

superba

Associazione Dopolavoro Ferroviario di Genova



COME ERAVAMO
NOI FERROVIERI



MESSA PASQUALE
A PRINCIPE



VESIMA, IL PRIMO
CIMENTO



PICCOLE PROMESSE
DEL JIU JITSU



Sommario

l'Editoriale di M. Fazzari	pag. 3
Cultura e Società	
Il cardinale Bagnasco celebra la messa nella stazione di principe di V. Bocchino	pag. 6
Tessera onoraria del Dlf al Papa	pag. 6
Cesare Pozzo, il Mastodonte dei Giovi e i treni a vapore di V. Bocchino	pag. 12
Un onorevole siciliano di G. Anelli	pag. 15
Progetto Scuola Ferrovia	
Gli albori dell'elettrificazione delle Ferrovie in Italia di G. Bozzano	pag. 10
Servizi ai Soci	
Assistenza Fiscale	pag. 4
Convenzione MAMBILLA	pag. 4
Convenzione AMT	pag. 4
Con il Dlf super sconti sulle vacanze	pag. 14
Rilascio/rinnovi patente	pag. 14
Sport	
Ciclismo, tutti gli appuntamenti di V. Ficco	pag. 7
Podismo, correre è bello di D. Barbieri	pag. 7
Tennis, si riparte alla grande con soci e agonisti di M. Dermidoff	pag. 8
Jiu Jitsu, piccole promesse crescono di R. Marchese	pag. 15
Vita Sociale	
Come eravamo noi Ferrovieri di G. Anelli	pag. 5
Cimento di Vesima, un ottimo inizio di V. Bocchino	pag. 9
Allegria e musica per la pentolaccia di Vesima di V. Bocchino	pag. 9
Dlf, tantissime iniziative per il 25 Aprile di V. Bocchino	pag. 13



Direttore Responsabile: Valentina Bocchino

Direttore Editoriale: Rosaria Augello

Capo Redattore: Giovanna Bevilacqua

Segretario di Redazione: Angelo Malaspina

Comitato di Redazione: Paola Azzolini, Gianpiero Anelli, Mariangela Bonaccorso, Alessandro Cabella, Luigi Ottonello

Hanno collaborato a questo numero: G. Anelli, D. Barbieri, V. Bocchino, G. Bozzano, M. Dermidoff, M. Fazzari, V. Ficco, R. Marchese.

In copertina: il 25 Aprile all'officina di Rivarolo

Direzione - Redazione - Amministrazione Genova 16126 Via Balbi, 25/2 - tel. 010 261627 - fax 010 261806
www.genova.dlf.it - e-mail: dlfgenoa@dlf.it

Aut. Trib. Genova N. 12/1968 Spedizione in a. p. 45% art. 2 comma 20/b Legge 662/96 - Filiale di Genova

Progetto grafico, impaginazione e stampa: Tipolitografia Nuova ATA - Genova - 16138 - Via G. Adamoli, 283
tel. 010 513120 - Fax 010 503320 - www.nuovaata.it - e-mail: info@nuovaata.it

Chiuso in redazione: 6 maggio 2015 - Tiratura 2000 copie - Associato Agenzia Stampa Nazionale DLF

L'editoriale

di Massimo Fazzari



Parlare oggi di DLF vuol dire parlare pure delle difficoltà economiche che questo sodalizio deve quotidianamente affrontare, affitti sempre e comunque troppo alti reclamati dal Gruppo FS, dismissioni di pezzi di patrimonio dopolavoristico, crisi economiche delle società partecipate dei DLF.

Parlare oggi di DLF è forse parlare anche della crescente disaffezione tra gli attivisti di questo ultimo, lungo e prorogato, mandato dopolavoristico.

