

l'ansaldino

anno X - n. 5 - maggio 1963
abbonamento gratuito ai dipendenti

MENSILE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedizione in abbonamento
postale n. gruppo terzo



21 aprile 1963: scende in mare a Mug-
giano la "Transoceanica Giovanna"



Le prove della "Mare Somalo"

Se è vero che le 3.000 tonnellate di portata lorda della motonave classe Somalo, che ha superato battesimale le prove a mare il 2 maggio, possono apparire assai modeste a confronto di quelle dei maggiori della nostra flotta, in questi ultimi anni hanno lasciato i nostri cantieri, occorre però sottolineare che si tratta di una nave di tipo cassetto, di quello diverso di quello cassetto, cioè d'una nave per trasporti di merci refrigerate e il prototipo di una serie di questo tipo di unità navali che commissiona alla nostra Società della "Griva" di Palermo.

La costruzione di navi di questo genere è perciò particolarmente impegnativa. Il trasporto di merci estremamente deperibili, come le carni macinate e le verdure, attraverso luoghi pericolosi e zone in mari tropicali, richiede l'installazione di macchinari e impianti speciali per la refrigerazione e la continua sorveglianza delle stive con una conseguente perfetta isolamento termico, sia delle temperature esterne che interne della stiva.

La "Mare Somalo" è infatti dotata, così come lo sarà la "Mare Italiano" in fase di avanzato allestimento al Cantiere di Sestri e le altre due navi gemelle che saranno costruite al Cantiere di Muggiano, di un complesso frigorifero frigorifero per le cinque stive del volume netto complessivo di mc. 6.000, funzionante a gas freon con circolazione di salamoia, capace di produrre una temperatura inferiore (da più 12 a meno 18 gradi C.) nel caso che il carico sia costituito da merci da loro diverse e a quelle in tre separati compartimenti.

La "Mare Somalo", terminata il ciclo delle prove predefinite il 20 aprile ed trasferita al cantiere al bacino n. 3 del Porto di Genova, dove ha sostato quattro giorni per le normali operazioni di manutenzione, ha effettuato il 2 maggio, come abbiamo detto, le prove a mare ufficiali nell'assistenza della consegna alla Com-

pagnia armatrice. Ed ecco alcuni brevi cenni di cronaca.

Prelevata alle ore 7 del mattino, la nave si spinge ben presto dai tre ammiragli che l'hanno presa al governo per manovrare coi propri mezzi e sorvegliare gradatamente la velocità, appena fuori dalla diga foranea, in direzione della consola base situata di Portofino.

Isola alle ore 10.15 la prova di velocità a potenza normale a mezzo carico e di consumo della durata di sei ore. Da questa isola il motore del tipo "Ansaldo - B.A.W. 760" (potenza 1.000 C.A. a 135 giri al 1°) è collegato al Motore e installato sulla nuova sala, condotta a parlare con ritmo saldo e regolare, bilanciato e armonizzato, entra in funzione; i vari soci di classe in plancia avvertono dell'aggiustamento dei "straguardi" segreti a breve distanza dagli "stop" del comandante Beretta. Da dopo sono percorsi alcuni metri si intravede, dai volti stesi e sorridenti dei tecnici addetti ai rilevamenti ed ai controlli, che si sentono in plancia e nel locale macchine, che l'apparato motore, i complessi impianti di bordo, e la sala, rispondono efficientemente e conformemente all'attesa.

Alle 10.15, dopo un ora di navigazione, in condizione di mare liscio, e dopo aver percorso quattro doppie lunghezze di cavo, la nave rallenta la velocità; vengono successivamente effettuati i calcoli per stabilire la velocità media conseguita e vengono confermate le previsioni: la velocità contrattuale di nodi 13,5 è stata raggiunta, anzi, superata. Potenza e consumi — di ogni più tardi — hanno corrisposto esattamente alle previsioni.

Vengono quindi eseguite le prove della macchina del timone, sempre alla presenza dei rappresentanti dei Registri di classificazione, dell'Assessore e dell'Armatore e alle 10.30 si impara in prossimità del Porto. Sale a bordo il pilota e nell'incerta luce del crepuscolo la bianca sa-

goma della "Mare Somalo" si spinge agevolmente tra le navi in sosta nella rada, per portarsi, con manovre necessariamente giulive, all'ancoraggio alla calata della Griva.

Sottile davvero risulta soddisfacente di queste prove, trascurando testualmente quanto ci ha dichiarato l'ing. Gian Andrea Boeri, Direttore del Cantiere di Muggiano e gli ing. Chassi, Gallo, Ghisari e Marotta del Meccanico, costruttore dell'apparato.

La "Mare Somalo", come nota, è la prima di una serie di 4 navi basamento commesse alla nostra Società dallo stesso gruppo armatore. Le navi basamento hanno complessi impianti di stiva che li caratterizzano di funzionamento diverso, sono stabilmente equipate per garantire l'efficienza del delicato traffico cui sono destinate. E' evidente quindi che i risultati del collaudo dell'intero impianto possono essere da parte nostra di stiva attesi per avere la conferma che il progetto dell'impianto e l'esecuzione del lavoro rispondono alle esigenze contemplate dal contratto di costruzione delle navi. Tutte le prove eseguite secondo le norme del Lloyd's Register e del Registro Italiano Navale sono state positive sotto ogni aspetto.

I risultati delle prove ufficiali in mare aperta, hanno inoltre confermato il perfetto funzionamento di tutti gli impianti delle navi, dall'4. M. alle attrezzature di coperta e di alloggi, e le norme di refrigerazione scosse in ogni punto della nave. Le velocità medie raggiunte sulle prove a mezzo carico di nodi 13,50 superiore a quella di contratto stabilita da nodi 13,5, ci portano a concludere che la "Mare Somalo" può essere annoverata fra le opere meglio riuscite del nostro Cantiere.

Alle prove hanno preso parte gli ammiragli ing. Giuseppe e dr. Oronzo D'Amico con gli ing. Silvestri e Sestini ed i comandanti Pignatelli, Lignoli e Neri; per l'Armato era presente il C. Dietrich ostiale del

settore commerciale ing. Di Pietrantonio, il V. Direttore contrale ing. Fardini e gli ing. Baldini e Niotra della Società progetti navali; per il Cantiere di Sestri erano presenti tra gli altri gli ing. Bruno, Giribaldi, Durasio, Rosso, Di Marco, Furlan, Zini, Minarale e Mangrassi e i sigg. Anselmo e Cossic. L'ing. Garbagnoli del Cantiere di Muggiano e gli ing. Chassi, Gallo, Ghisari e Marotta del Meccanico, costruttore dell'apparato.

relati motore; per i Registri di classificazione erano presenti gli ing. Verbe, Baldini e Marotta (RINA); gli ing. Follis e Dimer (Lloyd's Register) e l'ing. Otti della vasca navale di Roma. La nave era al comando del comandante Boetti condotto dal cap. Bertocchi. I servizi logistici per i 235 presenti a bordo sono stati curati egregiamente come al solito dal sigg. Kneasselli.

A. Basso

Sopra: la "Mare Somalo" durante le prove sulla base marittima di Portofino. Sotto: sguardo in sala macchine.



Varata a Muggiano la "Transoceanica Giovanna"

La motonave « Transoceanica Giovanna », terza delle quattro unità per trasporto di carichi a ruota della portata lorda di 22.000 tonnellate — ordinata dalla Compagnia Italiana Innocevia di navigazione di Genova — 476 dieci nodi della 21 aprile scorso, ha lasciato la sua base con alla testa il capitano del cantiere di Muggiano, ed è stata ufficialmente varata.

Nello stesso momento le stive del cantiere e quelle della nave ammassate nella rada, hanno lasciato i loro posti che si sono rivolti con gli applausi della folla, degli invitati e di una grande folla accorsa ad assistere, ancora una volta, ad uno spettacolo che sempre suscita un'ondata di interesse e di curiosità.

Poco prima che la nave iniziasse la sua corsa verso il mare, la madrina, signora Maria Giovanna De Franceschini Pizzorno, con-

te dell'Amministrazione delegata della compagnia armatrice, dott. Enrico De Franceschini, all'arrivo del direttore del cantiere ing. Enrico Pizzorno, aveva fatto assicurare la franchigia la bonifica di spazzamento contro la fascia destra della nave e dato, contemporaneamente, l'arrivo al varo con il taglio di un filo che libera le « catene » di stazza.

La procedura è capofila di fabbrica romana. Aurelio Oliveri, in una officina ai piedi della nave, a 6, aveva celebrato la Santa Messa e S.E. mon. Giuseppe Stile, Vescovo della Diocesi di Laus, aveva impartito la benedizione alla nave nella ormai « ogni parola » e l'uscita dal varo.

Per le numerose autorità e personalità intervenute alla cerimonia il Ministro degli Interni on. Paolo Emilio Taviani, il dott. Giovanni Azilio in rappresentanza del Ministero della Marina Mercantile, il prefetto dott.

Armando Cigliaro, l'ammiraglio Vaglio Spigali che rappresentava il comandante in capo il Dipartimento militare marittimo Alto Tirone, il gen. Godano per il Reale della Spezia, il questore dott. Giovanni Pizzorno, il gen. Luciano Perone direttore generale dell'Armata M. M., il ten. col. Gregorio Vireo comandante il Gruppo CC. 5. col. Amos de Bernardinis comandante la Capitaneria di porto, il dott. Gianrico direttore della Camera di Commercio, i signori Baronezza, Nock, Van Riper e ing. Spinelli, rispettivamente vice presidente, chief engineer, capo Medico e capo per l'Italia dell'American Bureau of Shipping, l'ing. Carmine Pizzorno societa' superiore del Registro Navale Italiano, gli ing. Cuno, Montini ed altri funzionari del Registro di classificazione navale.

La compagnia armatrice era rappresentata dal comm. Mario De Franceschini, dal prof. Leo-



Sopra: l'on. Taviani col Presidente dell'Armata dell'Alto Tirone. Al centro della foto sotto: la gentile madrina signora Maria Giovanna De Franceschini Pizzorno, accompagnata dal amministratore delegato della Compagnia armatrice della nave varata.



re Grossi, dal dott. Enrico De Franceschini, dall'ing. Ragetti, dal sig. Bartolomeo Travero, dal commendato Rodighi, dal reg. Perino Grossi. Erano pure presenti l'armatore dott. Glau-

co Gelli, donna Amelia Bilibio sedicesima dell'armatore ing. G.B. Bilibio e numerosi esponenti del mondo armatoriale e industriale ligure.

Gli onori di casa sono stati fatti dal presidente dell'Associazione comm. Armato Gianni, dal vice direttore generale ing. Franco Cristofari, dal direttore centrale commerciale dott. Francesco Ricci, dal dott. Mario Enrico segretario generale, dall'ing. De-De Pizzorno direttore del cantiere di Muggiano, così i vice di rotte ing. Giancarlo Gelli e Paolo Godoli e i dirigenti amministrativi Alberto Borella, ing. Tito De Nardo e dott. Carlo Dasso.

La « Transoceanica Giovanna » — che ha le seguenti caratteristiche principali: lunghezza, mt. 165,24; larghezza massima, mt. 21,5; stazza, mt. 34; stazza lorda, ton. 22.000; potenza normale apparato motore tipo Diesel Fiat 3.102 8; di costruzione Mecanico Ansaldo, carbox 3.300, velocità alla prova, a pieno carico, nodi 16,25 — come è nota, è generata dalle motori « Transoceanica Elena », varata il 28 ottobre 1993 e « Transoceanica Silvia », varata il 29 marzo scorso, entreranno ufficialmente in servizio, e di una quarta unità che scenderà in mare nell'estate prossima.

