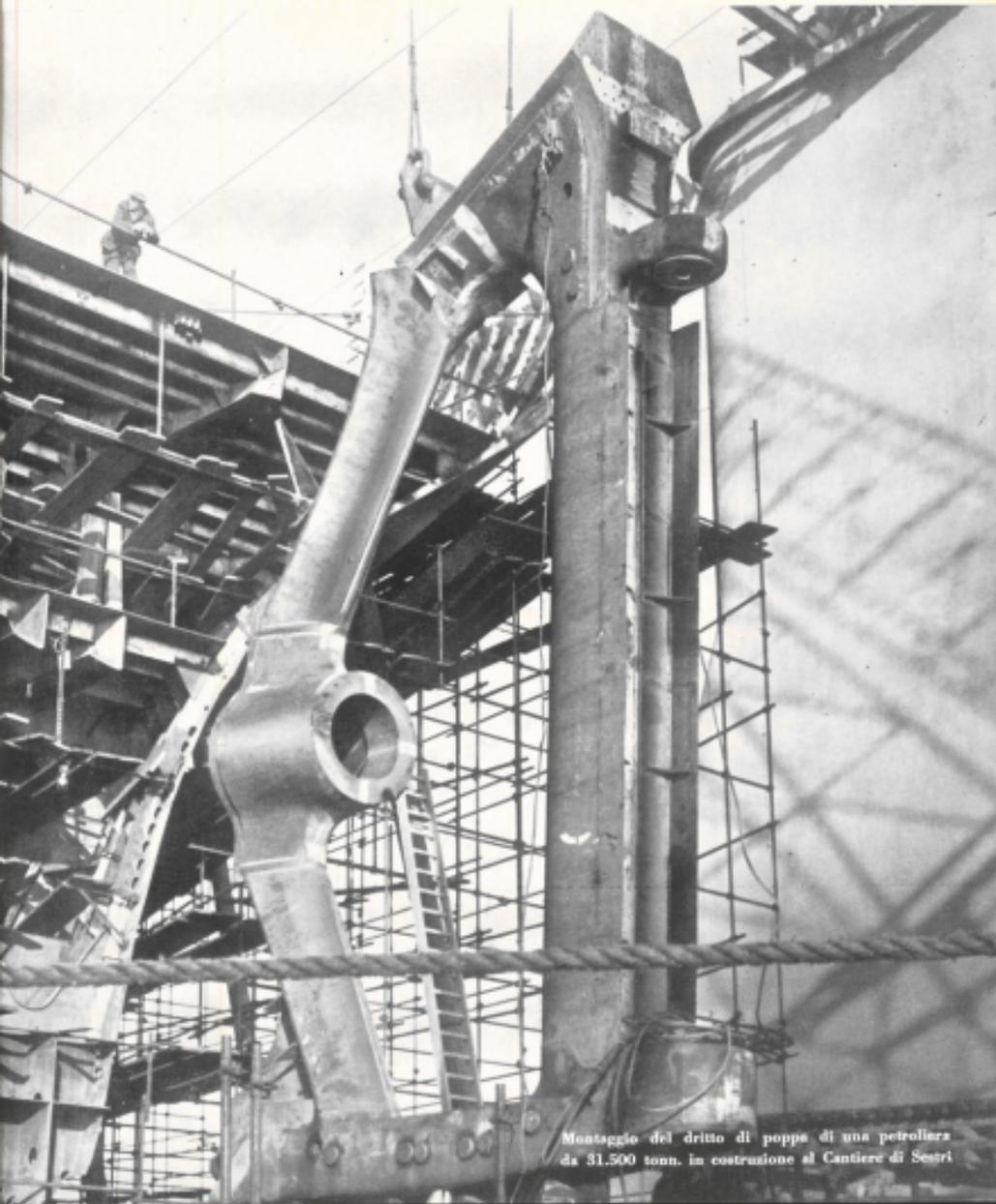


# *l'ansaldino*

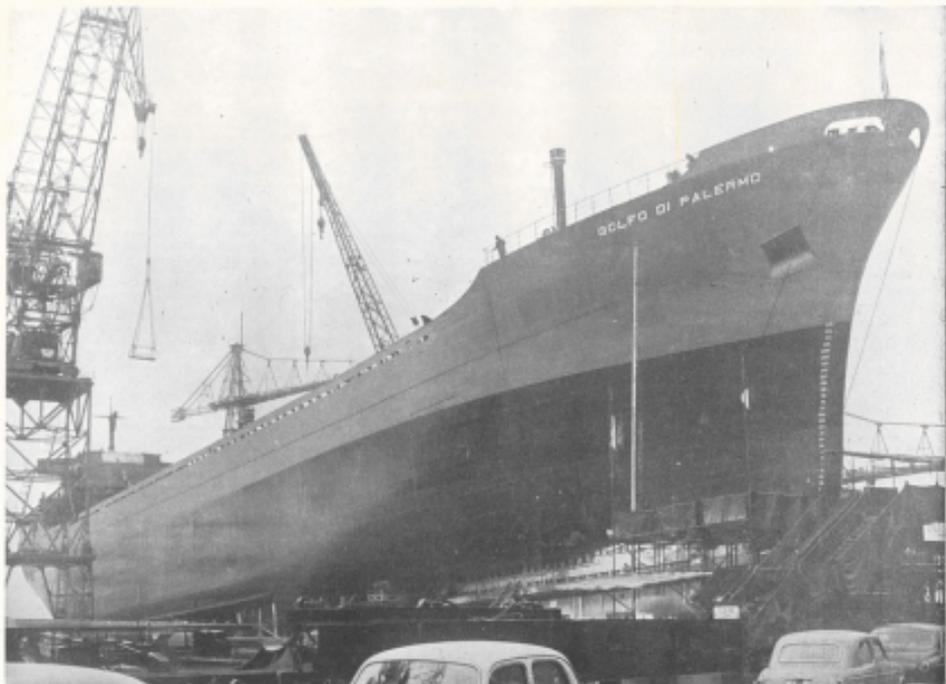
anno VIII - n. 19 - 15 novembre 1959  
supplemento gratuito ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedire le abbonamenti  
postale - gruppo secondo



Montaggio del dritto di poppa di una petroliera  
da 31.500 tonn. in costruzione al Cantiere di Sestri



## Varo della "Golfo di Palermo"

Sotto lo scrocco rumoroso della pioggia la motonave « Golfo di Palermo » da 19 mila 810 tonnellate di porta-

ta lancia, centrata per curio della società Siderurgia Seve - Navigazione di Palermo, è scesa in mare — il mat-

La madrina, signora Andreina Marano, e alla sua sinistra, in prima fila, l'on. Tornatore e l'ing. Palombara



Nonostante la pioggia, si accorcia era il pubblico giulio in cantiere per assistere alla sempre interessanti, corsa verso il mare di un grande arma e tutte le operazioni relative al varo della imponente nave nel tempo e nei modi stabiliti.

Fra le numerose autorità e personalità che hanno assistito al varo sono stati notati il sottosegretario alla Marina Mercantile on. Tornatore, il rappresentante del governo, il vice prefetto dott. Mareca, il rappresentante dell'armatore, il comandante in capo il Direttore M.M. il vice Questore dott. Battistoni, l'assessore Costini per il Sindacato, il col. Quilici comandante la Compagnia di Porto, il col. Celi comandante la Legione CC. di Genova, il dott. Benini in rappresentanza della Camera di Commercio di Genova, il ten. col. Montecucchi comandante il Gruppo CC. della Spezia, l'armatore Marano, l'avv. De Bartolieri presidente dell'Ansaldo con il direttore generale ing. Lombardi e i direttori centrali ingg. Casaccia e Cri-

stofori che hanno fatto gli onori di casa assieme al direttore del cantiere di Maggioro ing. Palombara, al vice direttore ingg. Grillo e Grassi e al direttore ingg. Marano, direttore Migone e ingg. Capello e De Niro.

Erano pure presenti l'ing. Pissinatti e l'ing. De Siano, rispettivamente del RINA e dell'American Bureau e un folto gruppo di ospiti dell'armatore Marano giunti da Genova. Alle dieci e trenta precise la madrina signora Andreina Marano scorse dall'armatore, all'ordine tradizionale dell'ing. Palombara, ha tagliato con la scure il filo che ha fatto intronare la bottiglia di spumante sulla prua della nave e questa s'è avvitata rapidamente verso il mare, fra gli applausi della folla e i fucili della sirena.

Subito dopo l'avv. De Bartolieri ha pronunciato brevi parole di saluto e d'augurio per la società armatrice e per i tecnici e le maestranze che hanno realizzato la « Golfo di Palermo ».