Parlare oggi di DLF è forse parlare del lunghissimo concionare intorno ad un nuovo Statuto, che ha consumato anni di discussioni in un'epoca in cui si sta invece cambiando in pochi mesi addirittura una Costituzione. Forse parlare del DLF oggi è anche parlare di tutto questo e del malessere, o almeno dell'indifferenza, che avvolge come un feroce sudario le tematiche dopolavoristiche.

Ma per noi, parlare oggi di DLF può anche essere, anzi vuole e deve essere, ripartire dalla reale ricchezza di questa associazione, costituita dal sodalizio dei nostri Soci: i ferrovieri in servizio, in pensione, i loro familiari e i frequentatori.

Dobbiamo riprendere questo reale patrimonio e rinnovare un'Associazione oggi soffocata da obsoleti sche-

mi ideologici, assediata da vecchie lobby, stagnante per la lunga vacanza nel rinnovo degli organismi statutari. Fra alcuni mesi, forse, avremo l'occasione di rinnovare i Consigli dei DLF con le prossime elezioni.

Questa è senz'altro una grande occasione per tutti i Soci del DLF per trovare, a tutti i livelli, persone giovani nelle idee che abbiano il coraggio di modificare vecchi schemi, per rompere un paradigma, in cui si assemblano i vari interessi o le singole visioni di parte; per votarsi integralmente a voler perseguire, in modo integrale, la soddisfazione delle richieste di attività, di socializzazione dei Soci, e restituire lo spirito originario per cui è nato il DLF.

Il gruppo FS ci chiede di ottimizzare le risorse che ci mette a disposizione, sono ridotte è vero, si ma la vera sfida è proprio questa ed è possibile vincerla. Il contenuto del mio messaggio vuole essere quello dell'interesse di tutti i Soci; quello di una classe dirigente del DLF che senta l'obbligo di rivestirsi di quella originaria divisa di servizio e di costruzione delle nuove realtà dopolavoristiche, che siano rinnovate a reale disposizione dei Soci.

E' nato il nuovo sito di Superba: collegandovi a www.superbadlf.it potrete trovare tutte le news sulla vita del Dlf Genova e dei suoi Gruppi, sulle attività che ruotano intorno all'Associazione, sulle strutture convenzionate (Teatri, Acquario, Esercizi Commerciali ecc.), sulla vita culturale genovese, sui vantaggi di iscriversi al Dlf... e tanto altro!

Che aspettate? collegatevi al sito e non dimenticatevi di mettere "mi piace" sulla pagina facebook di "Dopolavoro Ferroviario Genova".

Contattateci a redazione.superba@dlf.it per avere informazioni anche sulle nostre offerte pubblicitarie: su Superba on-line prezzi vantaggiosi e visibilità immediata.



superba
il giornale del Dopolavoro Ferroviario di Genova

www.superbadlf.it



«Si precisa che, per quanto riguarda la vendita dei biglietti dell'Expo di Milano, la differenza tra il prezzo di vendita (32 euro) e quello riservato ai soci DLF è coperta dal contributo del Dopolavoro Ferroviario».

CONVENZIONE DLF - **MAMBILLA S.a.s.**

CONDIZIONI PARTICOLARMENTE VANTAGGIOSE IN TUTTI I SETTORI ASSICURATIVI/FINANZIARI
GLOBALE ABITAZIONE - INFORTUNI - POLIZZE SANITARIE - PREVIDENZIALI

Tariffa Auto SuperScontata

POSSIBILITA' DI PAGAMENTO A RATE MENSILI

con prelievo diretto dal proprio conto corrente bancario



Agenzia Plurimandataria

C.so De Stefanis 25/1B - 16139 Genova - Tel. 010882234 - fax 010876002

SERVIZI AI SOCI DLF

(INFO DLF 010 261627)

Assistenza e consulenza Fiscale 730 - UNICO - IMU - TASI
RED - ISEE - ISSEU - VISURE CATASTALI - SUCCESSIONI
Cell. 3486552021 - centroservizigenova@alice.it

