moderna e veloce coppia di navi passeggeri della Società "Italia di Navigazione". Alla "Cristoforo Colombo" fu assegnato il premio ANIAI (Associazione Nazionale Ingegneri Architetti Italiani) per la migliore realizzazione dell'ingegneria navale meccanica compiuta negli anni 1950/1956. La vita della "Andrea Doria" è stata purtroppo breve: come noto, nel luglio 1956, al largo del faro di

Nantuckett, il suo scafo, squarciato dalla prua di un altro transatlantico, si inabissava dopo una agonia di 11 ore;

- la motonave "Gripsholm" da 24.000 t.s.l., commissionata dalla "Svenska Amerika Linien" e varata nel 1956. Gli alloggi, i saloni e le passeggiate offrono il massimo comfort agli 852 passeggeri a qualsiasi latitudine;
- la turbonave "Federico C." di 20.500 t.s.l., costruita per la Società "Giacomo Costa fu Andrea"; fu varata nel marzo 1957 ed esattamente un anno dopo partì per il viaggio inaugurale sulla linea Italia-Sud America;
- la turbonave "Leonardo da Vinci" da 33.000 t.s.l., per la Società "Italia", varata nel dicembre del 1958, dispone di alloggi moderni, eleganti e funzionali per 1.300 passeggeri che possono essere trasportati ad una velocità di 25 nodi.

A queste navi si devono poi aggiungere la fortunata serie delle petroliere da 31.500 t.p.l., tre motocisterne da 35.000 t.p.l. per l'armamento britannico, la turbocisterna "Agrigentum" da 52.000 t.p.l., la più grande dell'epoca, alcune mo-

dernissime motonavi per il trasporto di carichi secchi alla rinfusa da 16.000 e 19.200 t.p.l.

Nel 1959 ebbero inizio altri importantissimi lavori di ammodernamento e di ampliamento delle strutture impiantistiche, che nel giro di pochi anni hanno trasformato l'assetto topografico e tecnologico del Cantiere di Sestri, sostituendo agli scali tradizionali tre moderni bacini di costruzione.

Nel settembre 1962 veniva così effettuato l'ultimo varo tradizionale: scendeva in mare, Madrina la Signora Laura Segni, la turbonave "Michelangelo" di 46.000 t.s.l., una delle due nuove "ammiraglie" della flotta mercantile italiana, costruita per la Società "Italia". 11 ponti, 275 metri di lunghezza (7 più del Rex), 31 metri di larghezza, due colossali gruppi turboriduttori per una potenza complessiva di circa 100.000 cavalli asse, una velocità di crociera di 26,5 nodi, alloggi eleganti confortevoli e razionali per 720 persone di equipaggio e 1.800 passeggeri: queste le caratteristiche principali della "Michelangelo", che il 12 maggio 1965 partì per il viaggio inaugurale sulla rotta Genova-New York.

Tra le realizzazioni più recenti e significative ricordiamo, nel campo cisterniero, la serie di 6 petroliere da 49.000 t.p.l. tipo "Leonardo da Vinci" costruite per l'URSS, le 3 motocisterne da 80.000 t.p.l. del tipo "Trelance", la "Petrolsade" di quasi 90.000 t.p.l., l'"Andrea Leopoldo" e la "Claudio R" da 85.000 t.p.l., prime navi di bandiera italiana che abbiano ricevuto dal Lloyd's Register il certificato di navigabilità con apparato motore non sorvegliato. Nel campo delle navi per carichi alla rinfusa da citare, tra le unità di più recente costruzione, le motonavi "Sorrento" e "Santagata" da circa 68.000 t.p.l. e la motonave "Anna Bibolini" da 51.000 t.p.l.. Sestri si sta ora cimentando nella costruzione di tre modernissime turbonavi da 31.000 t.s.l., specializzate per il trasporto di 41.000 metri cubi ciascuna di gas liquefatto a bassissima temperatura.

## Gli impianti

Nel 1959, dopo accurati studi, si diede l'avvio, come ricordato sopra, all'attuazione di un importante piano di ammodernamento e ampliamento delle strutture industriali del complesso che, nel volgere di pochi anni, ha radicalmente mutato l'aspetto del Cantiere.

Oggi il Cantiere di Sestri si presenta infatti completamente rinnovato: al posto dei tradizionali scali inclinati a scivolo sono sorti tre grandi scali-bacino i quali hanno la lunghezza rispettiva di 285 metri (scalo-bacino n. 1), 255 metri (scalo-bacino n. 2) e 215 metri (scalo-bacino n. 3); lo scalo-bacino n. 1 ha una larghezza di 42 metri e gli altri due di 36 metri.

I nuovi sistemi costruttivi hanno comportato la radicale sostituzione dei vecchi impianti di sollevamento

funzionali: la meccanizzazione del trasferimento delle lamiera merita una menzione particolare. Si è realizzato un nuovo ed ampio parco lamiera dove opera, per lo scarico e lo smistamento, una grandiosa gru a cavalletto dallo scartamento di metri 60 e con una portata di 20 tonn. Dal parco le lamiera vengono immerse nel ciclo produttivo attraverso un piano a rulli meccanizzato e raggiungono, attraverso i banchi di trasferimento, la spianatura, la sabbatura, la camera di verniciatura ed infine, attraverso un trasportatore denominato "Collocator", vengono raccolte e depositate in pile nelle varie testate delle navate dell'officina navale per essere quindi sottoposte alla lavorazione alle macchine. L'intera operazione viene seguita attraverso una cabina di comando dove un pannello luminoso segnala il passaggio delle lamiera



La "Michelangelo" di 46.000 t.s.l. varata nel settembre 1962; fu l'ultimo varo tradizionale effettuato a Sestri.