Come le altre motonavi sarà dotata di tre gru con piattelli elettromagnetici per il carico e lo scarico di minerali ferrosi e rottami metallici.

Alde Galli



Gesto municipale della Società armatrice

In occasione del varo della motonave « Transoceanica Silvia », avvenuto il 19 marzo scorso, il comm. Mario De Franceschini, presidente della Compagnia Italiana Transoceanica di Navigazione di Genova, ha consegnato al direttore del cantiere di Muggiano la somma di lire 500.000 da destinare ad opere di assistenza in favore dei lavoratori di Muggiano.

Anche per il varo della motonave « Transoceanica Giovanna » avvenuta il 21 aprile, il comm. De Franceschini ha voluto ripetere il generoso gesto accorpando la somma con espressioni di calorosa elegia per tutti coloro che hanno collaborato alla realizzazione della nave varata.

Nel portare a conoscenza del personale l'ambito omaggio e i municipi gentili del comm. Mario De Franceschini, l'Armata gli rivolge il suo più vivo ringraziamento.

Cementerie

Nel 1968, dalla trasformazione dell'Ufficio Impianti missionari che la guerra aveva fatto legare, nasceva la nuova alla «DCC-Tecnica Impianti Industriali», la Sezione Cementerie.

Questo settore, che da qualche anno fa parte del settore SIM, ha avuto modo di affinare la sua esperienza nella progettazione e costruzione di macchinari per cementerie.

Trattando di elevarne i macchinari forniti in Italia e all'estero in questo lungo periodo di tempo perché tale materia è già stata oggetto di precedenti articoli, vogliamo qui ricordare soltanto gli impianti progettati e costruiti in quest'ultimo due anni e perciò messi in marcia nel passato 1967 a testimonianza del la fiducia che sempre ancora questa Sezione.

Nel 1962 sono stati messi in marcia quattro gruppi di cokerie per la produzione di clinker da cemento, ciascuno costituito da sei fornaci rotanti di progettazione e costruzione Ansaldo accoppiate ad un rispostore di calce a griglia Lepol fornito dalla ditta Polystia di Neubrandenburg. I predetti gruppi sono stati collaudati con piena soddisfazione delle clientele controllando di resa e consumi di calore, e sono stati consegnati ai seguenti Clienti:

— Cementeria Italiana - Arcore - Produzione giornaliera circa 200 ton. di clinker. Peso della fornatura ton. 300 circa. Questo impianto è stato dotato di un quadro controllo termico con dispositivi atti ad ottenere la quasi completa regolazione automatica della combustione.

— Cementi Ticino - Tivolate - Produzione giornaliera circa 200 ton. di clinker. Peso della fornatura, ton. 300 circa.

— Cementerie di Forbonovadi - Produzione giornaliera sale 200 ton. di clinker. Peso della fornatura, ton. 300 circa.

— Cementeria di Livorno - Produzione giornaliera sale 200 ton. di clinker. Peso della fornatura, ton. 300 circa.

Attualmente è in corso di montaggio un altro gruppo di cokerie analogo ai precedenti, in una cementeria di nuova costruzione presso Verona per il quale sono state fornite 300 ton. di materiale per un forno che, abbinato ad una griglia Lepol, provvederà giornalmente sulle 500 tonnellate di clinker.

E' da rilevare che questo sarà il primo forno rotante costruito dall'Ansaldo mentre di dispositivi identici atto a ripartire uniformemente la spinta aerica del forno su due file tre stadi di rotolamento del forno stesso.

Presso la Cementi Rossi di Piacenza, nello scorso anno è stato inoltre trasformato e rivisto in marcia un forno costruito dalla nostra Società circa 15 anni fa. Questo forno, accoppiato ad una griglia Lepol, ha particolarmente raddoppiata la produzione di clinker, passando dalle 200 t/gm alle 400 t/gm. Un secondo forno analogo, sempre presso la Cementi Rossi, è attualmente in corso di trasformazione.

Sempre nel 1962 è stato fornito un impianto per la regolazione della calce ad una So-

cietà tedesca che ha in corso di costruzione un impianto per la produzione di 30 t/gm di calce, a via strada. Il peso totale di questa fornatura ammonta a 300 t. circa.

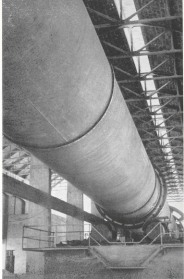
Passando ad esaminare l'attività della sezione cementerie nel campo di manutenzione, troviamo che, sotto questo aspetto, sono stati costruiti o messi in marcia, da SIM con la collaborazione del CMI, sei molini a paia, di cui uno per la macinazione di limonite, fornito alla Russia ed uno per la macinazione di calcare fornito alla Giapponeia interamente al macchinario dell'Ansaldo di Torino, illustrato nel numero di dicembre dell'Ansaldo.

Altri 4 molini, destinati alla macinazione del cemento in ciclo chiuso con classificatori a veda, sono stati forniti a Cien-Chi, Taiwan.

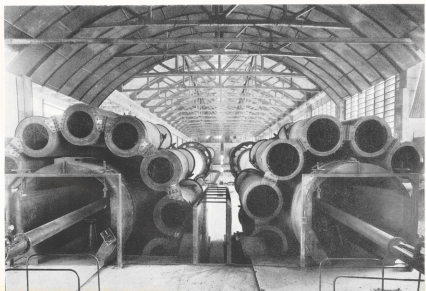
E' da rilevare che uno dei predetti molini, attualmente in corso di montaggio presso la Cementi Rossi di Piacenza, non la sua potenza installata di 220 CV, è da catalogarsi fra i più grandi esecutori d'Italia.

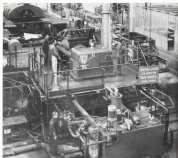
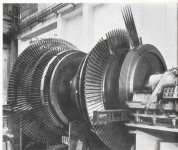
Nel 1962 sono stati quindi forniti macchinari per complessive 200 ton. circa. Tale produzione, anche se non ci pone qualitativamente alla stessa livello dei nostri maggiori concorrenti europei, che dispongono di più servizi e potenti organizzazioni tecniche e commerciali nel ramo, ci permette di garantire fiduciosamente il servizio della Sezione Cementerie del SIM.

A. Pazzi



Sopra: forno rotante da cemento — via strada — da 200 t/g. Nella foto in basso: forni rotanti da cemento con raffreddamento a satelliti e impianti di combustione a motore.





In alto: rotore di BP per la Centrale della Soc. Romana di elettricità in fase di pallettatura al Maccanico. Sopra: turbina di 11.800 kW, destinata alla Centrale di Arco dell'Alfa Romeo, sul banco al Maccanico dopo le prove ufficiali effettuate recentemente. Sotto: sistemazione al CMI di un montante per motore 880 S su posizionario rotante per l'operazione della saldatura con macchina automatica ad arco sommersa. Nella foto a sinistra: due fasi dell'operazione di imbarco sulla « Michelangelo » di un condensatore per l'apparecchio di propulsione.



Una nuova unità impostata a Sestri



Sabato 5 aprile, alle ore 11, è stata impostata al Cantiere di Sestri, nel bacino n. 3 l'uscio il-bere col varo della M.O. «Leonardo da Vinci» avvenuto nei giorni prima, la costruzione n. 2081 e cioè la seconda della serie di sei mototurbine da 45 mila tonnellate di portata lorda commissionate alla nostra Società dalla «Sudimport» di Mosca.

La nuova unità porterà il nome del prestigioso russo Fedor Poutov, medaglia d'oro al valore militare della Repubblica Italiana, caduto nell'entroterra afgano nel febbraio del 1945. Le dimensioni principali della nave saranno le

seguenti: lunghezza fuori tutto m. 227, larghezza m. 35, immersione a pieno carico m. 13,75.

La mototurbina verrà dotata di un motore principale di propulsione Diesel Fiat 988 seccati, montato sulla potenza normale di 19.000 cavalli assenti, che potrà imprimere alla nave la velocità di nodi 17,4, durante le prove a pieno carico. L'apparato motore sarà costruito nel nostro stabilimento fiorentino su licenza della Fiat.

La certezza dell'impostazione, semplicissima come sempre av-

viene al Cantiere di Sestri, è constatata nella posa, sulle tavole centrali predisposte sulla plancia del bacino, di tre blocchi di calce prefabbricati, il primo dei quali del peso di oltre 110 tonnellate e gli altri di circa 100 tonnellate ciascuno. Vi basterà assistere, sotto una pioggia instancabile, i membri della Commissione Ispettrice della «Sudimport» con a capo il signor Stalov; per il Lloyd's Register era presente Mr. Eric Winter e per il Cantiere il direttore Ing. Rosso con i V. direttori Ing. Arnesini, Anfuso e Bar. Travetti, con numerosi dirigenti e tecnici.



Il Precetto Pasquale negli stabilimenti

Nella foto sopra e in basso: la funzione officiata il 18 aprile scorso al Cantiere di Sestri da S. Em. Rev.ma il Cardinale Giuseppe Siri, Arcivescovo di Genova. Sotto: il Sacerdo Rito al C.M.I. officiata da S. Ecc. Mons. Secondo Chicena, Vescovo Auxiliare di Genova



Così, dopo quarant'anni di lavoro si può dire conclusa ormai nel settore della centrale termoelettrica di Porto Empedocle, un'altra realizzazione, che sta ormai per entrare in esercizio, della nostra Azienda: da uno dei suoi centri, proprio in questi giorni, si è levato il classico battente "sì" di Sarno, segno che i proprietari della stessa in qualità del gruppo — il primo dei due — sono già iniziati.

Non si giungesse certo per caso: anzi, Porto Empedocle era l'ultima tappa di un lungo viaggio che ci aveva portato dalle Alpi al mare, nel Marec, nei porti dell'Adriatico, viaggiando su percorsi non addorati naturalmente dai nostri motori, in visita ad impianti, a riflettori, a consoli. Giungiamo a Porto Empedocle quasi dopo giorni di viaggio e dopo aver attraversato luoghi di incertezza, molta bellezza: l'isola che continuava a sfidare il tempo solo inavvicinato ad un cielo scuro come il piovoso i nati in mezzo della sua civiltà e gli persone del luogo.

Civiltà della macchina, in altri termini. L'epoca cui oggi ci sforziamo di dare una idea di realtà: parlare con di Sarno, della prima e della seconda rivoluzione industriale, di quella francese per ricondurre a un centro motore un fenomeno dal quale oggi non sappiamo, né scordare nel pensiero assoluto mente precedente. Non lo era, né, ne vogliamo qui certamente trarre le linee di un fenomeno che invece effettivamente tutta la nostra epoca: di Sarno, a contatto, e a tutto, questo sì, come la civiltà meccanizzata abbia investito in pieno anche la Sicilia, che è oggi una delle regioni di cui nascono, in questo senso, gli stamenti si parla e a cui si giur-

Ci viaggia oggi, sia pure — come noi — con molta fretta nell'isola dei nati, si innesta la città a tratti addirittura d'avanguardia e comunque trema sempre davanti a sé l'industria di una popolazione dinamica, attenta, moderna, che è riuscita perfettamente a fondere la tracce di una civiltà che ha dato i natali a quella nostra attuale con la realtà odierna. E' noto che la Sicilia ha un territorio di 25.500 chilometri quadrati e circa 3 milioni di abitanti pari a 133 abitanti per chilometro quadrato, cioè una popolazione pari alla 1/3 del territorio nazionale, si ritiene il 13% della popolazione e pertanto la sua densità è maggiore di quella italiana. Nell'arco di tempo che va dal 1861 al 1961, le condizioni economiche della Sicilia sono peggiorate rispetto ai nati i senon, senza che il reddito pro-capite si è più che raddoppiato, e che l'isola è naturalmente in relazione allo sviluppo industriale dell'isola. Tra il 1900, infatti, e gli anni più recenti la produzione dell'isola si è raddoppiata, quella della birra si porta a 15 volte, quella dell'olio di semi a 30 volte, a una volta e mezzo quella dei tabacchi e negli ultimi anni, ha avuto inizio la produzione dell'olio. La produzione del cemento è tale da soddisfare la domanda. Sorprende nell'ultimo decennio si è innalzata e si sviluppa l'industria petrolchimica; nell'ultimo decennio questa è stata la produzione della benzina si è quadruplicata, accresciuta di due volte e mezzo quella del gasolio e di tre volte quella dell'olio combustibile.

Solo per citare qualche dato, e solo per ricordare un altro, tanto noto da sembrare ovvio: esiste la base — come dire — nello sviluppo industriale, e



La centrale di Porto Empedocle

quinto economico, di una regione è naturalmente l'energia elettrica, impulso insostituibile al raggiungimento di questi traguardi.

Bene, quest'ultima — dal 1950 ad oggi — si è sviluppata per otto volte, passando da un consumo di 300 milioni di kWh a 750 milioni di kWh nel 1961 e a più di due miliardi nel 1962.

E' in questo complesso di opere, le quali assorbono quasi tutti i guadagni di energia, che si inquadra la realizzazione di Porto Empedocle.

Nella nota di Agrigento, a poche mesi dalla celebrazione valse dei tempi, la nuova centrale, che oggi ha già una sua decisa fisionomia, quasi una sua anima, si annida in due abitazioni esistenti. L'Ente Siciliano di Elettricità pubblica nel 1960 affidò alla realizzazione dell'impianto i cui lavori iniziarono nel maggio del 1961. Il contratto che ha ispirato queste e costruite è stato quello della massima libertà di costruzione tecnica ed architettonica e quella — non meno impor-

te — della possibilità di raddoppiare la produttività utilizzando i macchinari sempre generali progettati e funzionanti nella prima fase della realizzazione. Una centrale quindi ibrida, che assicura alla città una vita e speranza dell'Ansaldo in questo specifico, difficile settore della industria, la massima possibile autonomia dei servizi e la massima sicurezza in qualsiasi condizione, anche critica, di esercizio.

Questi a ricordare le sue origini e l'età, la centrale di Porto Empedocle, per poter essere, ha dovuto cercare lo spazio — che ha dovuto rubare al mare. Infatti l'area attuale — 36 mila metri quadrati — è stata acquistata alle acque, essendo un lembo di terra chiuso da una scogliera artificiale. Non bastava la opera dell'ingegnere, ma anche l'opera dell'architetto, che, attraverso l'uso di macchinari e materiali, e quindi l'opera della doppia protezione, per sé è risultato giustamente un fenomeno in condizioni climatiche

questi a quelle realizzabili su terraferma. La vicinanza del mare ha quindi permesso ai progettisti soluzioni tipiche in quel del genere, non come gli appartamenti, tanto per ricordare l'uso, a Cassano d'Adda. Anche qui l'Ansaldo è capocannoniere, per tutto quanto riguarda l'acqua: prova le che, in tali casi, si parla — si può sempre trovare — di consegna a chiari in mano. Quindi, si trova, anche se le due cabine sono affacciate e ci si può sempre trovare un momento, ai piedi di questi enormi colossi tutti più di cinquanta metri e riflette sul lavoro da compiere per costruire e montare questi modelli dell'epoca nostra. Le due cabine infatti, il po Ansaldo Babcock & Wilcox, hanno una bellissima fronte di 18 metri, una profondità di 14,5 ed un'altezza di 40 metri. Il peso totale di ognuna di esse è di 1500 tonnellate. I dati relativi alla pressione sono giustamente la pressione del vapore è di 15 kg/cmq, la temperatura di 340°C. Possiamo dire che

ciò che un robot potrebbe fare sacrificare in questo Portoven del nostro tempo un qualsiasi aggeggio elettronico al di là della meccanica. Sembra voler sfidare con le divinità, abbiamo visto come il primo fuoco da uno dei due cerni, come dicavano: e non è più semplice, questo una vittoria. Una conferma indiretta la dare il volo solo apparentemente indifferente di Livi, Carro, Anselmi, Ruffini, Carro e Pizzani, Giuseppe, Ruffini, Pizzani, Aldo, Giorgio e Franco nell'ordine che hanno tirato su, nel le origini, questa centrale. C'era anche, in un laboratorio tutto più — adatto per essere, marzo presto 1978 — Mario Pizzani, intento a controllare tutto delle acque, un aggeggio che ricomincia un luogo di lavoro a parte. Qui possono solo ricordare che il controllo delle acque è essenziale nel funzionamento di una centrale.

Comunque, ritornando al nostro discorso sulle cabine, è interessante che bruci siano, i prodotti petroliferi leggeri, a tutto



docle

ne appare metano, perché l'ingestione dei bruciatori è previsto per funzionare indifferentemente con uno di questi prodotti.

Naturalmente sono installati due serbatoi da diecimila metri cubi l'uno, collegati a mezzo di un condottivo « privato », lungo 650 metri, al più vicino accosto possibile per le petroline, attracco che può avvenire all'indomani dello scoglio, visibile in una nostra fotografia: è di lì che si parte anche il condottivo per l'acqua di raffreddamento dei condensatori, che viene espulsa poi dalla parte opposta dell'ingestione.

Due caldaie, dicorano, e ovviamente due gruppi di turbine — azionistico di alta, medio e bassa pressione — della potenza complessiva di 75 mila kilowatt: il vapore all'alimentazione ha una pressione di 127 ata e una temperatura di 336°C. Ogni turbina, nel suo alloggiamento, è alta da 30,8 metri, mentre il turboalternatore è lungo 23,2 metri. Ogni turbina, che pesa 39 ton-

nellate, è lunga 6,3 metri ed alta altrettanto.

Non si tratta quindi di potenze eccezionali, ma tali fattorie da garantire una erogazione notevole di energia alla rete di distribuzione dell'isola.

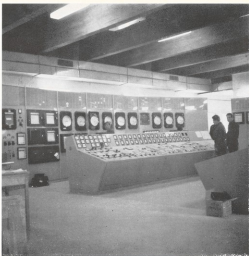
Abbiamo accennato poco fa ai servizi generali, che sono comuni: così i serbatoi, così la sala controllo. Sono sempre uno spettacolo, in ogni centrale, questi locali: modernissimi, pieni di quadri, lancette, contaghi, grafici, lampadine, spie, sanno tutto di tutta la centrale. Pieno tutto da soli hanno bisogno solo di un uomo di guardia, rappresentando l'aspirazione del concetto di automazione industriale. Non sapremo facilmente paragonarli a qualcosa di spettacolare: ci sembra piuttosto che sia proprio la sala quadri a servire di modello, da immagine per concetti di amministrazione. E la sua importanza è estrema. Se oggi è possibile, come è possibile, dare ai soci tranquilli nel funzionamento di questi impianti, certamente lo è dov'è alla base della tecnica costruttiva, ma indubbiamente tutto riposa nella vigilanza di questo padiglione elettronico, sensibilissimo a qualunque cosa che arrivi al limite della normalità.

E' dunque prevista la possibilità di installare un terzo gruppo da 120 MW, che utilizzi i servizi generali già installati. Comunque, quando le nostre note compariranno, la prima centrale sarà entrata « in servizio » e la rete saranno stati inseriti i primi 75 mila KW di potenza, mentre la seconda centrale entrerà in funzione nella prossima estate.

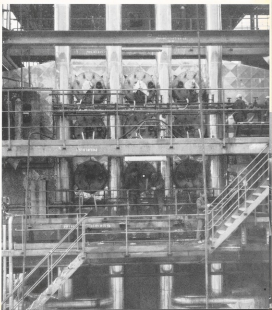
Così quei tempi, quelle colline che cadono ai piedi della civiltà della Grecia dei piedi, forse saranno liberate anche dalla energia prodotta nella riva che già vede i loro legni giungere da Atene meriti di una gloria che è già forte del tempo e del fuso. Non è un accostamento profano, condennato la facile collina: è solo un accostamento di civiltà, di epoche in felice connubio. Da Chirasso a Porto Empedocle, in ogni istante, dovunque sbocciano fonti di energia prodotta da centrali progettate a Semplicherina e costruite nei luoghi più vari d'Italia: a Genova stessa, a Bari, Napoli, Civitavecchia, al Gardoglio, al Marecure, a Taranto, in tante altre città d'Italia, per fermarsi solo alla nostra Messina. Troviamo l'idea, abbiamo visto splendere di luce razze scuri, catenali, statue, fontane di notte.

La civiltà dell'industria ha fatto di energia, inosservante. Sembra, all'osservatore distratto, che siano completamente dispersi — se non distrutti — i valori tipici della poesia. Tutto riposa oggi sulla necessità, dice. Non crediamo sia vero: all'amore per gli scritti splendori, all'ammirazione dei tempi e dei palcoscenici si aggiunge il desiderio di riannestare il fronte e il capitolo del tempo, il colore di una cattedrale romana in una nave leggerezza, suggestiva, rivocatrice di architetture, ricordo di armonie — di architetture che visse di mille secoli li silenziosi. Meno di una centrale termoelettrica? Meno altito. Ben altro sono i tempi, e di ben altri, ma — ammettendo ammettendo — abbiamo noi rivolto un pensiero altissimo allo scoglio che serve il microscopio per il Mare, al pensiero di Leonardo da Vinci? Una sola volta in una sala, potremmo pensare anche agli strumenti, dire che agli archi, creare analisi del gesso che crea l'aria?

Enide Lascio



A sinistra, sopra il titolo: la nuova Centrale, realizzata dall'Ansaldo, protesa sul mare di Agrigento. Sopra: la sala quadri e controllo. Sotto: una delle due caldaie — alte più di 40 metri — in corrispondenza dell'impianto dei bruciatori.



Inaugurato a Calcinara il Centro IRI per la formazione e l'addestramento professionale

Il ministro per le Partecipazioni Statali, on. Bo, ha inaugurato il 21 aprile scorso a Calcinara il « Centro IRI per la formazione e l'addestramento professionale ». Hanno partecipato alla cerimonia il Cardinale Siri, il prof. Pettrilli, tutte le autorità provinciali ed una folla schiera di esponenti del mondo economico ed imprenditoriale della città.

Il Cardinale Siri ha impartito le benedizioni all'edificio ed il ministro Bo ha tagliato il nastro inaugurando: questi esultanza ed i vivaci hanno preso posto nel uso dei nuovi aule del « Centro ».

Dopo brevi parole di saluto e di ringraziamento dell'ing. Pochi, il presidente dell'I.P.A.P., avv. Minicelli, ha illustrato i programmi dell'IRI nel campo dell'addestramento professionale e le caratteristiche del nuovo Centro realizzato a Genova. Si tratta di un edificio a quattro piani, che sorge su una superficie di circa 8.600 metri quadrati e che dispone di oltre 13.000 metri quadrati di officine attrezzate, di 40 aule, di due sale per conferenze e proiezioni, di due aule per proiezioni, di cinque laboratori di tecnologia elettronica, tecnologia metallurgica e trattamenti termici, di una biblioteca per 3.000 volumi e con 200 posti di lettura.