Presso il DLF tutti i venerdì dalle ore 09,00 alle 12,00

TELEFONARE PER APPUNTAMENTI



AMT Genova

www.amt.genova.it

servizioclienti@amt.genova.it

**CONTINUA LA CONVENZIONE FRA DLF E AMT
con l'abbonamento annuale aziendale
per i soci ferrovieri in servizio.**

**E' possibile per tutti gli altri soci rinnovare
l'abbonamento annuale al prezzo stabilito da AMT**

RICORDIAMO AI SOCI

Che l'elenco completo delle convenzioni si trova sulla Guida Soci e sul sito www.superbadlf.it

Come eravamo noi Ferrovieri

di Gianpiero Anelli - (parte seconda)

L'Associazione D.L.F. compie 90 anni! L'età si fa sentire, ma, nonostante qualche acciaccio e molte difficoltà, continua a camminare! Ringraziamo i Soci Fondatori, il Gruppo F.S. e le Organizzazioni Sindacali per averci "messo al mondo", ma dobbiamo registrare, da un lato un progressivo disimpegno della Dirigenza Ferroviaria, dall'altro un auspicio per una collaborazione più solida e continuativa con il Mondo Sindacale, con scambio di idee, esperienze e progetti, mantenendo naturalmente la propria autonomia e la propria libertà di critica.

- L'Associazione è apartitica, democratica, svolge la propria attività in forma autonoma e non ha fini di lucro (dall'art. 1);
- Nel perseguimento delle sue attività l'Associazione è impegnata a promuovere l'immagine, il ruolo e la conoscenza del mondo ferroviario in tutti i suoi aspetti (dall'art. 2) [dallo Statuto dell'Associazione Nazionale D.L.F.]

Ritengo che spesso la critica anche feroce non rappresenti affatto un pericolo ma un segno di "forte attaccamento". Fra ciò che amo maggiormente, oltre alla mia famiglia, e perchè no, la squadra del cuore con i colori più belli del mondo, c'è l'Universo Ferroviario, i colleghi, il mondo sindacale e la Nostra Città, quella che dovrebbe essere considerata Casa Nostra! Nonostante questo, sul n. 5 di Superba 2013, ho scritto un editoriale molto pesante sul degrado di Genova che non è stato ben digerito da qualche politico locale. Il vero pericolo è rappresentato invece dall'indifferenza e dal disinteresse capaci di oscurare e uccidere i nostri sogni e le nostre speranze; la critica costruttiva fa discutere e arrabbiare, ma è capace di dare una scossa all'attività quotidiana di tutti noi.

Fra le attività svolte il D.L.F. di Genova, oltre alla cura della rinata biblioteca, quella che mi impegna maggiormente ma che amo di più è far visita ai colleghi della "grande Genova", da Nervi a Voltri, a Teglia, portando sul luogo di lavoro "Superba", la voce del D.L.F. di Genova.

Per quanto riguarda l'attività del D.L.F., dobbiamo sempre tenere presente il cambiamento epocale avvenuto negli ultimi 15 anni. Il D.L.F. è passato da ospite degli immobili ferroviari speso di tutte le utenze e dell'affitto alla scelta obbligata del trasferimento della sede in una struttura privata. A complicare le cose la forte e costante diminuzione dei ferrovieri e soci pensionati, parzialmente compensato dall'aumento dei frequentatori esterni. Ci auguriamo che il Nuovo Statuto dell'Associazione, in discussione da due anni, venga reso operativo al più presto!

L'attività sindacale è sicuramente quella più sentita dai colleghi. Di fronte ad arrabbiate o a "propositi di getti di spugna" il mio consiglio è sempre quello di recarsi presso la propria Segreteria Sindacale, chiedere informazioni e chiarimenti su fatti e situazioni della categoria e se è necessario "esercitare un forte pressing" per far sì che le problematiche vengano sempre affrontate a tutti i livelli.

