

SULLA "BOCCADASSE" FU USATA PER LA PRIMA VOLTA L'ELETTROSALDATURA

LA STORIA

ALBERTO QUARATI

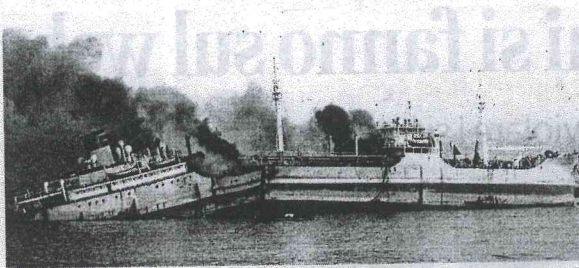
GENOVA. Fuori Civitavecchia, la "Natahaniel Bacon" fatica a tenere il mare. La nave è carica di scatolame, probabilmente destinato a Roma, ancora segnata dalla guerra - siamo negli ultimi giorni del 1946 - . Il vento soffia gelido e l'acqua è bianca di spuma. Le mine, non ancora bonificate, sono poco più in là. Una raffica più forte, e la prua del cargo senza più controllo finisce nella zona rossa. L'esplosione è forte, della "Nathaniel" rimane solo la poppa.

Due anni dopo, primavera '48, è ancora la furia del vento a spingere la "Bert Williams" - già in precarie condizioni dopo essere stata disincagliata da un banco corallino - sulla spiaggia di Marsa Matruk, in Egitto. Il mare finisce termina l'opera, e a galla rimane solo la prua, rimorchiata nel porto di Taranto.

Entrambe le navi facevano parte dei 2.710 cargo Liberty realizzati negli Stati Uniti durante la seconda guerra mondiale. Piccoli cargo a servizio della flotta americana, che alla fine della guerra rappresentavano il 46% della flotta mercantile mondiale e di cui il Congresso decise di mettere in vendita un'ampia parte. All'Italia ne andarono complessivamente 162: su queste piccole unità venne ricostruita la flotta commerciale di bandiera italiana, che alla fine del conflitto era pressoché azzerata.

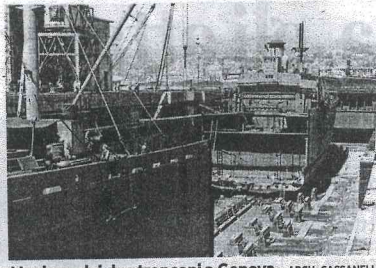
Le vecchie dinastie vennero affiancate da nuove società di navigazione, alcune destinate a dominare il mercato, altre semplici meteore. Della Industriale Marittima - che ordinò la "Boccadasse", prima e penultima nave costruita con la prua e la poppa di altre due - rimane solo una citazione presso l'archivio storico della Banca commerciale italiana.

Il creatore della "Boccadasse", nel 1950, fu Angelo Cassanello, direttore delle Officine meccaniche navali Campanella, allora nel pieno dell'attività. Pietro Campanella, figlio del fondatore Tito, è stato presidente degli industriali genovesi nel primo dopoguerra, e lo stesso Cassanello sarebbe stato tra i fondatori dell'associazione dei ripara-



La "Nathaniel Bacon" dopo l'esplosione a Civitavecchia

ARCHIVIO CASSANELLO



L'unione dei due tronconi a Genova

INDAGINE INTERNA

Motori marini, Wärtsilä: «Violazioni nei test a Trieste»