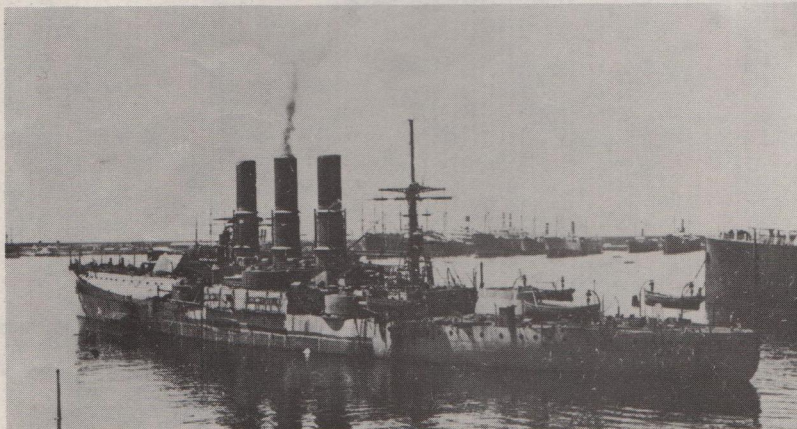
con altri di più moderna concezione e di maggiore potenza, nonché la creazione di una nuova grande salderia coperta.

A completamento delle opere di trasformazione attuate soprattutto nella sezione scafo del Cantiere, importanti innovazioni e migliorie sono state apportate anche nelle varie officine navali, dove si è proceduto, con nuovi indirizzi, a riorganizzare e normalizzare radicalmente gli interi cicli di lavorazione. Tutti i macchinari sono stati pressoché rinnovati con altri più moderni e

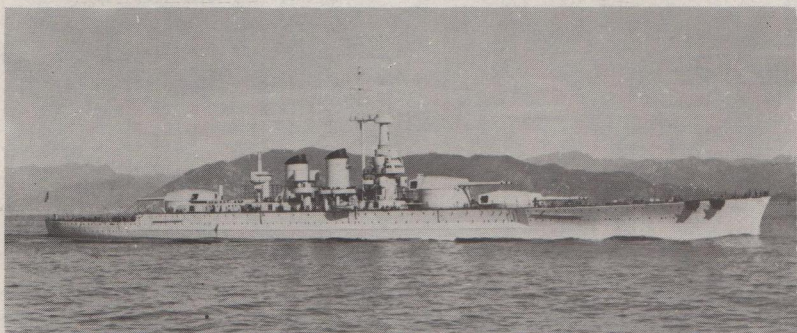
nelle varie fasi della lavorazione. Durante il ciclo, l'apporto delle gru si limita solamente alla posizionatura iniziale della lamiera sul piano a rulli del nuovo parco lamiera.

Nell'officina navale poi sono state introdotte le tecniche più moderne: l'impiego della macchina per il taglio automatico delle lamiera consente infatti l'eliminazione di ogni necessità di tracciatura.

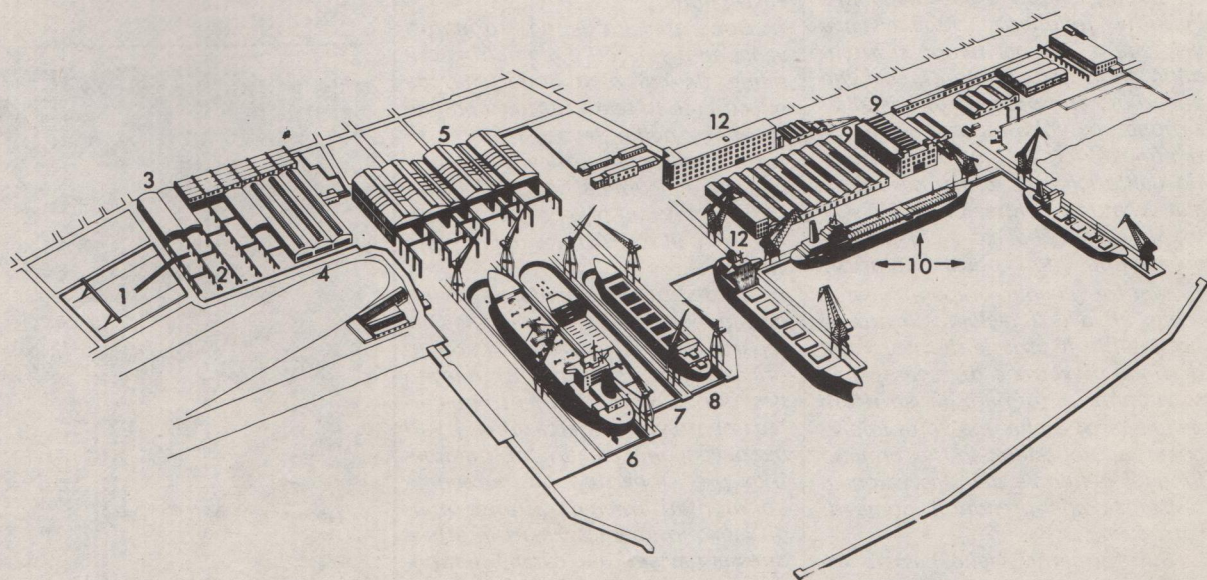
Oggi il Cantiere di Sestri può costruire navi della portata sino a 140.000 tonnellate e prefabbricare a terra sezioni di nave del peso fino a 150 tonnellate.



La corazzata "Napoli" di 12.425 tonn. di dislocamento, realizzata nel 1908 per la Marina Militare Italiana.

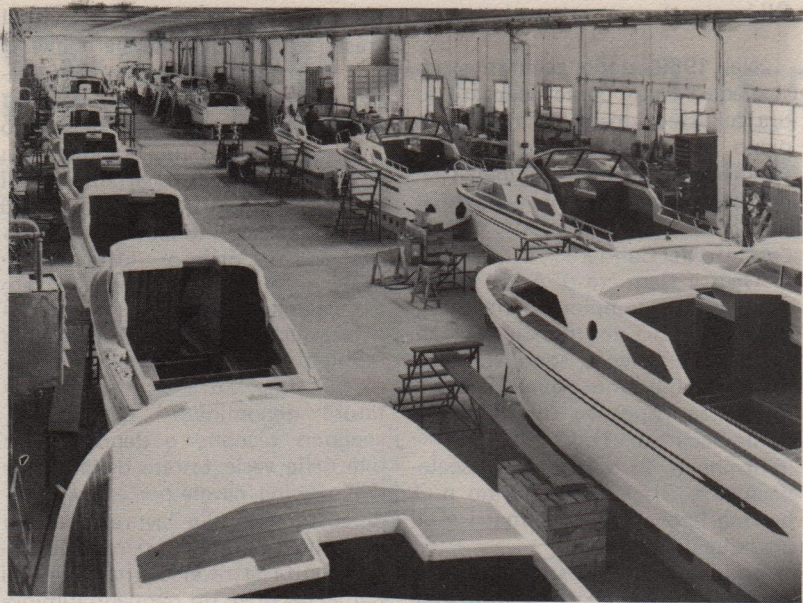


La corazzata "Littorio" di 46.000 tonn. di dislocamento, consegnata nel 1940 alla nostra Marina Militare.



Il Cantiere di Sestri: 1) Parco lamiera; 2) Parco profilati; 3) Sabbatura e raddrizzatura lamiera; 4) Officina lavorazione lamiera e profilati; 5) Officina di prefabbricazione; 6) Scalo-bacino per navi fino a 140.000 t.p.l.; 7) Scalo-bacino per navi fino a 80.000 t.p.l.; 8) Scalo-bacino per navi fino a 50.000 t.p.l.; 9) Officine di allestimento; 10) Banchine di allestimento; 11) Magazzini; 12) Uffici.

# Come nasce una barca



Una visione della catena di montaggio.

Il numero di maggio della rivista "Tuttomotori" ha pubblicato un servizio di Fabrizio Ricci dal titolo: "Come nasce una barca", interamente dedicato alla produzione dei nostri motoscafi "Bora" del Centro Materie Plastiche di Monfalcone.

Pensiamo che a molti dei nostri lettori interessi conoscere come si costruisce un'imbarcazione in vetroresina; per questo motivo pubblichiamo la descrizione fatta da Fabrizio Ricci.

Al secondo piano di una palazzina, in un ufficio tutto vetrato, un gruppo di progettisti, di tecnici, di disegnatori prepara, con un impegnativo lavoro di "équipe", i piani che daranno vita alle nuove imbarcazioni.

Dai disegni si passa ai modelli, sui quali si effettuano numerose prove, tra le quali una particolarmente importante alla Vasca Navale a Roma.

Questa prima parte di lavoro, di carattere progettuale, comporta un notevole impegno di energie e di tempo; una volta superata, comincia a nascere l'imbarcazione vera e propria.

In un primo reparto viene preparato, in grandezza naturale, un altro modello dello scafo, il simulacro, interamente in legno. Su di esso, mediante particolari procedimenti, si realizzano i cosiddetti "formatori", che altro non sono se non degli stampi, anch'essi in vetroresina, che serviranno, uniti insieme, a dare forma — come dice il loro stesso nome — all'imbarcazione. A seconda delle dimensioni, della forma della carena e del tipo dell'imbarcazione, i formatori possono essere divisi in più parti, in modo tale che il loro distacco dalla barca finita risulti il più facile possibile.

Intanto in un altro settore del reparto, sulla base di accurate esperienze condotte in laboratorio, si preparano le mescole delle diverse resine che saranno necessarie alla realizzazione dello scafo. Tali resine — che nel caso specifico delle imbarcazioni dell'Italcantieri sono di due tipi di poliestere prodotti principalmente dalla Montecatini — sono studiate in modo tale che la loro definitiva polimerizzazione avvenga nel tempo (ove per tempo si intendono anni, naturalmente), così che non subiscano processi di cristallizzazione una volta esposte agli agenti atmosferici; in più, incorporano fin dall'origine le vernici necessarie alla eventuale colorazione dello scafo, in modo che essa, col passare del tempo, non possa scolorirsi.

Mentre vengono preparate le mescole, altrove si tagliano in misure prestabilite le striscie di diversi tipi di fibra di vetro e di espanso che serviranno a formare la struttura dello scafo, e che una volta impregnate di poliestere si trasformano in quel materiale dalla eccezionale resistenza che prende il nome di vetroresina.

Sui formatori viene passata innanzitutto una mano di un particolare composto che serve a far sì che il formatore non si incolli alla barca; poi si dispongono i pannelli

to da un disegno, da un progetto fatto sulla carta, bensì anche da una esperienza pratica. Infatti, sempre nel reparto della falegnameria, mentre ancora l'imbarcazione sta compiendo i suoi primissimi passi, viene preparato un modello in legno, in grandezza naturale, che simula l'interno dello scafo. In questo simulatore vengono applicati i primi modelli dei mobili, delle cuccette, delle paratie e si esaminano "dal vivo", in modo da poter avviare a quegli inconvenienti e a quegli errori, inevitabili sulla carta, ma facilmente identificabili nella pratica, così da ottenere il massimo comfort.

A questo punto lo scafo — che nel frattempo era stato posto in un forno, al fine di dare inizio al processo di polimerizzazione — e tutte le altre parti necessarie al completamento dell'imbarcazione, dall'arredamento ai motori, alle feramenta ecc., convergono tutti dai diversi magazzini alle catene di montaggio.

Qui gli scafi si allineano in lunghe file e, ad ogni stadio della lavorazione, si arricchiscono di qualche particolare. Si comincia dalle parti più interne per passare via via a quelle più esterne, dalle pompe di sentina, ad una prima parte dell'arredamento, ai comandi, al cruscotto, ai motori e al completamento finale dell'arredamento. Arrivati allo stadio dell'applicazione dei motori, l'imbarcazione viene messa in acqua per un collaudo — che avviene alla presenza di un funzionario del R.I.Na. — e infine riportata a terra per gli ultimi ritocchi.

Sono passati pochi giorni da quando le resine liquide sono state mescolate insieme, e la barca è pronta, a fianco ai binari del treno merci che entra fino in cantiere, per essere caricata su un vagone e partire per la sua destinazione.

## Le Novità 1969

Qui termina l'articolo comparso sulle colonne di "Tuttomotori", ci sembra però interessante parlare, seppur brevemente questa volta, dei nuovi tipi "Bora" che saranno le novità del 1969. L'Italcantieri continua infatti a rinnovare i vari tipi della già famosa serie, adeguandosi sempre meglio alle aumentate esigenze del mercato, introducendovi dei criteri di modernità tali da porre questi cabinati all'avanguardia delle imbarcazioni da diporto non solo sul mercato nazionale.

La prima novità del 1969 è costituita dal "Bora 103". Si tratta di un cabinato che, pur ricordando stilisticamente il "Bora G.T.", si avvicina, sia per le prestazioni che per la disposizione degli interni, al più grande "Bora Maior". Si è voluto insomma realizzare un "cruiser" di medie dimensioni, poco impegnati-

vo dal punto di vista della manutenzione e della guida, ma che tuttavia avesse le caratteristiche e le doti delle imbarcazioni di maggiori dimensioni e fosse quindi adatto anche per le lunghe crociere.

Il "Bora 103" è lungo m. 10.30 e largo m. 3.35; i serbatoi di carburante sono due ed hanno una capacità complessiva di 800 litri; quello dell'acqua è di 220 litri. I posti letto sono cinque e le persone che possono essere trasportate sono 15. Il peso a vuoto è di circa 5.000 chilogrammi.

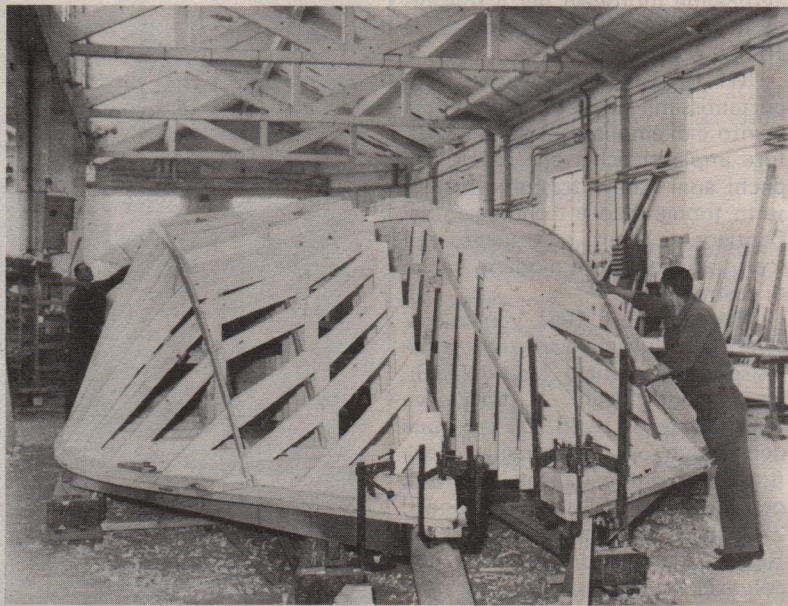
Questo cabinato ha diverse alternative di motorizzazione. I motori della versione base sono due Perkins da 160 HP ciascuno con riduttore; è prevista però anche una motorizzazione con due Diesel G.M. da 216 HP ciascuno e con due Volvo Penta da 195 HP ognuno. Particolarmente curati sono stati l'arredamento e la sistemazione dei vani.

La seconda novità porta il nome "Bora Maior S". Il "Bora Maior" ha rappresentato fino ad ora l'imbarcazione da diporto più grande che l'Italcantieri avesse costruito ed era stata largamente collaudata da numerosi utenti. Ora il "cruiser" è stato allungato a 12 metri per poter ricavare sotto il ponte superiore il locale di soggiorno.

Le altre dimensioni del nuovo cabinato sono: larghezza m. 3.75, altezza in cabina m. 2.05, quella del saloncino superiore m. 1.90. I tre serbatoi del carburante possono contenere complessivamente litri 1.100, quelli dell'acqua litri 400. I posti letto sono 6+1 e le persone trasportabili 20. A vuoto, l'imbarcazione pesa kg. 8.600; la motorizzazione prevista è di due G.M. Diesel da 216 oppure 283 HP ciascuno.

Il "Bora Maior S", per le sue finiture ed impianti, ha tutte quelle caratteristiche delle imbarcazioni tradizionali di lusso.

Modifiche hanno subito anche i "Bora G.T." ed il "Bora Junior". Nel primo lo scafo è stato allungato a m. 8.20, all'altro invece è stata applicata una coperta in teak e subirà alcune modifiche di arredamento e negli accessori di bordo.



di fibra di vetro che, infine, vengono cosparsi e impregnati di resina.