Penso che comunque la "disdetta" non sia la soluzione del

problema; si risparmia certamente qualche euro, ma si fa un clamoroso autogoal! Questa azione indebolisce il Sindacato e porta ad una "autoesclusione dalla lotta", rappresenta una sconfitta non solo per il Sindacato, ma anche per il lavoratore!

Quello che più sconcerta i colleghi e non solo è il "Sistema Italia", un immenso contenitore dove troviamo i problemi, l'organizzazione e la vita degli italiani. Questo Nostro Paese può purtroppo "vantare" gli stipendi e le pensioni tra le più basse d'Europa, il mondo politico fra i più costosi e spesso discutibili, la disoccupazione, in particolare giovanile, elevatissima, l'evasione fiscale inestinguibile e la pressione fiscale elevata e poco lungimirante, la macchina burocratica inestricabile, un sistema giudiziario lentissimo e problematico, lo sviluppo economico lento e discontinuo, la continua perdita di conquiste frutto di decenni di lotte, la corruzione estesa a tutti i livelli e settori, il rispetto per l'ambiente degno di un Paese sottosviluppato.... Il panorama quindi è tutt'altro che roseo!

Queste "problematiche reali" spesso taciute influiscono in maniera fortemente negativa sulla vita e sul comportamento dei cittadini con il pericolo che aumenti l'indifferenza, il disinteresse, la rassegnazione e il qualunquismo nei rapporti civili, sindacali e politici.

Nonostante la difficile situazione del Paese e della maggioranza degli Italiani, non dobbiamo farci prendere dalla rabbia fine a sé stessa, o dallo scoramento, ma a tutti i livelli, associativo, civile, sindacale e politico, lottare in MANIERA UNITARIA al fine di rendere più equo, vivibile, sicuro, civile e democratico questo nostro Paese.

Un altro elemento di ottimismo deve venirci dalla storia. Quest'anno si commemora e si festeggia il 70° Anniversario della Liberazione dal nazifascismo. Se il nostro Paese è riuscito a vincere quella "Battaglia", nulla ci deve scoraggiare, facciamo che ogni giorno della nostra vita sia un 25 APRILE!

SQUADRA DI CALCIO D.P.V. GENOVA P.P. ANNO 1973/74 Campo Grondona



In piedi da sinistra: SALVETTI R., SCARSI P., RISSO A., BOTTERO A., CAREGGI A., RANGHI G.C., VIVIANO G., DE MICHELI G. (ALLENATORE) - Accasciati: DELLA PORTA A., BOLOGNESI S., FAVA G.P., FORTUNATO F., MARINO M., RONCALLO F.
Ringraziamo il collega CANEPA G.B. per la foto.

Il cardinale Bagnasco celebra la messa nella stazione di Principe

di Valentina Bocchino

E' arrivato l'11 marzo nella stazione di Genova Principe per celebrare (un po' in anticipo) una messa di Pasqua speciale: è il cardinale Angelo Bagnasco, Arcivescovo della diocesi di Genova, che ha celebrato la funzione non in chiesa, bensì nella sala d'attesa di Principe.

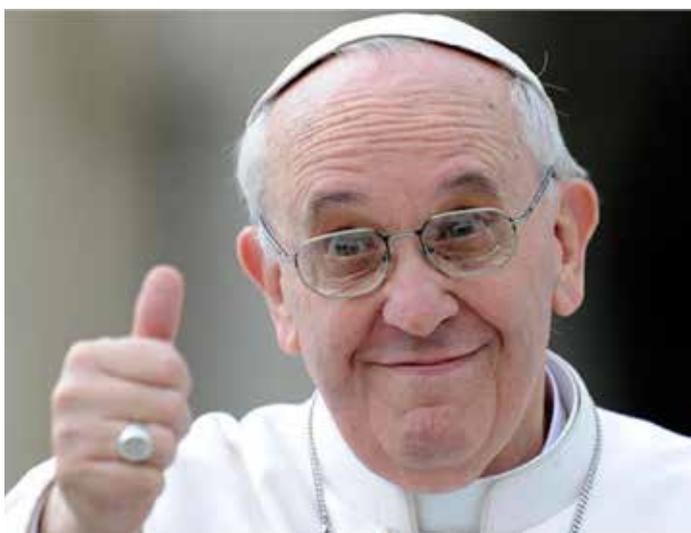
E così la stazione è diventata luogo di benedizione e ricordi: il cardinale ha raccontato quando prendeva il treno da ragazzo, oppure i momenti di gioia quando lo ha preso per tornare nella sua Genova – dopo molti mesi di assenza – come vescovo. Il panorama inconfondibile della città dalla ferrovia, e la sensazione di essere finalmente ritornato a casa.