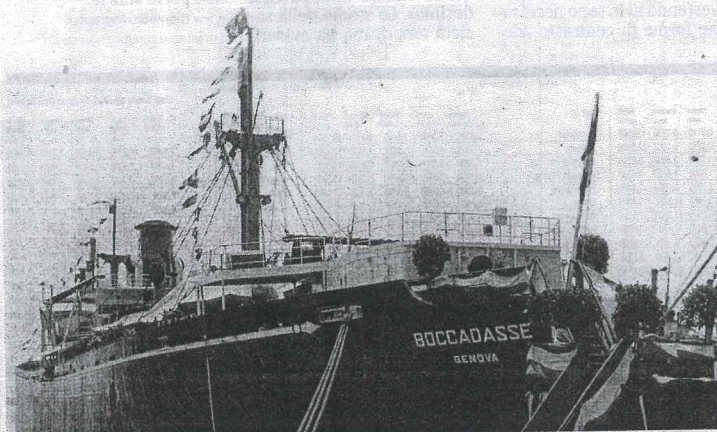
ALBERTO GHIARA

GENOVA. Wärtsilä Corporation ha reso pubblici i risultati di un'indagine interna, da cui risulta che sono state compiute violazioni sui test di consumo dei motori prodotti nello stabilimento di Trieste. «L'indagine - spiega la società finlandese - ha rivelato deviazioni in alcuni test di misurazione del consumo di carburante per i motori marini nel Wärtsilä Delivery Centre Trieste, in Italia». La violazione riguarderebbe il 2% dei motori, mentre non sarebbero interessati gli impianti per la produzione di energia. Secondo l'azienda, gli errori sono stati compiuti da dipendenti che non hanno rispettato le istruzioni di lavoro e i codici di condotta.

Il presidente del cda, Mikael Lilius, ha spiegato che «Wärtsilä ha fatto l'audit di propria iniziativa». Come notato anche da un partecipante alla conferenza, la violazione accertata non è di grande portata. «Le deviazioni - scrive l'azienda - sono in media dell'1% sul consumo di combustibile. Può essere stato coinvolto un totale del 2% di tutte le consegne di motori Wärtsilä. Il problema non riguarda i motori per le centrali elettriche e non abbiamo riscontrato errori su altre procedure». Sono circa 200 i motori marini di cui sono stati falsificati i valori di consumo, nell'arco di alcuni anni. L'azienda specifica che i motori in questione hanno comunque rispettato gli standard di legge e quelli applicati dalle società di classifica, superando anche le prove a mare. Il presidente Lilius ha tenuto a sottolineare come «essere trasparenti e portare queste informazioni al pubblico è la sola cosa giusta da fare». In gioco c'è l'immagine dell'azienda, che si presenta come vittima di quanto successo. La vicenda ricorda, in piccolo, il caso della casa automobilistica tedesca Volkswagen, messa sotto accusa negli Usa per aver alterato i test sulle emissioni dei motori diesel.

Due navi in una: la tecnica che Genova ha dimenticato

Nel dopoguerra le Officine Campanella dirette da Cassanello trasformavano i relitti delle Liberty in grandi mercantili



Il battesimo della "Boccadasse" nel 1950

ARCHIVIO CASSANELLO

tori navali. Gli stabilimenti di Savona e Genova (uno per costruire le navi, l'altro per ripararle) erano ancora lontani dalla crisi degli anni Ottanta, dai passaggi di proprietà, dalle divisioni.

Il lavoro delle maestranze genovesi dirette da Cassanello produsse quella che gli americani battezzarono "super-Liberty", una nave di 136 metri in luogo dei 127 standard, e circa 700 tonnellate di portata lorda.

La novità stava anche nel modo con cui l'operazione venne condotta, cioè tramite elettrosaldatura, e la società

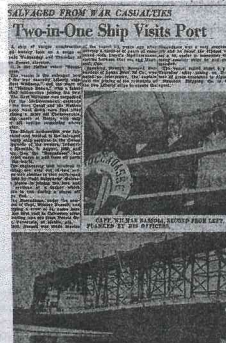


Angelo Cassanello, 1904-1984

che ha fornito questa tecnologia - la svedese Esab - è l'unica realtà ancora esistente tra i protagonisti di questa storia. Per diverso tempo la "Boc-

cadasse" ha navigato per i mari di tutto il mondo, fino al suo smantellamento del 1962, alla Spezia.

Il lavoro di Cassanello andò invece avanti per lungo tempo. Un altro caso di "chirurgia navale" - come alla Campanella amavano definire queste operazioni - venne effettuato nel 1960 con la realizzazione della "Albaro" (per la società di navigazione omonima, poi incorporata nella "Tito Campanella di Navigazione") cui venne aggiunta la prua di un'altra Liberty, la "Prioruggia". Tra le navi allungate risulta anche una "Ti-



Una copia del Galveston Daily News dell'aprile 1956. La "super-Liberty" realizzata a Genova suscita la curiosità della comunità marittima Usa

quarati@ilsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI