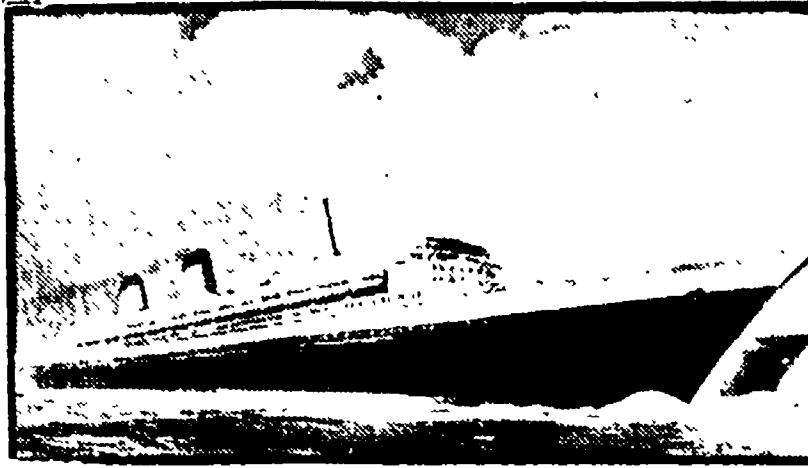


La prua della «Michelangelo» a poche ore dal varo. Nella foto piccola in alto il modello della nave

Si vara oggi il supertransatlantico italiano: 43.000 tonn. di stazza, 275 metri di lunghezza, 29 miglia orarie



La Michelangelo

A Sestri Parte della costruzione navale è antica come il paese. Oggi, con lo stemperarsi del vecchio borgo nella grande città vanno scomparendo tante abitudini: ma i vecchi, quei maestri d'ascia e quei calafati che seppero mandare tante « barche » in giro per i mari di tutto il mondo hanno ancora una loro misura del tempo, del tutto particolare, legata ai grandi vari del passato, a quei momenti che seppero segnare nella mente e nel cuore qualcosa di compiuto, di terminato, nella loro quotidiana fatica. E quello della « Michelangelo » è un varo destinato a suscitare emozione ed a restare nel ricordo: commuove perché chiude un ciclo di produzione secolare legato a volte all'imprevisto ed esalta perché pone le premesse di quella evoluzione tecnologica

un certo ritardo, però — con i più importanti complessi di costruzioni navali, mettendosi al passo, in fatto di evoluzione tecnologica, con i cantieri meglio attrezzati, e fornendo ai suoi tecnici ed ai suoi operai, tra i migliori del mondo, per quanto riguarda capacità personali e preparazione tecnica, quel corredo di mezzi moderni che la scienza ha saputo mettere a punto. Il varo — inteso nella sua accezione storica, come la discesa in mare di una nave, costruita su un piano inclinato a terra — è oggi infatti un anacronismo tecnologico seppure affascinante: perché si devono spendere centinaia di milioni nella costruzione di uno scalo che sorregga la nave e la mantenga dritta durante la delicata manovra nella messa in mare? Perché tutta la lavorazione deve essere resa difficile dalla necessità di eseguirla su un piano inclinato? Perché poi si deve affrontare quel rischio — oggi ridotto al minimo, ma pur sempre presente — richiesto dal varo?

A tutti questi perché la tecnica moderna ha dato — almeno da un decennio — precise risposte: oggi le navi si costruiscono in profonde rusche-bacini. Quando lo scalo è finito si apre qualche rubinetto ed entra l'acqua, al resto, come aveva capito persino il vecchio Archimede, si pensa una legge fisica che fa galleggiare la nave. E' tutto molto meno poetico, molto meno emozionante, ma altrettanto più funzionale. Basta un paragone a dare la misura della distanza che separa le due tecniche di ingegneria navale: dal momento della impostazione (quando cioè la prima lamiera della chiglia è stata posata sullo scalo) a quello del varo della « Michelangelo » sono trascorsi due anni. A poca distanza dalla guerra il varo era stato approntato invece il primo bacino (a lavoro terminati il cantiere conterà tre bacini in muratura) nel quale, con i preudibili ritardi motivati dalla novità della lavorazione si è imposta una motonave da carico, la « Gemini », di 35 mila tonnellate. Ebbene, dal momento della impostazione a quello della messa in mare (il varo vero e proprio non si può parlare: gli operai, al cantiere, hanno coniato un nuovo termine per descrivere la manovra « darci l'acqua » e ci sembra sia una definizione assai pertinente) sono passati meno di quattro mesi; per la esattezza ottanta giornate lavorative. Un vero e proprio record, reso possibile, oltre che dalla nuova tecnica, anche dall'impiego su larga scala della prefabbricazione, per cui la nave viene costruita a grossi pezzi a terra e poi saldata, come in un colossale « meccano », dentro la tinozza dello scalo-bacino.

Il varo — inteso nella sua accezione storica, come la discesa in mare di una nave, costruita su un piano inclinato a terra — è oggi infatti un anacronismo tecnologico seppure affascinante: perché si devono spendere centinaia di milioni nella costruzione di uno scalo che sorregga la nave e la mantenga dritta durante la delicata manovra nella messa in mare? Perché tutta la lavorazione deve essere resa difficile dalla necessità di eseguirla su un piano inclinato? Perché poi si deve affrontare quel rischio — oggi ridotto al minimo, ma pur sempre presente — richiesto dal varo?

Porti, navi e cantieri

Un buon numero, la maggioranza, degli operai e dei tecnici del cantiere navale Ansaldo di Sestri Ponente, quest'anno, ha accettato di differire il periodo feriale per consentire il varo della « Michelangelo » alla data prestabilita. Il « gigante bianco » scenderà in mare, come è noto stamane. Un avvenimento di primaria importanza, sottolineato dalla presenza del Presidente della Repubblica e delle più alte cariche dello Stato, dell'IRI e della Financieri che, per la situazione in cui avviene, per ciò che lo ha preceduto e per le prospettive che ha dinanzi, esclude persino l'ombra della demagogia. Un avvenimento ancora più importante di quanto la cronaca potrà dire perché il « Michelangelo » è una unità costruita da un cantiere di Stato e destinata alla flotta di Stato.

La flotta mercantile delle quattro società di P.I.N. nel periodo prebellico rappresentava il 41,65% di quella nazionale. Attualmente ne rappresenta il 13%. L'armamento privato, grazie alle sovvenzioni dirette e indirette ottenute dai vari governi d.c., succedutisi dal 1948 in poi, si è fatto largo e ha conquistato la netta prevalenza. Se il tonnellaggio globale della flotta nazionale ha superato il livello anteguerra, l'invasione privata non disciplinata da alcuna legge, ne ha deteriorato la qualità. Gli armatori privati, infatti, salvo rare eccezioni hanno contribuito, con i denari dei contribuenti italiani, in misura rilevante a determinare l'età media attuale della nostra flotta mercantile, tra le meno giovani sul piano europeo e mondiale, acquistando navi vecchie all'estero. Il consolidarsi della forza economica degli armatori privati, inoltre, ha accentuato anche nel nostro paese l'influenza delle conferenze — i cartelli armatori — che costringono nelle loro strette, e non certo con posizioni di privilegio, la flotta di Stato.

Le sovvenzioni ai privati

L'indubbio che nel corso di due anni la situazione ha subito delle modificazioni. Il livello mondiale dei traffici è andato crescendo fino a superare il miliardo e 360 milioni di tonnellate, la stessa flotta mondiale ha beneficiato in larga misura delle innovazioni tecnologiche e del progresso delle costruzioni navali. I porti, infine, nei maggiori paesi dei cinque continenti, sono stati attrezzati a ricevere e a smaltire nel minor tempo possibile aumenti quantitativi e qualitativi delle merci. L'Italia ha partecipato solo marginalmente a questo processo. Il capitale pubblico italiano che possiede i tre quarti del ciclo produttivo navale dalla siderurgia alla meccanica ai cantieri, una flotta e i porti, rispetto agli indici di incremento mondiale, è rimasto pressoché inerte. Il « Michelangelo » scende in mare mentre tutta Livorno si sta battendo perché le sia conservato il proprio cantiere. Gli osanna ufficiali che stamane si leveranno a Genova non avranno eco entusiasta a Livorno. E non avranno neanche nei cantieri di Porto Marghera e di Taranto, anch'essi sacrificati a quell'intercambio di interessi privati nostrani ed extra nazionali che sono rappresentati dalla CEE. E se è importante ai fini economici più immediati avere salvato — seppure trasformandolo — i cantieri di Porto Marghera e Taranto, è importantissimo evitare la liquidazione di quello di Livorno, occorre dire che, su questo piano di più ampie prospettive, l'operazione, comunque si concluderà, sarà sempre negativa.

Una nazione moderna che debba svilupparsi ha bisogno oggi di grandi e moderne navi, per costruirle occorrono grandi e moderni cantieri e per accoglierle grandi e moderni porti. Il trionfo cantieri-navi-porti è ineludibile e una politica marinara consistente è stata non può trascurare uno solo di questi elementi o subordinarli agli altri. Ma in Italia tale politica manca. Esiste il suo rovescio: piani di ridimensionamento dei cantieri, gestione a privati di aree portuali sotto lo specifico motivo delle « autonomie funzionali », scarsa consapevolezza dell'enorme funzione rinnovatrice e stimolatrice che può e deve essere, perché è soggetta alle leggi del massimo e immediato profitto, delle società di navigazione di P.I.N.

Un'occasione importante

Il varo della « Michelangelo » è un'occasione positiva anche in rapporto alla situazione in cui si offre. E' positiva perché consolida e arricchisce, anche se appare isolata nel quadro delle carenze indicate, la flotta di Stato e ne aumenta la competitività e perché riconferma la capacità e la valenza delle maestranze cantieristiche italiane. Positiva soprattutto perché indica la via da seguire. Quando i lavoratori dei cantieri si battono perché le loro aziende siano sviluppate e potenziate e quando i portuali lottano per difendere gli empori marittimi dall'invasione paralizzante del capitale privato e potenziare le attrezzature, sono navi come il « Michelangelo » l'obiettivo cui si richiamano. Sono giganti come quello che scenderà in mare domenica prossima che le maestranze cantieristiche rivendicano di costruire e quelle portuali di ricevere in sempre maggior numero.

A. G. Parodi

Paolo Saletti

Radiografia della nave

1910, piroscampo Città di Catania (3.397 t.s.l.)



1916, turbonave Duilio (24.881 t.s.l.)



1926, turbonave Roma (32.582 t.s.l.)



1931, turbonave Rex (51.000 t.s.l.)



1951, turbonave Andrea Doria (29.000 t.s.l.)



1956, motonave Gripsholm (24.000 t.s.l.)



1958, turbonave L. Da Vinci (33.000 t.s.l.)



Per quasi un secolo, dall'epoca in cui gli agili « clipper » riuscivano, col solo aiuto di una ampia vela, ad attraversare l'Atlantico in un paio di settimane (l'« Euridyce » toccò i limiti di soli 13 giorni da Liverpool a New York) agli ultimi anni precedenti la guerra, quando il « Rex » si guadagnò il nastro azzurro percorrendo la distanza Gibilterra New York in 4 giorni, 13 ore e 58 minuti l'imperativo per tutte le flotte passeggerie oceaniche fu quello di « sempre più veloce ». Essere più veloce voleva dire avere più clienti e più prestigio anche se, come nel caso del « Rex », e delle sue quattro turbine da 140mila cavalli asse, la velocità era pagata a carissimo prezzo e la nave praticamente viaggiava in passivo anche quando le cabine di tutte le classi erano occupate.

Come l'avvento dell'aereo, a partire dal dopoguerra, il traffico veloce ha abbandonato il mezzo marittimo e le grandi compagnie di navigazione hanno dovuto rivedere i loro programmi: oggi lo slogan non è quindi « più veloce » ma « più confortevole ». Le grandi navi transatlantiche creano di assomigliare veramente a piccole città naviganti, dove, al contrario di quanto accadeva nel passato, anche nelle classi meno costose vi sia un apprezzabile comfort, una pluralità di servizi.

La più veloce

Con la « Michelangelo » e la « Raffaello » (e in costruzione nei cantieri riuniti dell'Adriatico di Trieste) la bandiera nazionale salpa al primo posto fra le flotte mondiali impegnate sulla rotta atlantica, avendo come autorevole concorrente (dato il previsto ritiro degli ormai vetusti « Queen Mary » e « Queen Elizabeth ») solo il recentissimo, supertransatlantico « France », di 70mila tonnellate, orgoglio della marina d'oltreoceano. Di tonnellate, la « Michelangelo », ne stazza 43 mila, il suo scafo è lungo 275 metri, largo 31 e alto

quasi 22. Il paragone corre subito alla più grande nave della marineria italiana, il « Rex », che venne varato dallo stesso scalo in cui è stata costruita la « Michelangelo » e che stazzava 51mila tonn. ma era meno lungo (268 metri), meno largo (29,50 m.) e più alto di qualche metro. Fatte le debite proporzioni quindi appare chiaro che la « Michelangelo » è in assoluto la più grande nave mai seata in mare sugli scali italiani. La stazza del « Rex » era superiore, ma in gran parte dovuta ai ponti messi in opera in epoca successiva.

Il nuovo supertransatlantico è stato costruito con caratteristiche tecniche e funzionali in gran parte nuove: una delle innovazioni più notevoli nel disegno dello scafo e delle sovrastrutture sarà costituita dall'accentuata forma aerodinamica, dalla prora fortemente slanciata, dalla vastità dei ponti (ben undici) e, in particolare, dal la posizione arretrata delle due ciminiere, sistemate tra il centro nave ed il settore di poppa in modo da consentire maggiore ampiezza di spazio e di visibilità panoramica al pontopopolo.

La « Michelangelo » non sarà solo la più grande delle navi italiane sulla rotta Nordamerica ma sarà anche la più veloce: dotata di colossali apparati motori a turbina potrà superare le 29 miglia orarie in casi eccezionali e mantenere una velocità di crociera di 27 miglia, il che le consentirà di abbreviare di ventiquattro ore la durata del viaggio Genova New York, che attualmente richiede non meno di otto giorni.

Un impianto di quattro pinne stabilizzatrici consentirà di ridurre, sempre però entro certi limiti, gli effetti del movimento di rollio. La nuova nave, secondo un abusato paragone, è una piccola città: la capienza massima sarà di 1850 passeggeri, di cui 530 di prima classe, 466 in classe cabina e 854 in turistica, mentre l'equipaggio sarà costituito da 720 persone. La vita, il comfort, e la sicurezza, di queste 2500 persone sono affidati ad una

700 telefoni

La sistemazione dei passeggeri è prevista in 760 cabine, corrispondenti ad una media di 2,4 persone per locale ed ogni cabina è prevista di servizi autonomi. Questo notevole livellamento delle tre classi consentirà tra l'altro alla « Michelangelo » di essere adibita a crociera nei periodi di bassa stagione, con passeggeri a classe unica. Per i divertimento di bordo, oltre a quelli tradizionali, vi saranno ben sei piscine — due per ogni classe — ed un cinema teatrodato di galleria ed in grado di accogliere circa 500 spettatori. La sicurezza della nave è stata studiata in modo accuratissimo: per quanto riguarda la strumentazione radar che a bordo della « Michelangelo » sarà duplice, di cui una a rilevamento vero. A bordo vi sarà anche un apparecchio « Lorán » per la immediata determinazione del punto in cui si trova la nave e le più perfezionate apparecchiature nautiche, i normali impianti rice e trasmettenti: sarà collegato inoltre un centralino telefonico con 700 numeri, inseriti direttamente al radiotelefono transoceanico.

P. Sa.