Il Centro di Calcinara, uno dei più moderni d'Europa, destinato a qualificare ogni anno 200 giovani operai e a riqualificare 300 adulti, si aggiunge al Centro già funzionante a Napoli; iniziative analoghe verranno presto portate a termine a Trieste, Terzi, Taranto e infine a Milano: con esso, l'I.P.A.P. IRI - Formazione e Ad-

destramento Professionale potrà provvedere annualmente alla preparazione di oltre 500 giovani operai fra i 14 e 16 anni e alla riqualificazione di più di 3.000 adulti; contemporaneamente potrà potenziare la propria azione per la preparazione dei tecnici e dei dirigenti.

Dopo l'esposizione dell'avv. Minicelli ha preso la parola il Sindaco di Genova per ringraziare l'IRI, che ha voluto dotare la città di quest'opera così bella ed efficiente, estremamente importante per l'avvenire dei suoi figli.

Il prof. Pettrilli, presidente dell'IRI, ha sottolineato nel suo discorso come la creazione di questo centro interistituzionale di formazione professionale manifesti nel mondo più esplicito le volontà dell'Ente di accostarsi deliberatamente tutte le responsabilità che compiono all'attività pubblica nell'ambito di una politica di sviluppo regionale. Dovrebbe essere chiaro — egli ha detto — che nelle presenti condizioni dell'economia italiana, caratterizzata da trasformazioni strutturali di straordinaria intensità e complessità, le responsabilità sociali dell'attività pubblica non possono più essere intese in una prospettiva di sostegno o addirittura di salvataggio di particolari settori economici, come accadeva dalla dinamica del mercato, ma devono essere concepite piuttosto come un incentivo ad un crescente dinamismo di tutta l'economia, a livello nazionale come a livello regionale. In questa prospettiva — che ha caratterizzato tutta la più recente azione dell'IRI in Liguria, attraverso lo sviluppo di una moderna indus-

tria a ciclo integrale, i cosiddetti progressi registrati dalle aziende manifatturiere e l'opera di riassetto complessivo avviata nel settore artigianale, come pure grazie all'impulso dato alle tradizionali attività artigianali della zona ligure — il nuovo Centro interistituzionale dell'IRI, appunto così anche per conto di aziende private, contribuirà a rafforzare il clima economico e sociale di una città come Genova, che può rivendicare a ragione il titolo di « capitale dell'IRI ».

Quest'opera — ha proseguito il prof. Pettrilli — non mancherà di risultare positiva anche ai fini di una solida e felice integrazione nel ciclo produttivo alla massima pena possibile che sarà richiesta, qui come in tutto il triangolo industriale, dallo stesso mantenimento dell'attuale sviluppo.

Il Presidente dell'IRI ha così concluso il suo discorso: « Prendendo giovani operai, qualificando e riqualificando operai adulti, formando tecnici intermedi, tecnici superiori ed istruttori per l'addestramento professionale, io pare che l'IRI si inserisca ancora una volta felicemente nelle grandi tendenze evolutive in atto nella nostra società, promossa da una piena identità della sua struttura a raggiungere le finalità economiche e sociali proprie dell'attività pubblica ».

Il Presidente dell'IRI ha così concluso il suo discorso: il ministro per le Partecipazioni Statali, on. Bo, il quale ha detto: « Un'altra grande iniziativa si avvia oggi nella nostra Genova ed anch'essa segna un importante capitolo del più grande complesso industriale dello Stato, e agisce come stimolo



Parla il Ministro Bo. Accanto a lui il Presidente dell'IRI Pettrilli e il Direttore Generale Serni.

prezioso ed insostituibile della politica sociale ed economica del Governo ».

Dopo aver ricordato le più recenti realizzazioni nei settori più vari dell'Industria italiana, che attestano la eccezionale spinta di azione delle imprese a partecipazione statale, il Ministro ha così proseguito: « Ma vi è ancora dell'altro da sottolineare ed è che in questo complesso di opere e di attività che lo Stato compie quando interviene nel corpo vivo dell'economia nazionale, nulla vi è che possa essere visto o considerato o deprecato o sminuito, lo spirito di iniziativa e di intesa dei privati e di tutti i cittadini, ma vi è invece qualcosa che è capace di stimolare tutte le energie del Paese, le quali sono liberamente chiamate ad operare sempre più vigorosamente per la sua azione economica, sociale e civile. In questa ottica, che forse non è stato il sogno in una città così industrialmente legata alle vicende dell'Italia per la Ricostruzione industriale, noi possiamo cogliere tutti gli aspetti di questa azione. Questo centro ha infatti un duplice significato, perché testimonia l'importanza che nel mondo moderno della produzione e del lavoro riveste la qualificazione professionale dell'uomo, del tecnico e del dirigente e perché esso sottolinea una più dimostrata serietà della azione a partecipazione statale per quello che è forse il problema più acuto fra la scuola e il mondo del lavoro ».

« Ieri — ha proseguito il ministro — è stata la volta di Napoli e di Trieste, oggi è la volta di Genova; domani toccheranno a Terzi e a Taranto e in un domani, forse più lontano ma sicuro, toccherà a Milano di salutare l'avvento di iniziative come questa. E così, che come tutte le iniziative non sostituite, vuole cooperare alla formazione professionale ed alla qualificazione non sempre più impensabile ed urgente dello stesso tecnico dell'economia moderna, intende pure preparare con una costante educazione

civica e professionale il nostro lavoratore ai suoi compiti ».

Questi centri, quindi, non sono roci accoglienti, guidati da insegnanti provetti, dotati di tutti i mezzi necessari alla loro azione, offrono a ciascuno la possibilità di contribuire con successo all'azione dell'Industria italiana e svolgono compiti di assistenza tecnica di formazione e di specializzazione, che qui a Genova (dove 40.000 sono i dipendenti delle aziende IRI) serviranno ad almeno 30.000 operai ».

« A nome del Governo — ha concluso il ministro Bo — si è onorato di assistere al completamento di una vera e propria iniziativa e più vivo dell'IRI, dell'I.P.A.P. e di tutte le società che hanno concorso a questa realizzazione, la quale, gioverà insieme alla produzione ed all'avanzamento del reddito ed al miglioramento del livello qualitativo dei nostri prodotti d'opera, si inserisce validamente anche nello stesso impegno che il Governo sta compiendo nel campo della Scuola per assicurare alle nuove leve che si faranno avanti nella vita, un posto di lavoro sempre più conforme alla dignità e alla capacità del cittadino italiano. Il benessere non è frutto di iniziative avventate ed improvvise, come non è il profetto di averli felicemente succeduto, ma è il risultato di una serietà paziente ed avveduta, di una ferma volontà che si vuole tradurre in una politica sempre più sensibile alle esigenze dell'economia e più rispondente alla realtà del progresso, del lavoro e della giustizia. Per queste le saluto nel nuovo centro destinato ad accogliere una sempre maggior massa di lavoratori giovani ed adulti, una impresa che forma ed educa di tutto il Paese e che non ha come un atto di fede nelle migliori fortune del popolo italiano ».

Il Ministro, accompagnato dal ministro Bo e dal direttore del centro, ha poi compiuto una visita ai locali ed alle attrezzature, esprimendo il suo più vivo compiacimento.



Calcinara, in fatto di scuola d'addestramento professionale, vanta una sala e gloriosa tradizione. L'Assalto infatti — verso piazza in questo campo — vi costò nel 1923 una « Scuola appenditi » — che ebbe lunga e feconda vita e permise a innumerevoli giovani spirali di prepararsi adeguatamente al non facile compito imposto dagli sviluppi della tecnica. Nel 1951 la scuola si trasferì da azienda in interistituzionale, e continuò ancora a lungo nella sua benemerita attività. La foto mostra la facciata della vecchia scuola appenditi Assalto.

LA FIDUCIARIA LIGURE

GENOVA - VIA GIUSTINIANI, 9-2 - TELEF. 29.39.75

MOBILI

CAMERE
SALIE
TINELLI
CUCINE

TUTTO PER LA CASA

RATEALI 5.000 MENSILI senza maggiorazione

VISITATECI

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

CAMISASCA

ARTICOLI DI

GOMMA PER OGNI USO

TESSUTI PLASTICATI
E TUTTA LA

PRODUZIONE PIRELLI

CAMPETTO, 11 N. - TELEFONO 20.19.26

FATTUREMOLI ANSALDINI CHE SI FARMO RICONOSCERE

CELSA

Commercio
Elettrico
Lombardo

MILANO - TEL. 451.883

Filiale di Genova

Via Pietro Cristofoli, 63 r

SAMPORDARENA

Materiali elettrici
per linea ed alta tensione
Pili e cavi elettrici di qual-
siasi tipo e applicazione
Materiale stagno per usi
industriali e navali
Valvole e materiale "AFD"
anti-urto per bordo
Valvole ad alta capacità
di rottura "WERER"

**a
c**

Tel. 56.65.53

**FOTOINCISIONI
A. CERIALE**

Via Lanfranco, 43 cancello

ANSALDINI

MOBILI

ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA

MODERNI SOLIDI
GARANTITI

A RATE di Lire

5 - 6.000 MENSILI

ricevendoVi alla Ditta

GARDONA & GINOCCHIO

Genova - Vico del Porro, 5-7 r. (da via Garibaldi a vico del Porro)

Tel.: 20.15.10 - 20.47.22 Fattori riconosciuti: li faranno

il cip
piccolo cinema
N. 1 della casa della donna
Prenzi Farmacie Sottile
Seggioli di Antico Sottile

Da un comodo divano... in comodissimo letto!

NOVASPRINT (BRU)
DIVANO LETTO MATRIMONIALE

MODERNO
PRATICO
ELEGANTE

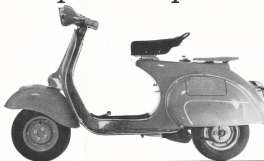
SEMPRE PRONTO

NOVARESI MILANO VIA TORINO 32 P. VESUVIO 23

GENOVA VIA S. MATTEO 29

Vespa

paradiso per due



Vespa 125

Cilindrata: 125 cc.
Velocità: 75 Km/h
Consumo: 1 lit. per 55 Km

L. 123.000 I.T. L. 125.000 I.T.
con sella normale con sella tipo

Vespa 150

Cilindrata: 150 cc.
Velocità: 85 Km/h
Consumo: 1 lit. per 45 Km

L. 146.000 I.T. L. 148.000 I.T.
con sella normale con sella tipo

Vespa 160

Cilindrata: 160 cc.
Velocità: 88 Km/h
Consumo: 1 lit. per 48 Km

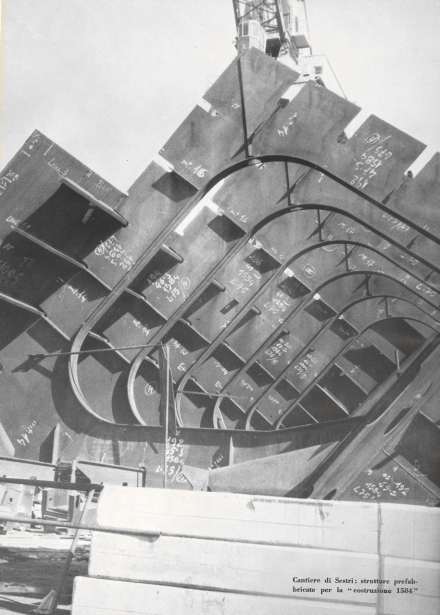
L. 150.000 I.T. L. 152.000 I.T.
con sella normale con sella tipo

Vespa 165

Cilindrata: 160 cc.
Velocità: 100 Km/h
Consumo: 1 lit. per 36 Km

L. 183.000 I.T.
compresa la ruota di scorta

SCONTI SPECIALI AI DIPENDENTI DELL' ANSALDO, O.A.R.N., ANSALDO - COKE



Cantiere di Sestri: strutture prefabbricate per la "costruzione 1584"