Successivamente ha preso la parola l'on. Tornatore che dopo aver recato il saluto e l'elogio del ministro della Marina Mercantile Jerolimov, ha rievocato il glorioso passato di lavoro del cantiere di Maggioro dal quale sono uscite tante e tante edizioni

unite che hanno dato lustro e prestigio alla marineria italiana. Quindi ha presenziato ricordando l'opera del governo per assicurare lavoro al settore metalmeccanico e a questo proposito ha citato la legge n. 813 che ha dato il passo a un autorizzativo impulso alle costruzioni navali ed ha pure accennato alla nuova legge relativa ai prezzi di demolizione del naviglio vecchio.

Concludendo, il sottosegretario Tornatore ha espresso anche il suo convettivismo che la vela del colli sia in fase di riduzione favorevole e ciò non soltanto per l'andamento stagionale, ma, soprattutto, per i tanti obiettivi elevati raggiunti e positivi che in questi ultimi tempi si sono venuti palesando nell'ambizioso marittimo.

Le principali caratteristiche della « Golfo di Palermo », sono le seguenti: lunghezza, metri 134,85; larghezza, m. 28,59; altezza al ponte di coperta, metri 18,21; portata lorda, tonnellate 19.810; potenza normale dell'apparato motore, cav/asse 7.000. La nave viene costruita sotto la sovveglianza speciale del RINA, del Lloyd Register e dell'American Bureau of Shipping per la più alta classe di questi istituti.

# Prove a mare della motonave "Carlin Fassio"

Nel tardo pomeriggio di mercoledì 11 novembre aveva cominciato la mattina dopo la motonave "Carlin Fassio" avrebbe solcato gli ondeggianti acque del Canale di Magliano per la prova ufficiale a motore a pieno. Ma perché la data non fosse stata ancora decisa, naturalmente, ma per il fatto che sia il tempo che il vento per tutto il giorno non avevano permesso nulla di buono. Solo verso sera, quando le condizioni atmosferiche, al potere essere quasi sicuri che le prove avrebbero avuto luogo e venivano dati gli ordini dei preparativi.

Giovedì 12 novembre, ore 7. Tutti i partecipanti alle prove sono a bordo. Il tempo è ancora inebriato, ma non proibitivo, e la visibilità sufficiente. Si parte, al tratto di due chilometri, verso il mare aperto, e si si lancia tra il Tino e la Palmaria, tenendo le rotte alle spalle. Ogni tanto una scroscia di pioggia nell'acqua il mare color della ghiaia e rimbalza sulla coperta e sui ponti, costringendoci a stendere le cialtroni al coperto.

Si va avanti così, in rotte zigzag, fino alle 8,45. A questa punta entrano in funzione i cronometri e i bilancii: cominciano le note ed il prova di velocità a potenza normale e si percorre percorsio solito. In due scatti, la nave misura di metri 8.830,5 di Portofino-Punta Chiappi; al termine

dei passaggi la velocità, misurata la giocata non curva ideale, è stata tuttavia confermata a quella delle navi gemelle già costruite nei nostri cantieri, che avevano superato i 17 nodi contrattuali.

Dopo le prove di velocità a potenza normale sono state fatte le prove di raffa densa con ottimo esito. Pure nelle sollecitazioni, anzi perfino, sono stati i risultati conseguiti dall'apposito motore e da tutti gli impianti installati a bordo.

Magrade la giornata grigia e la pioggia, l'urco del presente a bordo, lungi dal lasciarsi influenzare dalla brutta cera degli elemosini, è stato gioiale, forse anche per il fatto che nessuno aveva troppo tempo da rivolgersi al pensiero di catturare « meteorologico », o forse anche per sentimentalismo, come spesso succede. Il nostro amico Aldo Galli, soprannominato « ai servizi logistici », pensò costantemente che se a bordo ci sono stati lavori più spaziosi il marò è anche delle ottime vettovaglie offerte. E forse non ha torto, perché il giorno sono stati degni di un ristorante di lusso.

Alle 22, dopo una manovra necessariamente molto lenta, la « Carlin Fassio » era di nuovo ormeggiata al molo del Cantiere di Magliano, mentre la pioggia continuava a cadere con insistenza davvero degna di miglior casa.



Un'inquadratura della nave in presa (sopra) e il quadro elettrico principale.



La motonave « Carlin Fassio », varata il 17 maggio di quest'anno, è stata costruita per la « Villaris & Fassio e Compagnia Internazionale » di Genova, secondo le prescrizioni e sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale », del « Lloyd's Register » e dell'« American Bureau of Shipping » per la più alta classe per navi da adibire al trasporto di carichi sia rifuso con « brimring » normale. Essa corrisponde alle prescrizioni della Convenzione di Londra del 1948 per la sicurezza della vita umana in mare, al regolamento della Marina Mercantile Italiana attualmente in vigore, alle norme per navi « rail-pond », alle norme del « British Factory Act » per i motori di carico, a quello del « Board of Trade » inglese e ai regolamenti per il passaggio del Canale di Suez.

La caratteristiche principali sono le seguenti: lunghezza fra le perpendicolari, metri 148; larghezza massima fuori scauto, m. 19,40; altezza al ponte di coperta, m. 22,10; ammarante modica a raso carico dalla linea di costruzione, metri 7,85; portata lorda, tonnellate 10.670; potenza nominale dell'apparato motore (Fiat 705/8), 1.668 cavalli assai.

Alle prove della « Carlin Fassio » erano presenti gli inge-

egneri Donati e Martini il direttore di macchina Franceschi, il sovrintendente designato Mario Pittaluga e il direttore di macchina designato Lorenzo Polito per l'armatore, l'ing. Peressio per il « Registro Italiano Navale », l'ing. Mantani per il « Lloyd's Register », l'ing. Van Esper per lo « American Bureau », l'ingegner Roberti per la « Fiat », l'ing. Cionovini per la « Vasta Navale », e, per l'armatore, il direttore del Cantiere di Magliano e delle prove ing. Palombara con i vice direttori ingegneri Gello e Gradoli, il comandante Beretta, il dr. Mengoni e gli ing. De Nicola, Vitali, De Marchi e Bertolotti, mentre dalla Direzione Generale erano giunti l'ing. Luzzati e il sig. Bigli. Per la Dogana di La Spezia sono intervenuti il dr. Barbi e il dr. Zina.

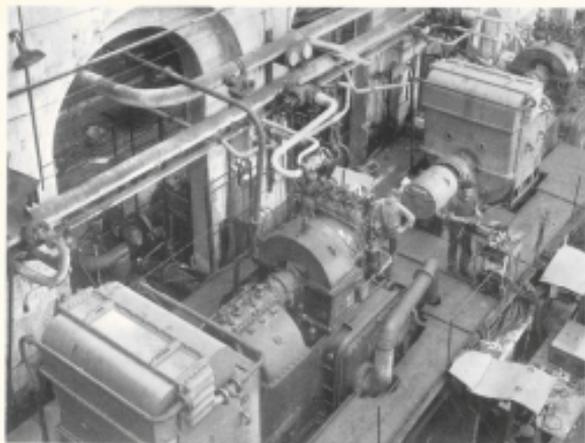
\*\*\*

La motonave « Carlin Fassio » è stata consegnata alla Società armatrice il 18 novembre e la cerimonia della festa del varo (relativi ha avuto luogo a Genova nella sede di quella Società).

Per la « Villaris & Fassio e Compagnia Internazionale » di Genova, hanno firmato l'ing. Michele Bianchi e il prof. Dino Turchi, per l'Armator l'ing. Armando Camerata e l'ing. Bruno Palombara.

## MECCANICO

### Prove di turbine marine e turboalternatori



Turboalternatori da 1125 kW per la «Leonardo da Vinci» in allestimento al Cantiere di Sestri

Nella sala prove turbine al azzo svolte, nei mesi di settembre e ottobre, le seguenti prove sotto vapore di turbine marine e turbogeneratori:

**Costr. 2548 (1/c da 2599 Ld.w.)**  
— Cantiere di Muggiasso

4 settembre. - Prove ufficiali al banco della turbina di I.P. componenti il gruppo principale propulsore da 14.500 Cv. Durata delle prove 4 ore circa, funzionalmente ottimo. Presenti alle prove i rappresentanti della Società costruttrice e dei Registri navali.

11 settembre. - Prove ufficiali al banco dei due gruppi turboalternatori da 500 Kw (ent'insieme). Le prove, della durata di 4 ore circa per ciascun

gruppo, hanno compreso rilevati al carico normale, al sovraccarico, durante i distacchi ed attacchi di carico, ed alla separabilità di emergenza. Tutti gli organi dei gruppi hanno funzionato perfettamente. Erano presenti i rappresentanti della Società costruttrice e dei Registri navali.

10 ottobre. - Prove ufficiali della turbina di A.P. componente il gruppo propulsore da 14.500 Cv. Presenti alle prove i rappresentanti della Società costruttrice e dei Registri navali. Le prove, della durata di 4 ore circa, hanno dimostrato l'ottimo funzionamento di tutti gli organi della turbina sia alla velocità di crociera e massima, che alla separabilità di emergenza.