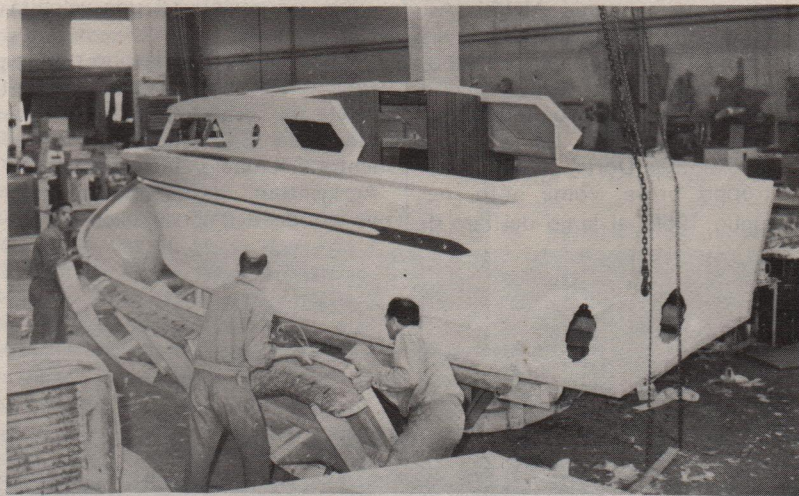
Una volta compiute queste operazioni i formatori vengono uniti insieme e, all'interno dello scafo, i punti di unione vengono ribaditi con altre striscie di fibra di vetro disposte a gradini, prima quella più sottile, poi, via via, quelle sempre più grandi, in modo che anche queste ulteriori striscie vadano a fare corpo unico con la struttura dello scafo, e nello stesso tempo assicurino la massima solidità di tutta la costruzione.

Dopo qualche tempo i formatori vengono distaccati e, come una crisalide da cui esce la farfalla, da questi esce lo scafo finito e completo anche delle sovrastrutture e di tutte quelle parti in legno, quali la coperta e alcuni particolari della tuga, che fin dall'origine sono incorporate nella struttura dello scafo stesso.

Contemporaneamente a tutta questa parte della lavorazione, nel reparto della falegnameria si prefabbricano tutti i componenti in legno necessari al completamento dell'arredamento dell'imbarcazione. I vari pezzi vengono tagliati con millimetrica precisione su apposite sagome, poi montati insieme e rifiniti; quindi vengono immagazzinati in attesa di essere avviati alle catene di montaggio.

Una nota particolarmente interessante: tutti questi componenti dell'arredamento non nascono soltan-

Dalla preparazione dei "formatori" sulla base del modello in legno all'applicazione dei pannelli di fibre di vetro e, infine, all'imbarcazione completa.



Il Bora 103

# L'ITALCANTIERI A MOSCA

Illustrata la produzione in uno stand alla Mostra «Italia Produce» - La visita dei ministri sovietici



Una visione parziale dello Stand allestito dall'Italcantieri alla Mostra «Italia Produce» di Mosca; una serie di pannelli fotografici illustra i cantieri e la produzione della nostra Società ed in particolare le forniture di navi alla Russia: i tre piroscafi misti costruiti a Monfalcone nel 1930; l'esploratore «Taschkent» costruito a Livorno nel 1939, la nave più veloce del mondo in grado di superare i 45 nodi; i 12 rimorchiatori realizzati dal Muggiano nel 1948; la m/c «Giuseppe Garibaldi» di 32.000 tpi

e la serie di sei motocisterne da 49.000 tpi costruite recentemente a Sestri.

Nella foto sotto, il Presidente Cortesi accompagna nella visita al nostro Stand il Ministro della Tecnologia dell'URSS Kirilin (in primo piano), il Vice Primo Ministro Mazurov (dietro, semicoperto), il Ministro per il Commercio Estero Patolivec e le altre personalità dei dicasteri russi; a sinistra l'Ambasciatore d'Italia a Mosca Sensi.



# Un operaio in visita al Settore Tecnico

Giorgio Capello, falegname specializzato di Monfalcone, scrisse in ottobre una lettera alla redazione del nostro giornale per far presente che, a suo giudizio, intercorreva troppo tempo fra la segnalazione da parte dell'esecutore di modificare il disegno di un particolare costruttivo e l'arrivo del disegno modificato; pertanto egli proponeva di ripristinare il sistema adottato qualche anno fa nell'imminenza della consegna di una nave passeggeri, allorché alcuni tecnici erano presenti a bordo per redigere, sul posto, gli schizzi che consentissero all'operaio di proseguire subito il lavoro.

La proposta del Sign. Capello, valida in particolari situazioni come quella da lui citata od attuabile in piccole aziende a carattere artigianale, non è però compatibile con un'organizzazione moderna come la nostra. La Direzione ha voluto che il Sign. Capello se ne rendesse conto di persona e perciò il 7 novembre lo ha invitato a visitare gli uffici del Settore Tecnico ed a discutere il problema da lui posto col Vice Direttore Centrale Ing. De Nicola, l'ing. Antonini ed il Sign. Cosani del Settore Tecnico, l'ing. La Gioia dell'Ufficio Tecnico di Monfalcone ed il Sign. Rigoli del Settore Esercizio.

Nella rubrica «Conosciamo l'Italcantieri» verranno illustrati in uno dei prossimi numeri i principi dell'organizzazione e del lavoro del Settore Tecnico. Se vi saranno altri punti da chiarire, sarà quella una buona occasione.



Il Sign. Capello (terzo da sinistra) alla riunione presso il Settore Tecnico, assieme al Vice Direttore Ing. De Nicola, all'ing. La Gioia, al Sign. Cosani, all'ing. Antonini ed al Sign. Rigoli.

## PICCOLO DIZIONARIO TECNICO

Diamo vita con questo numero ad una nuova rubrica dal titolo «Piccolo Dizionario Tecnico». Ci auguriamo sia bene accolta, anche se la maggior parte dei nostri lettori conosce perfettamente il significato dei termini che illustreremo di volta in volta.

**NAVE:** secondo il Codice della Navigazione è qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo.

**SCAFO:** è l'insieme degli elementi costruttivi che formano la struttura complessiva della nave; costituisce lo scheletro, ossia l'impalcatura principale sulla quale poi vengono a sovrapporsi tutti gli altri elementi che completano la costruzione.

Dotare la nave dello scafo significa costruirne la scorza esterna e la struttura interna in modo da realizzare la «trave nave».

**ALLESTIMENTO:** prende il nome di allestimento il provvedere la «trave nave» di tutti quegli accessori che fanno di una grande ma nuda struttura una piccola città galleggiante. L'apparato motore completa ancor più questa costruzione in quanto le permette di raggiungere una ben prefissata velocità.

**CARENA E DISLOCAMENTO:** la parte immersa della nave prende il nome di carena od opera viva. Il volume della carena viene espresso in metri cubi.

Per la legge di Archimede — «un corpo immerso in un liquido riceve una spinta, diretta dal basso verso l'alto, eguale al peso del liquido spostato» — il peso del volume dell'acqua spostata da tutta la carena è eguale al peso di tutta la nave che vi galleggia.

Perciò per determinare il peso complessivo della nave in tonnellate

(che si indica con D e prende il nome di Dislocamento) basterà moltiplicare il volume della carena per il peso specifico dell'acqua di mare, che è pari a 1,025 t/mc.

Variando il peso della nave, ossia variando le condizioni di carico, si possono avere vari dislocamenti. I principali sono i seguenti:

- 1) nave completamente vuota (nave pronta per la partenza ma senza merci, passeggeri, equipaggio, viveri e combustibile);
- 2) nave completamente carica (nave pronta per la partenza e completa di merci, passeggeri, equipaggio, viveri e combustibile);
- 3) nave a metà carico (una specie di valore medio fra i due casi precedenti).

**PORTATA:** prende il nome di Portata la quantità di carico che una nave è in grado di portare.

Se indichiamo con D il dislocamento della nave completamente carica e con D<sub>1</sub> quello della stessa nave completamente vuota, avremo

$$D - D_1 = \text{Portata (in tonnellate)}$$

A tale portata si dà il nome di lorda (abbreviato in P.L.) e rappresenta il peso totale (in tonnellate) che la nave è in grado di imbarcare.

Se dalla portata lorda leviamo il peso dell'equipaggio e di tutto quello che riguarda il servizio della nave (combustibile, viveri, ecc.) ci resta soltanto il peso rappresentato dai passeggeri e dal carico utile; a questo peso viene dato il nome di «Portata netta», viene espresso in tonnellate e si abbrevia in P.N.

## Ha lavorato mezzo secolo con noi



Questo il traguardo eccezionale raggiunto dal signor Guido Marsi, che ha lasciato il servizio il 31 luglio di questo anno.

Nel 1918, all'età di 15 anni, fu assunto dal Cantiere San Marco in qualità di apprendista; due anni dopo passò al Cantiere di Monfalcone. Di tappa in tappa, attraverso molte esperienze di lavoro, si meritò il passaggio da operaio ad impiegato, fino alla prima categoria nel 1939. Nel 1943 fu promosso Ispettore e posto a capo del Reparto Scafo. Dal 1958 fino al pensionamento ha diretto, con la qualifica di Dirigente, l'Ufficio Produzione del Cantiere.

Al signor Marsi, rivolgiamo a nome dell'intera famiglia dell'Italcantieri, l'augurio sincero di un sereno e meritato riposo.

Mezzo secolo di lavoro va doverosamente ricordato a tutti.

## PENSIONI

Con il prossimo numero daremo vita ad una nuova rubrica nella quale risponderemo ai quesiti che i lettori ci rivolgeranno in merito ai propri diritti alla pensione INPS.

Ogni lettore, che desideri avere informazioni sull'argomento o prospettare casi particolari, è invitato a scrivere alla redazione del giornale. A tutti sarà data risposta; se il problema trattato sarà di interesse generale, la risposta sarà pubblicata sul giornale.

o di zinco.

Analogamente si è notato che dei 4 cantieri visitati, uno solo, e precisamente il «S. Bartram», è dotato di una macchina da ossitaglio automatico (Schichau-Monopol) e di torre di proiezione. Gli altri usano ancora la tracciatura tradizionale con taglio manuale. Ovviamente questo sistema, e particolarmente l'uso dei cannelli ossiacetilenici a mano delle piccole macchinette tipo Quick della Messer, mette gli operai autogenisti nella condizione di respirare in pieno i fumi che si sprigionano durante il taglio delle lamiere o profilati primerizzati.

Tecnici e sindacalisti di quei cantieri, su richiesta della nostra delegazione, dissero che ogni preoccupazione sorta inizialmente a riguardo della salute degli operai fu dissipata avendo predisposto una serie di esami medici e radiografici periodici per la durata di vari anni, i quali dettero sempre esito negativo. Gli stessi operai dichiararono che, dopo un certo tempo di assuefazione, è preferibile lavorare su materia-

li primerizzati, anziché su quelli arrugginiti, perché l'ambiente di lavoro rimane più pulito e la produzione dei gas causata dalla pittura bruciata è quantitativamente molto inferiore a quella causata dalla ruggine. Anzi l'assenza di ruggine permette in genere un aumento della velocità di saldatura.

Si è avuta l'impressione che la ricerca e l'introduzione di queste ed altre nuove tecniche, talvolta proposte dagli stessi operai, tendenti a migliorare i processi produttivi ed i risultati economici, come pure la volontà comune di dirigenti ed operai di superare le difficoltà organizzative e tecniche, costituiscono una regola generale che permette unità d'azione e d'intenti nell'interesse di tutte le parti. È sintomatico a tale proposito il fatto che è abitudine di tutti, dirigenti ed operai, ritrovarsi a trascorrere le ore di riposo e di svago nei Club dei sindacati di Cantiere, autonomamente creati e gestiti, e molto belli e ben organizzati, ove si consolidano e confermano i loro rapporti.

# TECNICI DI SESTRI IN VISITA AI CANTIERI INGLESI

È stato constatato che si tende a conseguire il massimo risultato senza impegnarsi in radicali ammodernamenti

Una delegazione di tecnici di Sestri ha visitato quattro cantieri di Newcastle, aventi ciascuno una produzione giornaliera di 50/80 tonn. ed un numero di operai di 800/1100. La delegazione era composta dall'ing. CASINI, capo della 1ª sezione, dal Sign. SCAVELLA, capo reparto manutenzione, dai Sigg. GAGGERO, PARDI, LUSSETTI e RIGOTTI della Commissione Interna.

Newcastle è una città a carattere prevalentemente industriale, che sorge a circa 500 km. a Nord di Londra. Nelle sue vicinanze sfociano due fiumi, sui quali sorgono circa 20 cantieri navali, tutti di medie dimensioni. La delegazione ha visitato i complessi: Sir James Laing, Joseph L. Thompson, William Doxford e S. Bartram.

Si tratta di complessi fondati all'epoca dei bastimenti a vela, i quali sono giunti alle attuali moderne costruzioni seguendo il progredire e l'evoluzione della tecnica con tutti i vantaggi e svantaggi che la progressiva trasformazione comporta. Hanno perciò al loro attivo una esperienza secolare che li pone tra

i migliori costruttori mondiali, ma hanno altresì quelle difficoltà che sorgono quando, col passare del tempo, si rendono necessari successivi ampliamenti, limitati dalla natura del terreno, o che sorgono per l'obsolescenza dei macchinari.

Al tecnico che li visita appare a prima vista che la politica seguita dai loro dirigenti è stata finora tesa a conseguire il massimo risultato possibile senza impegnarsi in trasformazioni e ammodernamenti radicali d'impianti, che richiedono forti investimenti, ma al tempo stesso ricorrendo all'utilizzazione di procedimenti e tecniche produttive tra le più avanzate.

Un esempio pratico, che conferma quanto sopra, è fornito dal fatto che, mentre si possono ancora vedere in funzione gru semoventi su binari, azionate a vapore, e mezzi di trasporto e sollevamento antiquati e disorganici, già da una decina d'anni si stanno proteggendo gli acciai da scafo, prima della lavorazione di officina, mediante pittura «shop primer» all'ossido di ferro

# PUNTO D'INCONTRO A FILO DIRETTO



**Adriano COCCONCELLI**  
Impiegato del Reparto Ponteggi di Sestri; ha ricevuto due premi di Lire 75.000 ciascuno per altrettante proposte riguardanti lo studio di un nuovo tipo di ponteggio articolato e lo studio di un carrello per ponteggi.



**Romolo VOLPICELLI**  
Impiegato dell'Ufficio Manodopera di Sestri: unificazione dei distributori cotti per l'officina navale e il reparto saldatura - premio Lire 100.000.



**Roso LEONCINI**  
Distributore materiali a Sestri: prolungamento dei binari della ferrovia interna - premio Lire 50.000.



**Renzo DI LUCA**  
Impiegato della Sala Disegno 1:10 di Monfalcone: progetto di uno strumento per la misura dello sviluppo degli archi - premio Lire 50.000.



**Mario GIORGI**  
Tracciatore a Sestri: modifiche alle macchine Sicomat per permetterne una più rapida pulizia - premio Lire 25.000.



**Armido PLET**  
Impiegato dell'Ufficio Preparazione di Monfalcone: attrezzatura per la trancia tavolare "Cincinnati" - premio Lire 25.000.



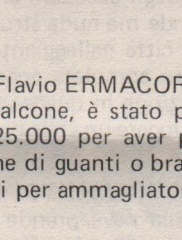
**Claudio PORTOLAN**  
Ammagliatore a Monfalcone: installazione di fanalini di segnalazione sulle gru a braccio retrattile - premio Lire 20.000.



**Pasquale COVIELLO**  
del Settore Acquisti della Sede Centrale: procedura per la razionalizzazione dell'archivio - premio Lire 20.000.



**Luigi DEVETTA**  
Saldatore elettrico a Monfalcone: modifica dell'impugnatura delle martelline di saldatura - premio L. 20.000.



**Flavio ERMACORA**, gruista a Monfalcone, è stato premiato con Lire 25.000 per aver proposto l'adozione di guanti o bracciali fosforescenti per ammagliatori.

Il primo bilancio di "Punto d'incontro a filo diretto", a pochi mesi dal lancio dell'iniziativa, è sicuramente positivo. Molti "italcantieri" hanno idee e le espongono con la sincera volontà di collaborare.

In questi primi sei mesi i Comitati di Stabilimento hanno tenuto ciascuno tre riunioni, esaminando complessivamente 81 proposte; il Comitato Aziendale ha ritenuto, nel corso di altrettante riunioni, di premiarne 15, assegnando premi per un totale di L. 660.000 con un minimo di L. 20.000 ed un massimo di L. 100.000 per proposta.

Confrontando il numero delle proposte pervenute col numero dei dipendenti otteniamo questi risultati: a Sestri vi è stata una proposta ogni 106 dipendenti; a Monfalcone una ogni 156; a Castellammare una ogni 240; presso la Sede

Centrale una ogni 43.

Tenendo conto del numero delle proposte pervenute, di quelle premiate e dell'entità dei premi assegnati, abbiamo ottenuto con opportuni calcoli questa graduatoria:

Sestri	punti	203
Monfalcone	punti	113
Sede Centrale	punti	54
Castellammare	punti	8

Per ora quindi è in testa il Cantiere di Sestri, ma già domani la graduatoria potrebbe cambiare. Bastano infatti poche valide proposte per capovolverla.

Auguri a chi ha idee.

Un premio particolare sarà estratto tra i premiati alla fine del primo anno di "Punto d'incontro a filo diretto"; "premi di consolazione" saranno estratti fra gli autori delle proposte che non risulteranno premiate.

# IL VALIDO COMPLESSO CORALE "ERMES GRION"

I componenti il noto coro a voci virili "Ermes Grion" del Circolo Ricreativo Italcantieri di Monfalcone sono qui ritratti davanti al Duomo di Orvieto, in occasione del II Festival Nazionale Corale "Città di Orvieto" del 1967; al coro di Monfalcone fu assegnato il primo premio in Folclore e il secondo premio in Polifonia.

Tra le affermazioni più recenti del valido complesso corale monfalconese va ricordato il primo premio conquistato in settembre al Concorso "C.A. Seghizzi" di Gorizia, nella categoria riservata alla polifonia. Nelle settimane scorse inoltre il coro "Ermes Grion" è stato a Roma per incidere un nuovo disco, dedicato ai canti popolari del Friuli, per conto della R.C.A. italiana.

Il coro "Ermes Grion", diretto fin dalla sua fondazione (1952) dal Maestro Aldo Policardi, è stato insignito di numerosi premi a diversi concorsi nazionali e internazionali. Del complesso fanno parte 30 persone, delle quali ben 24 sono dipendenti del Cantiere: Luciano



CAIFFA, Gianfranco CARLOVATI, Livio COSANI, Bruno DELLA PICCA, Ferruccio DONATI, Lucio de FABRIS, Giorgio GON, Giorgio MANIA, Bruno MARCHESAN, Giuseppe MARGHERIT, Renato MARUSSI, Giovanni MIDENA, Franco MORRI, Livio MUSINA, Giovanni PERES, Antonio PERRO-

NE, Giuliano PERRONE, Luigi PORTELLI, Aldino QUARANTOTTO, Giorgio ROCCO, Antonio SOLIDORO, Stelio TOGNON, Luciano TOMADIN e Renato VALCOVICH.

Castellammare e Sestri vorranno avere un coro anch'essi? Lo auspichiamo.



## Incontro polisportivo internazionale

Il 5 e 6 ottobre si è svolto a Genova l'incontro polisportivo tra la rappresentativa del Dopolavoro Interaziendale Ansaldo e quella dell'INA-TPP di Kutina (Jugoslavia). Nella foto una fase dell'incontro di pallavolo, vinto dal Dopolavoro Ansaldo per 3 a 1. Anche nel tennis da tavolo ha vinto la rappresentativa genovese (6 - 0), mentre l'incontro di calcio si è risolto con un pareggio (2 - 2).

La gara di ritorno, svoltasi a Kutina nei giorni 2 e 3 novembre, si è conclusa con la vittoria degli jugoslavi nel calcio e nel ping pong, mentre la nostra squadra ha vinto brillantemente l'incontro di pallavolo.

L'idea di questa sfida nacque qualche anno fa quando tecnici ed operai dell'Ansaldo giunsero nella città jugoslava per realizzarvi un importante impianto di fertilizzanti per conto della INA-TPP, una delle maggiori industrie jugoslave del settore chimico.

# A Trieste il XIX Congresso Nazionale ANLA

Nei giorni 28 e 29 settembre si è tenuto a Trieste il XIX Congresso Nazionale dell'ANLA, l'Associazione che raggruppa i lavoratori con almeno 20 anni di anzianità di servizio nella stessa Azienda.

Il Gruppo Anziani Italcantieri, che comprende ben 2.600 iscritti e che ovviamente fa parte della ANLA, era presente al Congresso con i propri delegati: i Sigg. Giacomo GUIDA e Pasquale TIERI di Castellammare; il Sign. Pellegro

DOLCINO di Sestri; i Sigg. Fausto COMAND, Giuseppe BRUMAT, Bruno FONOVICH e Rodolfo SCORDILLI di Monfalcone; il Dott. Bruno BARINI, il Rag. Alfredo LIZZI e il Cav. Luigi TROVO' della Sede Centrale. Alla cerimonia inaugurale è intervenuto anche il nostro Presidente Dott. Cortesi, al quale il Senatore Rubinacci, Presidente Nazionale dell'ANLA, ha conferito il Brevetto di "Socio d'Onore".

Alla fine della cerimonia inaugu-

rale, una folta rappresentanza dei congressisti si è trasferita al Municipio, ove ha avuto luogo il ricevimento offerto dal Sindaco di Trieste. Nel pomeriggio sono proseguiti i lavori del Congresso ed il Segretario Generale Prof. Cavallari ha svolto la sua relazione sul tema "L'ANLA per la tranquillità nella vecchiaia".

La mozione del Gruppo Anziani Italcantieri, il cui testo è stato portato a conoscenza di tutto il personale della Sede e dei Cantieri, è stata illustrata dal nostro Dott. Barini, il quale si è soffermato specialmente su alcuni aspetti particolari della contribuzione figurativa per malattia.

# VISITA A MONFALCONE DEL SETTORE ACQUISTI

Il 5 ottobre gli impiegati del Settore Acquisti con il Direttore Ing. Levera hanno effettuato una visita ai nuovi impianti di Monfalcone ed alle officine del Centro Materie Plastiche. Da tempo gli impiegati del Settore, che giornalmente ordinano i vari materiali e macchinari destinati alle costruzioni e agli impianti del Cantiere, desideravano vedere da vicino la nuova linea di produzione grandi scafi, le varie fasi di lavorazione, l'avanzamento della prima nave gigante italiana; nella visita sono stati accompagnati dagli Ingg. Lengua, Lusa e Gallo; è seguito quindi un pranzo all'Albergo Impiegati.

Visto il successo riscosso da questa visita promossa dall'Ing. Levera, ci auguriamo sinceramente che si ripetano altre iniziative del genere: i dipendenti dell'Italcantieri vogliono conoscersi meglio e più da vicino.



**Giuseppina FERRARESI**, dello Ufficio Personale di Sestri, ha vinto il concorso "Calendario della Sicurezza 1968", bandito dall'E.N.P.I.



I delegati del Gruppo Anziani Italcantieri sul Colle di San Giusto, mentre si avviano a deporre una corona d'alloro al monumento ai Caduti. Da sinistra: i Sigg. Dolcino, Scordilli, Barini, Comand, Florit, Pinazza, Trovò e Fonovich.

### 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