**Costr. 1843 (1/c da 2400 Ld.w.)**  
— C.R.I.A.

30 settembre. - Alla presenza dei rappresentanti della «British Petroleum» e del «Shell's Register», prova al banco di un turboalternatore della potenza di 800 Kw. Le prove sono state quelle di carico normale, sovraccarico, distacchi ed attacchi istantanei del carico, e prova di separabilità di emergenza. L'esito è stato ottimo.

7 ottobre. - Identiche prove del gruppo gemello con esito soddisfacente.

**Costr. 1330 (1/c da 31.000 Ld.w.)**  
— Cantiere di Sestri

26 settembre. - Prove ufficiali al banco delle turbine di I.P. e di A.P. facenti parte del gruppo principale propulsore da 14.500 Cv. Le prove, della durata di 4 ore circa per ogni turbina, hanno dimostrato l'ottimo funzionamento di tutti gli organi. Erano presenti i rappresentanti della Società costruttrice e dei registri navali.

**Turbine «Leonardo da Vinci»**  
— Cantiere di Sestri

29 ottobre. - Alla presenza dei rappresentanti della Società «Italia» e dei Registri navali, prova sotto vapore al banco di due gruppi turboalternatori di 1125 Kw. La prova, della durata di 4 ore circa per ciascun gruppo, ha compreso controlli a carico normale, al sovraccarico del 20% prova di separabilità e di attacco e distacco di carico. Il risultato è stato ottimo.

## VISITE



Cadetti della marina militare spagnola al Cantiere di Muggiasso

## FONDERIA

### Commesse

Ecco le commesse più importanti accettate nel mese di ottobre:

— Getti vari di ghisa, per complessive 2772 ton., per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri cantieri di Sestri, Muggiasso e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

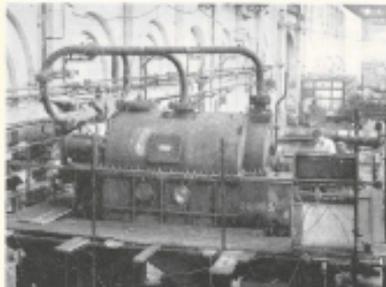
— Eliche e getti di bronzo, per complessive 98 ton., per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri cantieri di Sestri, Muggiasso e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

Dette commesse comportano circa 248.000 ore lavoro live.

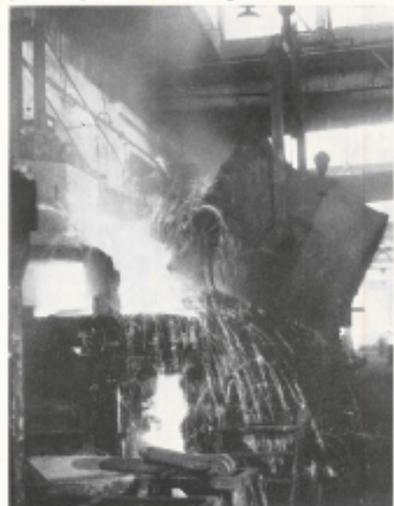
### Consegne

Il materiale più importante consegnato nel mese di ottobre è il seguente:

— Ai nostri Stabilimenti MEC e CMI ed ai nostri Cantieri di Sestri, Muggiasso e Livorno: 238 ton. di getti vari di ghisa e 34 ton. di getti di bronzo e di eliche. Dal cantiere del gruppo I.R.I.: 235 ton. di getti vari di ghisa e 14 ton. di getti di bronzo e di eliche. Ai clienti diversi: 276 ton. di getti vari di ghisa e 32 ton. di getti di bronzo ed eliche.



Turbina I.P. per centralina 1539 di Sestri (1/c 21.300 Ld.w.)



Una colata di ghisa

## CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte della 2ª quindicina di settembre e del mese di ottobre

Durante il periodo dal 16 settembre al 31 ottobre sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 285 proposte, di cui 38 sono state presentate. Ecco il dettaglio:

**MECCANICO.** Proposte esaminate 166, di cui 37 presentate.

**STABILIMENTO CMI.** Proposte esaminate 27, di cui 3 presentate.

**FONDERIA.** Proposte esaminate 12, di cui 4 presentate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 128.800.

## NELLA DIREZIONE

Il condirettore dello stabilimento Meccanico Ing. Fausto Zanetti, che dal 15 ottobre trovati in servizio presso lo stabilimento C.M.I., ne assumerà la direzione in sostituzione dell'ing. Assilone Barbieri, che il 31 dicembre pro-

simo lascerà l'incarico per raggiunti limiti di età.

\*\*\*

Il dott. Mario Kries, che dirige la Sezione Personale ed Amministrazione, il 1º ottobre è stato promosso vice direttore centrale, sempre con lo stesso incarico.

## LIVORNO



T/c da 52.000 t.d.w. per la «Vittini & Fassio e Compagnia Internazionale» di Genova

## C. M. I.

### Reparto macchine grandi



Una veduta delle altobrici e dei torni del reparto

### Navi in bacino

Nel bacino di carenaggio di Livorno, che il nostro Cantiere «Luigi Orlando» ha in esercizio, hanno iniziato le seguenti navate:

— Dal 31 agosto al 1º settembre il piroscafo «Miraf» di 1480 t.a.l., dell'armatore Michele Muscato di Messina, per pitturazione della carena.

— Dal 4 al 9 settembre il piroscafo «Aurora» di 1.787 t.a.l., dell'armatore Andrea Alibeco di Napoli, per pitturazione della carena.

— Dal 7 all'8 settembre il piroscafo «Trezza» di 888 t.a.l., della «Trezza Shipping Corporation» di New York, per pitturazione della carena.

— Dal 14 al 21 settembre la motonave «Pelago» di 2.379 t.a.l. della «Mac Andrews Co. Ltd.» di Londra, affondata nel porto di Livorno e recuperata dalla ditta «F.lli Neri», per revisioni e riparazioni di felle.

— Dal 2 al 3 ottobre la motonave «Città di Alessandria» di 2.379 t.a.l., della Società di navigazione «Tirreno», per pitturazione della carena.

— Dal 5 al 8 ottobre la motonave «Sofia del mare» di 457 t.a.l., della Società di navigazione «Turis» di Torre del Greco, per pitturazione della carena.

— Dal 6 al 9 ottobre il piroscafo «Porto Azzurro» di 918 t.a.l., della «Società di Navigazione Toscana» di Livorno, per lavori da parlo di ditte esterne e pitturazione della carena.

— Dal 16 al 17 ottobre la motonave «Genepena IV» di 1.287 t.a.l., della Società «Genepena» di Livorno, per pit-

turazione della carena.

— Dal 9 al 21 ottobre la S/S «Aeropolis» di 5.244 t.a.l., della «Shipping Panzerian Co.» di Panama, per lavori da parlo di ditte esterne e pitturazione della carena.

— Dal 29 al 31 ottobre il piroscafo «Maria Paola G.» di 4.908 t.a.l., della «Gestione E-

serziale Navi» di Genova, per lavori da parlo di ditte esterne e pitturazione della carena.

— Dal 31 ottobre al 6 novembre il piroscafo «Giacchino Lauri» di 7.158 t.a.l., dell'armatore Achille Latoré di Napoli, per sostituzione del tessuto e pitturazione della carena.

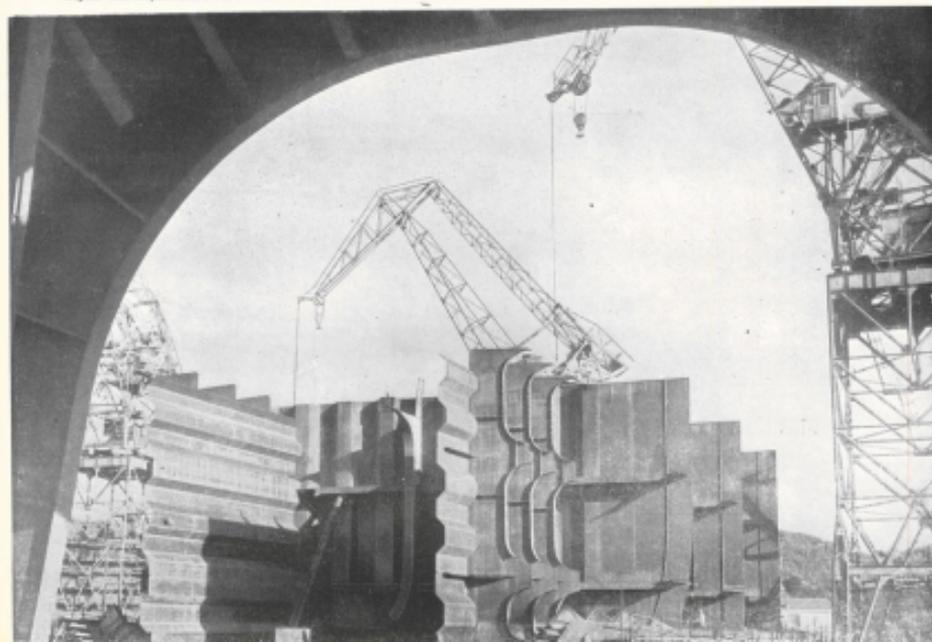


La motonave «Carolina» di 19.200 t.d.w. in allineamento

# PANORAMA AZIENDALE



Sopra: una Inquadratore della «Leonarda da Vinci» in allestimento al Cantiere di Sestri. Sotto: nave al Cantiere di Piaggio





Ricordate ancora il centro rotore? Ricordate ancora che lo abbiamo lasciato, meno di un mese fa, al Meccanico, pronto per la partenza? Ricordate ancora che avevamo giurato (il nostro viaggio in aereo, alla S.I.A.C., partendo da un aereo inglese di rottami — ferro e ghisa — destinati all'altiforno)?

Quel rotore divenne crosto un rotore appena sbalzato, quindi fu a tempo sottoposto a trattamenti di ogni genere e fu trasferito al Meccanico, per le successive lavorazioni.

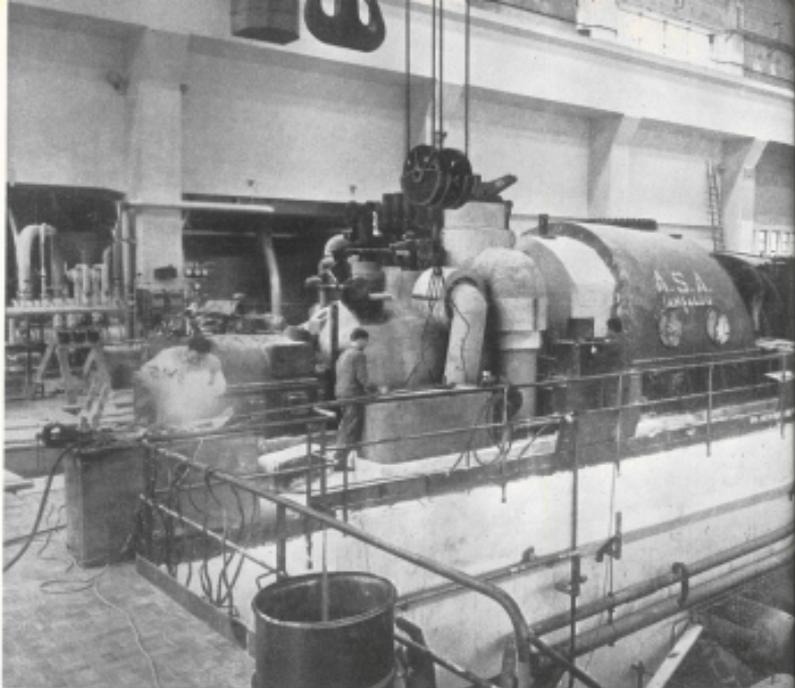
Qui, dopo diversi controlli, fu avviato alla cassa richiesta dai progetti. In palchetto, controllato, asse, filetto e spedito verso la sua destinazione finale. Nel salone si ferma a riposare in centrale, per seguire — passo per passo — le fasi del suo montaggio nella sua sede definitiva.

I rotori di alta e bassa pressione giungono in centrale già rigidamente accoppiati e protetti da una speciale vernice, particolarmente adatta sulla palette.

Il rotore, durante il trasporto, è sistemato su di una speciale sfilata, e il resta fino al momento del montaggio.

Prima di essere montato e al momento del montaggio della parte mobile della turbina, il rotore, durante il trasporto, è sistemato su di una speciale sfilata, e il resta fino al momento del montaggio. Praticamente si è proceduto e al momento del montaggio della parte mobile della turbina, il rotore, durante il trasporto, è sistemato su di una speciale sfilata, e il resta fino al momento del montaggio. In seguito, il rotore, durante il trasporto, è sistemato su di una speciale sfilata, e il resta fino al momento del montaggio. In seguito, il rotore, durante il trasporto, è sistemato su di una speciale sfilata, e il resta fino al momento del montaggio.

Quando la macchina giunge, in velocità, a 100 per cento, il regolatore chiuderà completamente le valvole, bloccando il funzionamento dell'apparato. Il dispositivo di sicurezza serve a manovrare lo scatto per sopravalvole (tanto per costanza negli esempi): se la velocità della



## COME NASCE UN ROTORE

# Il montaggio

macchina raggiungere, in ipotesi, il 110 per cento della velocità — cosa pressoché impossibile — il dispositivo chiude automaticamente tutte le valvole di ammissione del vapore, fermando di conseguenza la macchina stessa. Questa, principalmente, quanto è connesso nella « cassa portante ».

Quest'azione, questa efficace viene chiamata « posizione ») rispetto alla cassa di base

presto: vale a dire che lo dice come vengono perfette mente allineate rispetto a posizioni predeterminate, dai progetti. Una volta completata l'operazione, viene poggiata la versione inferiore della turbina di alta pressione. Si tratta di una delle operazioni più difficili e più delicate perché gli scarti consentiti sono dell'ordine di decimi di millimetro e anche meno.

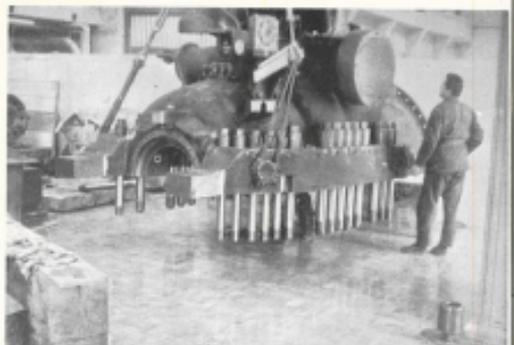
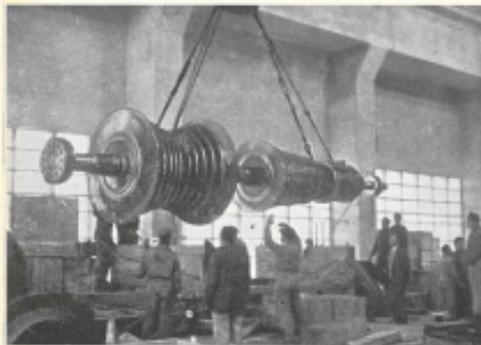
Terminato questo operazio-

ne che richiedono particolare precisione e completezza, con analogo procedimento si allineano le casse inferiori. Vale a dire che un filo di acciaio, perfettamente teso tra le varie estremità — nelle delle quali il filo segna sul terreno, serve a determinare le posizioni ideali. Una volta allineate le casse interne che, al noti, ostentano solo nelle turbina di alta pressione, vengono allineati i diaframmi, cioè la par-

teletture fine della turbina, cui già abbiamo accennato nella nostra precedente uscita.

Anche questi, una volta sistemati, hanno bisogno dei controlli, per essere sicuri che siano perfettamente allineati: devono, in altre parole, avere lo stesso centro.

Avevamo lasciato il rotore rotore ad attendere non appena giunto in centrale, nella centrale di Bari, per essere e-

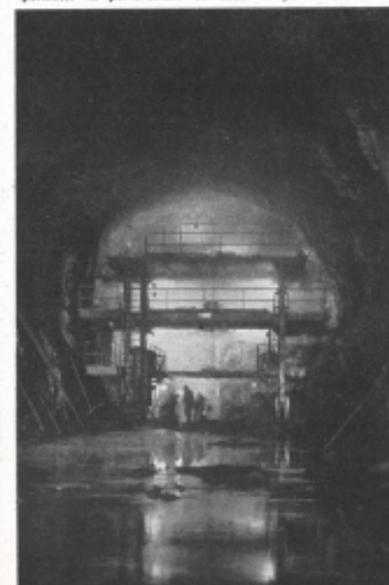




# Un grande croceve



Il traforo del Monte Bianco. Le postioni dell'imbocco italiano nei pressi di Entrèves (in alto) e di quello francese nei pressi di Chamouni (sopra) segnate dalle frecce bianche; avventurata a penna secessa (sotto) con il carro-porte che permette la perforazione su tutta la parete di roccia.



**G**li imponenti trafori stradali del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo, ottocenni dai nasceri da circa undici mesi, metteranno finalmente la comunicazione la Val d'Aosta con la Francia e la Svizzera per tutto l'anno, ponendo Torino in una situazione di più larga respiro di fronte alla burocrazia alpina, che per la capitale del Piemonte — a parte le linee ferroviarie attraverso le gallerie del Cesazio e del Sempione e il solo valico del Monginevro (n. 1854) — è chiusa sia ad occidente che a settentrione all'incirca da dicembre a maggio. E' noto, infatti, che durante questo periodo i punti stradali del Monginevro (n. 1884), del Piccolo S. Bernardo (n. 2188), del Gran S. Bernardo (n. 2473) e del Sempione (n. 2082) sono bloccati dalla neve.

I froli agonizzanti che dal 982 hanno i loro famosi ospiti nel Piccolo e nel Gran S. Bernardo, dopo l'apertura dei due trafori resteranno più soli che mai, unici silenziosi testimoni, con i loro affitti casti, della fatale decadenza di quei valichi su cui passò tante volte la storia, dai Galli ai Romani, da Federico Barbarossa a Napoleone Bonaparte.

Ma i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo non potrebbero svolgere che la piccola parte la loro funzione se il grandioso traffico internazionale che usufruirà di essi rimaneva turistico. In Italia, per colpa dell'inefficienza delle nostre strade. Questo non dovrebbe verificarsi, però, in quanto è in programma, e in buona parte già in costruzione, un vasto complesso di nuove grandi arterie destinato anche ad alimentare e a rice-



Le doppie linee tratteggiate segnano i due trafori. La strada da Aosta a Pré S. Didier è la statale 26, quella da Aosta a S. Rhémy la statale 22

vere l'impetuoso turismo di macchine che si riverserà agli imbocchi delle due gallerie.

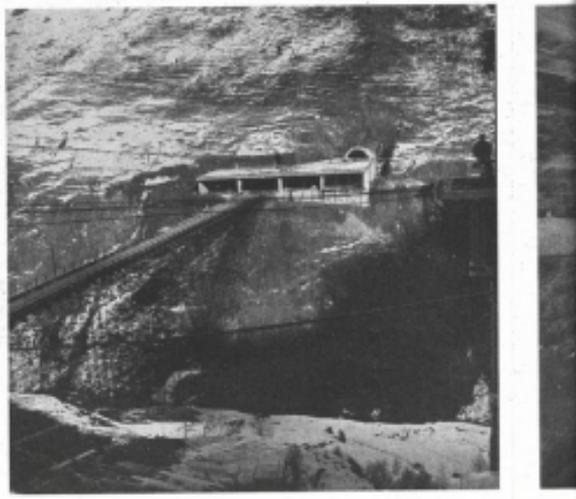
Lungo la penisola la spina dorsale del nuovo assetto stradale sarà costituita dalla gigantesca Autostrada del sole — lunga 338 km. da Napoli a Milano, mentre nei nord avvevo la Serravalle - Milano, in Genova - Savona, in Sarona - Cera - Torino, in Tarvis - Ivrea - Aosta. A queste opere vanno aggiunti il raddoppio già iniziato della vecchia Milano - Torino e quello prossimo della Genova - Serravalle e della Milano - Brescia.

Per quanto riguarda in particolare il Piemonte, oltre alla costruzione già iniziata di quella parte di autostrade che attraverseranno, sono allo studio altri collegamenti che daranno anche vita, insieme con i due trafori, ad un gran-

de circuito turistico - commerciale. Essi sono: il raddoppio stradale del tunnel ferroviario del Cesazio, il traforo del Colle della Gioia per il collegamento Courmayeur - Entrèves e il traforo del Colle della Croce per il collegamento Piemonte - Francia meridionale attraverso la Val Pellice.

Le prospettive per questa vasta rete stradale sono, come si vede, incoraggianti. Bisogna rilevare, però, che la realizzazione del problema delle costruzioni se manca diversamente in campo nazionale, per la Val d'Aosta, almeno per il momento, non va troppo bene. Infatti le statali 26 e 27 sono assolutamente inadeguate a raccogliere l'eccessivo traffico che inevitabilmente dovrà percorrere una volta aperti i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo, ed inoltre

Il traforo del Gran S. Bernardo. Da sinistra a destra: l'imbocco italiano



# ia d'Europa

l'autostrada proveniente da Torino arriverà solo fino ad Aosta. Come lavoro di miglioramento e di ampliamento è stato fatto, ma il più resta da fare.

Il traforo del Monte Bianco e quello del Gran S. Bernardo si trovano — ed è proprio questa una delle ragioni che ne determinano l'eccezionale importanza — su due grandi direttrici, rispettivamente la Parigi - Roma (che ha sul percorso Digione, Ginevra, Torino, Genova) e la Amburgo - Sassua, cioè la lunga «Strada del T° meridiano» (che ha sul percorso Francoforte sul Meno, Strasburgo, Basilea, Berna, Losanna, Torino). La città delle Alpi svizzero-francesi, del Valentino, del Salerno della Toscana e della Fiat, situata su entrambi le direttrici, diventerà perciò un grande crocevia d'Europa.

\*\*\*

Abbiamo detto, per prima cosa, che il traforo del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo apriranno per tutto l'anno le Vali d'Aosta verso la Francia e la Svizzera. Aggiungiamo, sullo stesso piano di priorità e come conseguenza della convergenza su Torino delle comunicazioni dirette che essi permetteranno da Parigi e da Amburgo, l'abbreviazione delle distanze. Ad esempio, in conseguenza del traforo del Monte Bianco, Parigi si troverà avvicinata di 73 km. a Torino e a Genova, e di 173 km. a Milano in confronto al percorso per il valico del Moncenisio (aperto solo nei mesi d'inverno) e di 207 km. a Torino, 334 a Genova e 437 a Milano in confronto al percorso attraverso Lyons, Ginevra e Nizza.

Il traforo del Gran S. Bernardo abbrevererà di circa 18 km. la strada che sale sul valico (aperta solo nei mesi d'inverno) e avvalorerà specialmente Torino nel collegamento con Amburgo e il Mare del Nord (per cui in Germania è in via di realizzazione la grande autostrada Amburgo - Francoforte - Basilea, detta «Hafstro»), in quanto questo percorso stradale è altrettanto possibile nella stagione invernale solo attraverso una grande deviazione per il passo del Mulets (m. 1.855) in Svizzera, sulla strada da Calverenna a S. Moritz, oppure attraverso il Moncenisio.

Con i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo la barriera alpina verso l'Europa nord occidentale sarà dunque aperta in continuazione ma già si parla di altri trafori stradali più ad est, in Italia e in Svizzera: Nempione, S. Gottardo, S. Bernardino, Spéga. Le prospettive si allungano sempre più nel quadro del Mercato Europeo Comune.

\*\*\*

Per la realizzazione del traforo del Monte Bianco è stata costituita una Società concessionaria che si chiama appunto «Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco» (con sede amministrativa a Roma e legale ad Aosta), presieduta dall'ingegnere Francesco Invernizzi di S. Soste, Direttore dei lavori il Ing. Giovanni Catalano. L'esecuzione dell'opera è affidata alla «Società Italiana per Condotte di Acqua» di Roma, che ha per direttore generale (oltre che vice presidente) il dott. Loris Corbi e direttore del cantiere



La condotta di ventilazione per il cantiere interno nel traforo del Monte Bianco

Fig. Giulio Cesare Meschini. Il progetto è del prof. Vittorio Zagnoli del Politecnico di Torino.

A costruzione ultimata le due Società concessionarie, italiana e francese, costituiranno una Società unica patrimoniale che assumerà l'esercizio della galleria per 70 anni, al termine dei quali la galleria stessa diventerà proprietà comune e indivisibile dell'Italia e della Francia.

La galleria sotto il più alto massiccio d'Europa avrà un percorso ventilato di 11.000 metri e sarà la più lunga galleria stradale del mondo. Attualmente il record di lunghezza è detenuto dai tunnel sottomarini di 8 km. tra le isole Hovda e Kystra in Giappone.

L'imbocco italiano si trova a 1.281 m. presso Entrèves e quello francese a 1.274 presso Chamois. Dall'imbocco Italiano la galleria partirà con pen-

denza 8,25% per 6.688 m. (il punto più alto sarà a quota 1.351,17), quindi scenderà verso la Francia con pendenza 2,5%. La sezione di sovraco è di circa 80 mq, mentre la galleria nella sezione libera sarà di 66 mq. Il piano viabile resterà sopraelevato di metri 3,48 dal fondo, creando un ampio passaggio per le condotte di ventilazione, i cavi elettrici, telefonici e di segnalazione interna, canali di scolo delle acque d'irrigazione, ecc. La carreggiata sarà larga 7 m. e si laterali corrono due marciapiedi larghi 70 cm. L'altezza della calotta sull'impalcato stradale è stata stabilita in m. 5,30 e la larghezza massima, essendo la sezione a forma di ferro di cavallo, in m. 9,15.

Lungo la galleria verranno costruiti, ogni 200 m., degli appostamenti, alternativamente a destra e a sinistra, che consentiranno la sosta, in caso di guasti, anche alle più grosse autocarrozze, le quali potranno

però invertire la marcia, in corrispondenza di ogni appostamento, usufruendo di opportune cavità perpendicolari alla galleria lunghe 17 m. Ci saranno inoltre, sui marciapiedi, nicchie alternate ogni 50 m. e, ai due imbocchi, apparecchiature di conteggio, controllo e segnalazione della posizione delle vetture nell'intero della galleria e frazioni. I telefoni lungo il percorso.

Attraverso il tunnel passeranno ogni anno circa 264.000 automobili, 24.000 autobus, 40.000 motocicli, 15.000 camion, con un movimento di 1.500.000 passeggeri e 75.000 tonnellate di merci.

\*\*\*

Analogo anche a quanto è stato fatto per il traforo del Monte Bianco, è stata costituita la «Società Italiana per il Traforo del Gran S. Bernardo», che ha sede a Torino ed è presieduta dall'ing. Vittorio Bedini Confalonieri. Direttore

Il piazzale coperto e il posto di servizio sul terreno S. Bernardo;



getti di rivoltamento in calotte;

struttura del conico di avanzamento.





questa aeroplasmatica operazione viene calato per la prima volta il rotore nel suo letto naturale: questa operazione serve soprattutto per coprire gli appiattimenti del settore di levante, cioè di quelli esterni che, nella parte interna, portano degli anelli affilati a lessa di celtico che, ad intonaco coatto con l'asse, costringono il vapore sfuggente al suo corso predefinito, ed un percorso viscoso e velato, percorso che se riduce al minimo le possibili perdite.

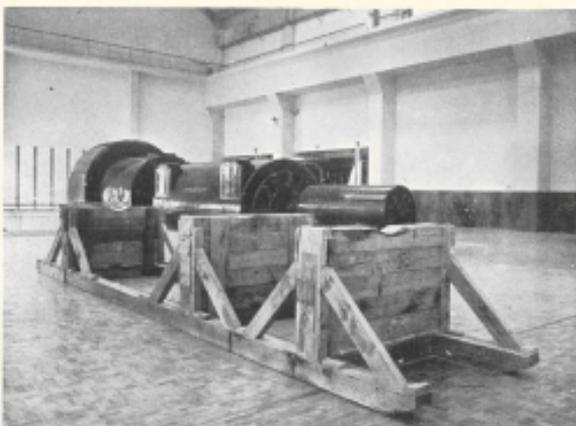
E poi si procede ai silveamenti: cioè si misurano i giochi assiali e radiali tra le parti fisse e quelle mobili. E' lo scopo che per tutta questa operazione, c'è sempre una potentissima grua capace di sollevare pezzi tanto pesanti. A Bari è stata costruita dal nostro stabilimento CMI: è a ponte ed ha una capacità di sollevamento pari a 150 tonnellate.

Dopo i silvei cui accennavamo parzialmente, viene presa la posizione del rotore zippetto e determinati punti-chiave, stabiliti in precedenza in officina: questo serve per accertarsi che il rotore sia sistemato nella medesima posizione in cui si trovava in officina. E questo servirà anche per eventuali revisioni e possibili controlli.

Fino a questo punto il rotore è ancora scoperto. E adesso viene di nuovo estratto per un lavoro cosiddetto di rassetto, cioè una pulizia generale ed una scrupolosa revisione delle sue parti. Finalmente vengono sistemati i diffrangenti, poi definitivamente il rotore e si copre anche la macchina, sistemando prima i suoi diffrangenti superiori, la metà costruita superiore e la metà esterna.

E così ecco ora giunti al collaudo definitivo. Vengono anzitutto levate con cura le parti della macchina mentre nei tubi destinati a evasione vapore (ma scorte in ogni caso in turbina), viene soffiata vapore perché questo sposti, con la sua viscosissima tobera, eventuali residui e impurità dai tubi stessi, viene messo a punto la regolazione dei dispositivi, e viene innescata la turbina.

La prima prova è quella della dilatazione della scala di buona precisione: praticamente la macchina gira a velocità ri-



Alcune parti in montaggio a Bari della linea termoelettrica costruita al nostro stabilimento Moconaco per la S.M.E.: la turbina (sopra il titolo); i rotori accoppiati di bassa e alta pressione, la cassa di alta pressione, il rotore lato alta pressione, i contenitori della turbina (in basso da sinistra); stitta per supporto rotore turbina (sopra)

dotto per circa 26 ore, quindi a marcia - per qualche giorno a 1600 giri per un definitivo e completo collaudo dell'alternatore e, quando in tale occasione è stata raggiunta il massimo ottenibile, inizia la serie vera e propria di prove della macchina.

Con la macchina a 2000 giri al minuto primo, viene innanzitutto inviato un flusso d'olio nel regolatore a scatto che sarà appesantito dal liquido scatto come se fosse in sopravelocità. Eliminate l'olio la macchina viene portata ad una velocità superiore del 10 per cento a quella normale di esercizio (generalmente 1900 giri), per un ulteriore scatto di sopravelocità. Se da lungo quindi alla prova di intervento delle valvole di intersezione vapore risuscitano: cioè si porta la macchina ad una velocità del 141 per cento e si controlla l'andato della intervento. Al 195 per cento le valvole devono essere chiuse.

Successivo è la prova di stallo, e del grado di intervento della regolazione. A mano a mano si scatta la valvola di e-

mergenza: la macchina si trova a chiedere vapore e di conseguenza si aprono tutte le valvole di controllo. Cui al più vedrà se lo scatto di velocità è stato avvenuto se l'intervento avviene nel tempo e nel modo voluto.

Vengono infine i controlli sulle parti elettriche e la condotta in parallelo: vale a dire che viene variata la velocità della turbina fino a dare esattamente la frequenza della alternatore - a questo la velocità del rotore - con la frequenza della rete, cui sono attenti gli tecnici. A questo punto vien chiuso l'interattore di macchina. Vengono, infine, le prove a pieno carico.

Non resta a questo punto che fermare la macchina, operare una revisione dei cuscinetti portanti, togliere i filtri provvisori delle valvole di intersezione vapore ricristallizzato e di evasione vapore surriscaldato. Dall'incio delle prove saranno passati in media, una quindicina di giorni.

Potrò sembrare, a prima vista, che questa volta siamo ar-

chivo è il rotore vero e proprio e dei più velle precisi: il cui che, fin dalla prima puntata, ci siamo prefissi. Ma va tenuto presente che, a questo punto, il rotore non è più una macchina a sé stante. Insieme al complesso delle altre macchine cui è legato da indissolubili vincoli di interdependenza. In questa tozza, e concettiva struttura, alla mano la rotore abbiamo costruite spesso quella di turbina e di macchina propria per questa ragione: ragione che non vuol essere un modo di disincantare il nostro ormai vecchio e serio, ma una maniera di scartare, di riosservare una validità, un punto nella vita industriale, moderna.

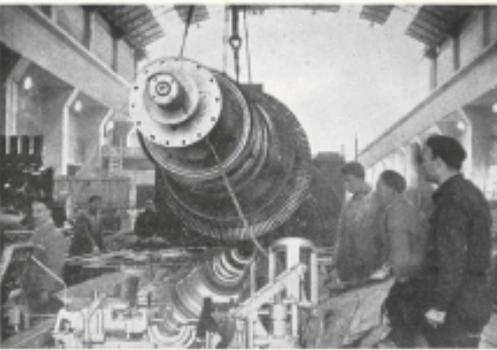
Siamo tutti da Bari molto più commossi e coinvolti da quando entravamo in azienda, sia per (realizzare) il nostro vizio gli: eravamo al tramonto, un tramonto raffinato nel cielo estremamente terso e ci pareva di scoprire in tanto avvevato lepidio di Bari una meraviglia ricoperta alla intelligente fatica degli uomini.

Ennio Lecalò

# gio

sull'Partirepno almeno su di essa oggi, si è possibile di l'imparsi, quindi si preparano ritornare fra sei mesi. Va detto, però, che tutto questo lo operatori sono davvero lunghe e complesse: basterebbe pensare al metallurgico complessivo del materiale installato ed alla difficoltà di sistemare tale mole di materiali il cui precisione veramente eccezionale.

E così dunque, dopo tutte







## SOGGIORNI INVERNALI

## Notiziario delle sezioni



Richiamo di Selva di Val Gardena

### Medica

Come già segnalato nel numero scorso de «L'Avvenire», si parla di convocare il prossimo del concerto del «Gala» presso a Pietro di Ginevra, che sarà eseguito dai mondofoni Nino Galante e Giverte Giverte, delle mandole Giacomo Lully e Gino Del Torre, dal liuto Paolo Bartolini e dal chitarrista Carlo Palladino.

Parte polino. Complesso a Pietro di Ginevra, Teatrini del Giacobbe: B. Legati (1700-7); Sonno: M. Torti (1720-1777); bergin: P. D. Pizzardi (1719-1792); sonata: D. Scarp-

Presse la sede di via Stornio sono già iniziati i corsi di pianoforte (adeguito) e Stornio, sotto la guida della professoressa Anna Caspa.

Presso la scuola del prof. Carlo Padellaro (piazza delle Vigne, 6-8 - Genova) hanno avuto inizio i corsi di chitarra.

Presso la scuola della professoressa Flavia Giannetto (via Molino, 12-2 - Genova) proseguono i corsi di danza classica per le bambine del doposcuola.

Si invitano quanti desiderassero frequentare i suddetti corsi a prendere contatto con la segreteria del Doposcuola.

belli (1685-1737), pastore, mitico, scorta.

Parte musicale. Carlo Palladino, chitarrista: Ser (1784-1838), preludio, minuetto; L. Mazzoni (1808-1832), «Suzanna torinese», «Colpo di vento»; J. Malata (1872-1918), «Saracata spagnola»; J. R. Novis (1886-1924), «Fantasia op. 62»; N. Sabliza, «Fantasia spagnola»; T. Favre (1822-1898), «Freddo»; G. «Capriccio».

Parte Scena. Complesso a Pietro di Ginevra, Teatrini del Giacobbe: S. Michel (1765-1817), «L'incanto»; F. Casparini (1688-1732), «Reverendissimo» («L'ovaglia»), «Le pagliacci» («Le farfalle»); G. P. Bassano (1683-1748), «La peste» («Le galline»); «I ragazzi dei stinzi» («Il ricevimento degli amici»); C. Daquin (1684-1772), «La cenera» («Il maso»).

Il concerto si effettuerà nel salone di via A. Stenalo lunedì 7 dicembre p.v., alle ore 21 precise. L'ingresso è libero a tutti i doposcolari ed i biglietti d'organizza si potranno ritirare presso i delegati di Stabilimento.

### Metierismo

Recentemente è stato analizzato un saggio con «L'Avvenire» sulla scuola (fermo restando l'aspetto procedurale) cioè la «Bartolotta» di Corigliano e Pegli, mediante il quale vengono impartite le necessarie istruzioni teoriche di guida per il conseguimento della patente prevista dall'Art. 88 del nuovo ordinio della strada. Le tre uscite tecniche durano circa 80 minuti e ad esse si sono dedicate alle società di guida.

Le tariffe concordate, che comprendono anche il foglio rosa,

la validazione ed il bollo, sono fissate in 15.000 lire per i soci e i familiari ed in 20.000 per i non soci.

Per la necessaria conversione delle vecchie polizze, prevista dal nuovo regolamento, della stessa amministrazione provvederà alle pratiche necessarie, dietro compenso di lire 1.000 per le polizze rilasciate negli ultimi cinque anni e di lire 2.500 per quelle precedenti (compresa la visita medica).

Recentemente sono state alligiate due importanti convenzioni per l'assicurazione di automobili e motocicli. Con la società «Savola» di Milano per la motocicletta, con massimali di venti milioni in caso di sinistro, altrettanti per ogni persona leasa e cinque milioni per danni a cose e animali. I premi sono di 20.000 lire annue — tasse comprese — indipendentemente dalla cilindrata. Nella convenzione sono previsti anche altri massimali e premi per l'assicurazione contro il rischio di incendio, furto e persona trasportata.

L'ultima convenzione è stata stipulata con la compagnia «Milano» di Milano, per i motocicli ed i motorocicli, con massimali di dieci milioni in caso di sinistro, altrettanti per ogni persona leasa e di tre milioni per danni a cose e animali. I premi variano secondo la cilindrata del motore. E' anche assicurabile il rischio di incendio e furto. I premi da corrispondere per l'assicurazione di responsabilità civile sono fissati in lire 6.200 per i ciclomotori e motocicli fino a 50 cc. e in lire 9.700 per i motocicli da 55 a 125 cc. e in lire 12.300 per i motorocicli. Il oltre i 125 cc. in lire 5.800 per i motorocicli in genere.

Informazioni ulteriori presso la segreteria del Doposcuola e la sezione motoristica.

### Pallavolo

La finale della prima edizione del «Trofeo Alfonso Bandettini» ha avuto luogo il 6 novembre.

## PER BENEMERENZE NEL SETTORE RICREATIVO

## Medaglia d'oro dell'ENAL all'Ansaldo

Con l'occasione sono stati premiati anche alcuni collaboratori che hanno prestato la loro opera per la realizzazione del Doposcuola ed alcuni doposcolari apertivi.

### Promozione al direttore dell'ENAL provinciale

Recentemente il direttore provinciale di Genova dell'ENAL, comm. Piero Maffei, è stato promosso al grado IV (prima segreteria) della categoria di concreto.

Al comm. Maffei, cui siamo legati da sentimenti di viva stima e cordiale amicizia, vadano tutti i nostri auguri e le nostre felicitazioni per la meritata promozione.

## TROFEO «A. BANDETTINI»



La detenzione dei premi (sopra) e la premiazione



## Notiziario dei servizi

### Viggi e vacanze

Gli uffici segreteria, interessati al progredire quest'anno a Sella di Val Gardena, presso le pendine « Fiorita », dal 2 gennaio al 11 febbraio 1960, in orari di L. 4, 5, 7 ed 8 giorni. I prezzi giornalieri sono stati fissati come segue:

Assie stagione: 500 L. 1.000; famiglie L. 1.300; non soci L. 1.300.

Alta stagione: 500 L. 1.400; famiglie L. 1.700; non soci L. 1.600.

Per il pagamento occorre versare lire 2.000 all'atto della prenotazione, mentre il saldo va effettuato prima della partenza. Il viaggio sarà effettuato in pullman solo nel caso che si raggiungano le quotazioni persone prenotate, ed il prezzo del viaggio, in questa caso, resta fissato in lire 500 mila.

Le prenotazioni si ricevono presso la segreteria fino al 12 dicembre per il treno fino al 25 gennaio e fino al 25 dicembre per i nastri aerei.

### Turismo

Il 4 novembre scorso, con tre settimane di anticipo, si sono recati a Torino per una visita al « Salone dell'Automobile » circa duecento persone. La quasi totalità dei partecipanti ha svolto le giornate di lavoro anche in visita a Superga.

### Cultura

Venerdì 12 e martedì 17 novembre alle ore 21, presso il teatro di via Abello Stenico a Sampierdarena, hanno avuto luogo le due annunciate serate dedicate alla proiezione di « Coppola » ed « Sistema salute » e « Sella » e « Spazio » con il « Quota socialista », che ha trovato un saldo appoggio da parte di un gruppo di assidui oppositori di astronomia, è stata possibile avere la spiritosa condotta del prof. Adriano Giacino, segretario dell'Associazione ginevrina «Dopo il "Dopo"», che ha commentato brillantemente le proiezioni ed ha fornito un prezioso servizio di duplice, scalfato nei gli ordini, con i vari esponenti del teatro, come quelli di Monte Palomar e Monte Wilson in U.S.A.

### La Segreteria comunista

Si parla a conoscenza degli interessati che, a fine data del 14 dicembre, si possono sottoscrivere le convenzioni per l'iscrizione a condizioni particolarmente vantaggiose per le automobili e i motocicli nei documenti del 10 gennaio 1960.

Al fine di evitare allungamenti presso la Segreteria negli ultimi giorni del mese, si consiglia di approfittare del largo margine

di tempo attualmente a disposizione.

Presso la segreteria possono essere acquistati biglietti per ogni spettacolo (compresi quelli del sabato e della domenica) di mattina - lire 300 - e per il pranzo - lire 200 - per tutti gli spettacoli del teatro « Duca ».

Alle stesse mode possono essere acquistati con una riduzione di circa il 40% biglietti per quasi tutti gli spettacoli in programma al « Politeama Genovese ».

Presso la segreteria ed i delegati di stabilimento possono essere rinnovate le associazioni al « Touring Club Italiano » per il 1960. La quota è di lire 2.000, di cui lire 500 in contanti, ed il resto in tre rate. L'adesione dà

diritto a ricevere gratuitamente quattro pubblicazioni editte dall'«Ata», e cioè: « Arte e civiltà nell'Italia antica », « Guida europea (vol. III) dell'Italia Meridionale e Ioniana », « Fogli 25, 26 e 27 della Carta Autostradale », « Guida di Genova (1959) », « Il touring », « bollettino trimestrale d'informazione ai soci ».

Sono aperte le iscrizioni per il nuovo soci, con gli stessi diritti del vecchio iscritto. Le quote annuali restano fissate in lire

2.000, di cui lire 700 in contanti, ed il resto in tre rate.

Ricordiamo a tutti i soci che presso la segreteria ed i delegati di stabilimento sono in distribuzione le testate della « Opiglio » di Genova (piazza della Vigna, 6), che danno diritto al 50% di sconto sull'acquisto di occhiali di qualsiasi tipo dalle migliori marche nazionali ed estere. La distribuzione verrà inaugurata il 31 dicembre prossimo.

## La nostra gita a Stresa



L'annuale gita a Stresa, effettuata durante il ottobre, ha avuto un successo veramente instigatorio e si hanno preso parte ben 1.200 persone. Si ricorda che Stresa è stata la prima città di una gita de « L'Insaldino » nel 1954, e che a Stresa allora andarono 248 persone. Dopo cinque anni di intensa attività nel campo turistico, veri del turismo serale di qualità, è significativo che il numero dei partecipanti sia fatto salire, anche della rivoluzione, stabilizzata, registrata in tal senso. Malgrado le incertezze atmosferiche dei giorni immediatamente precedenti, il lungo ed buon Marengo si è assicurata assoluta, qualche capo, contribuendo al successo della manifestazione. I gittati hanno viaggiato in treno speciale e sono stati accompagnati dal segretario del Dopolavoro, Pietro Allera, e dal capo del « Servizio turistico », sig. Fulvio Fossati.



## "L'ansaldino" risponde

Cara Ansaldino,

Siamo un gruppo di assistiti e quasi sempre costanti partecipanti alle riunioni che organizzate da te e dal Dopulavoro, e abbiamo notato che si sono presentati nelle ultime due volte tenute sempre la stessa linea di condotta negli organizzatori, derivazione dai costumi. Ci permettiamo pertanto di porre le seguenti domande, onde chiarire le cose una volta per sempre:

- 1) Perché c'è una differenza fra le quote di partecipazione dei dipendenti dell'Ansaldo (e dei soci del Dopulavoro) e quelle dei famigliari a carico?
- 2) Perché non si fanno delle gite a prezzi veramente pagabili e alle portate di lunedì?
- 3) Perché ci sono gite a pagamento e costanti ed altre a pagamento rateali?
- 4) Perché non si agevolano i partecipanti alle gite all'estero per quanto riguarda la preparazione e la visualizzazione dei documenti necessari?
- 5) Perché non si accordi e si stabiliscono Assolavoro-Dopulavoro, non si cerca di migliorare?

Diamo atto, comunque, che la vostra proposta di razionalizzazione e allungamento delle gite sono attive, valentose e credo ad affrontare qualsiasi imprevisto e quindi la nostra fiducia in esse non verrà a mancare.

(SEGUONO 21 FIRME)

Confermo di rispondere nel modo più esauriente possibile alle domande dei nostri cari interlocutori:

1) La differenza delle quote fra i dipendenti (o soci del Dopulavoro) e famigliari deriva dal fatto che il contributivo esattimo (sia de L'ansaldino che del Dopulavoro) opera per certe ragioni preconcette e favore del socio o del dipendente. Per quanto riguarda i famigliari a carico, il contributo è sempre concesso in misura minima, in quanto è evidente che, dato il rilevante numero di quatti (in media tre per ogni dipendente o socio), occorrerebbero somme rilevanti per rilevare in base le quote di partecipazione. Poiché che fissare la quota fissa una misura intermedia, si preferisce appesantire al massimo l'interessato, tanto più gli assistiti figli a carico (e di cui il 10 per cento) godono di quasi sempre di tariffe speciali, nella spesa inferiori a quella del socio stesso. Questo spiega da risposte minime di contributo tendenti ad allargare al massimo nella partecipazione dei famigliari alle gite, misure che altrimenti sarebbero più che necessarie.

2) A questa seconda richiesta abbiamo risposto con le recenti gite a Svezia, fatte al prezzo popolarissimo di Lire 350 per i soci ed 800 per i famigliari; complessivamente lire 2.150 per marito e moglie. Altre gite di questo tipo sono in programma per il prossimo futuro.

3) Per le gite o le altre iniziative che comporono per il socio (o per il dipendente) un notevole onere economico, è sempre prevista il pagamento dilazionato. Il paga-

mento a contanti è richiesto per gite del tipo appunto di quelle effettuate a Svezia.

4) Per le gite turistiche effettuate all'estero, sia «L'ansaldino» che il Dopulavoro hanno sempre curato le pratiche per il pagamento collettivo. Nella recente gita sulla costa svedese organizzata da «L'ansaldino», dove era necessario la sola carta d'identità, l'Ufficio Stampa ha provveduto per la quasi totalità dei partecipanti (e comunque per tutti quelli che non hanno fatto richiesta) a far ritirare dalla Quotazione i documenti validi per l'Europa. E così si farà in seguito.

5) Sia il Dopulavoro che «L'ansaldino» cercano sempre di migliorare i servizi turistici, ed uno degli obiettivi è la stipenza degli ansaldini.

Ringraziamo per le preziose espressioni con cui fermiamo la lettura ed anticipiamo gli interventi che tutto il personale preposto all'organizzazione farà sempre tutto il possibile per meritarlo la fiducia.

Cara Ansaldino,

con questa lettera, che gradivo nella ved. pubblicata sulla tua pagina, vorrei porre alcune domande per le quali chiedo una risposta, dato che l'argomento trattato mi interessava non pochi lavoratori della nostra azienda. Per chiarezza e maggior comprensione farò procedere alle domande una breve spiegazione dei fatti. Tre anni or sono, su richiesta del medico curante, mi recai a Battaglia (Padova) per un breve periodo di cura termale per conto dell'INPS. E così pure nei due anni successivi (di cui una volta a Salsomaggiore). Le divergenze sorte tra me e l'ufficio delegato a spiegare le pratiche, mi hanno appunto spinto a cercare un loro competente che possa darmi la spiegazione, possibilmente definitiva, della cosa. Si può dividere il quesito in tre domande:

1) La cartolina estrattopaga ricevuta dal medico e compilata dall'Ufficio Personale dello stabilimento deve essere

## Pansaldino

QUINDICESIMALE  
DEI DIPENDENTI  
DELL'ANSALDO

SEDETE DALL'ANSALDO S.p.A.

Direttore responsabile:  
Arrigo Orlandi

Publication: Via Pirelli, 20-11  
Genova

Stampatore nella Tip. P.lli Pagnani  
Genova - Via S. Nicolò, 10  
Fotocompositore: A. Corbelli, Via Lancia  
Genova, 11 - Pubblicità: S.T.A.,  
Viale Cavour, 7 - Genova  
Tip. di Genova n. 209, 0-1-1981

re consegnata all'INAM all'Ufficio addetto a, a richiesta, questa semplice pratica può essere svolta dall'interessato stesso?

2) L'Ufficio Personale è tenuto a scrivere sulla cartolina queste informazioni che provvede ad inviare il risultato in cura, oppure è una libertà facoltativa, ma non richiesta?

3) Nel caso che l'interessato facesse «sotto multa» e nel frattempo fosse inviato in cura termale dall'INPS, il pagamento da parte dell'INAM dell'intero periodo di assenza continuerebbe senza soluzione di continuità? Grazie per l'attenzione e lo spazio concesso e grazie se praticato per la risposta, che attendo fiducioso.

GIOVANNI NOTTE (MRC)

1) La cartolina estrattopaga di cui era trattato è indirizzata all'Azienda, e l'Ufficio Personale dello stabilimento di appartenenza è tenuto a compilarla e a inviare direttamente all'INAM.

2) L'Ufficio Personale non è tenuto a scrivere quale cura ha provveduto ad inviare il malato presso luoghi di cu-

ra, ma tale dato viene preso solo onde evitare che, a richiesta dell'INAM, debbano essere forniti successivamente ulteriori chiarimenti.

3) Nel caso in cui il dipendente assegnato a un luogo di cura da parte dell'INPS, si trovi nel contempo assegnato

a cura dell'INAM, e non possa perciò allontanarsi dalla propria residenza, deve subire il proprio caso alla Sezione Territoriale dell'INAM, alla quale è iscritto, e sottoporre al giudizio che verrà espresso dai medici dell'ente assicurativo curato.

## Moderna organizzazione vendita rateale a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOC. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

con Sede in Genova, comunica ai dipendenti dell'Ansaldo che ha aperto il nuovo ingresso ai propri magazzini in Piazza Scuole Pie, 19a dotandolo di vetrine per l'esposizione dei propri articoli di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature e tutti gli articoli di abbigliamento maschile, femminile e per ragazzo.

I signori dipendenti, dell'Ansaldo che presenteranno questo tagliando, beneficeranno del 10% di sconto su acquisti per contanti e del 3% su acquisti a rate Succi ENAL.



si sente

si sente la differenza!

Al prossimo rifornimento, chiedete Shellina: un po' di strada, e subito sentite la differenza: più ritmo, più armonia... il motore va meglio!

Per mantenere il suo solito vivace, la sua armoniosa potenza, il suo ritmo regolare, il vostro scooter ha bisogno di un'assistenza perfetta: ha bisogno di Shellina. Shellina elimina le scorie alla candela, perché è l'unica miscela che contiene I.C.A.

— Shellina unisce in sé i vantaggi di due prodotti famosi: la Benzina Shell con I.C.A. e lo Shell 2T. L'olio speciale studiato apposta per i motori a 2 Tempi.

Provate Shellina: sentirete la differenza!

il motore va meglio

# Shellina con I.C.A.



La superba prora della "Leonardo da Vinci",  
in una recentissima, suggestiva inquadratura