Tantissimi i ferrovieri e i passeggeri (alcuni anche incuriositi dall'insolita scena) presenti alla messa, che hanno ottenuto la benedizione del cardinale.

Alla cerimonia hanno partecipato anche Vincenzo Macello, Direttore Territoriale Produzione di RFI, Marco Toccafondi, Direttore Commerciale Tirrenica Nord, ed Enrico Melloni, Direttore regionale di Trenitalia.



Che ne direste di dare una tessera onoraria del Dlf al Papa?



Forse non sapevate che... anche Papa Francesco ha origini legate al mondo delle ferrovie italiane! Jorge Mario Bergoglio è nato in una famiglia piemontese: il bisnonno Francesco è nativo di Montechiaro d'Asti, mentre il nonno Giovanni Angelo era nato a Bricco Marmorito, una frazione di Asti non lontana da Portacomaro. Attualmente vi vivono ancora alcuni suoi parenti. **E il padre del Pontefice, Mario, era un funzionario delle ferrovie italiane** salpato nel 1928 dal porto di Genova per cercare fortuna a Buenos Aires. La mamma, Regina Maria Sivori, era una casalinga la cui famiglia materna era originaria di Santa Giulia di Centauro, frazione di Lavagna. Nel suo albero genealogico sono tanti i rimandi al Bel Paese: la nonna paterna era originaria di Piana Crixia, nel Savonese, mentre la nonna materna era nata nella frazione Teo di Cabella Ligure, in provincia di Alessandria.

Ciclismo, tutti gli appuntamenti

di Vincenzo Ficco

Pubblichiamo qui di seguito il calendario della stagione 2015 del nostro Gruppo Ciclismo, anche se al momento di andare in stampa alcuni dei percorsi stabiliti sono già stati effettuati, ultimo di questi a cui abbiamo partecipato il giorno 11 aprile, organizzato dal Gruppo Ciclismo Ansaldo ricadente nelle manifestazioni del 25 aprile in memoria del 71° anniversario dell'eccidio di Masone, fissando l'appuntamento per le Società Ciclistiche presso l'Abbazia del Romitorio di Masone.

MARZO

Sab. 14 Percorso Master n. **01** Apertura

Dom. 29 Percorso libero U.I.S.P. / GE Martiri Benedicta 1° Pr. Camp. U.I.S.P.

APRILE

Mer. 01 Percorso Master n. **03** Pista Ciclabile/Ospedaletti

Sab. 11 Percorso libero A.N.P.I. / GE Martiri di Masone 2° Pr. Camp. U.I.S.P.

Sab. 18 Percorso Master n. **02** Noli

Sab. 25 Percorso libero C.A.P. Stella S. Giovanni 3° Pr. Campionato U.I.S.P.

MAGGIO

Ven. 01 Percorso Master n. **06** Torriglia

Sab. 09 Randonée C.S.I. Ansaldo 4° Prova Campionato U.I.S.P.

Sab. 16 Percorso Master n. **04** Bardineto

Dom. 24 Randonée C.A.P. & S. Genova 5° Prova Campionato U.I.S.P.

Sab. 30 Percorso Master n. **05** Passo della Scoffera

GIUGNO

Sab. 06 Percorso Master n. **10** Portovenere

Sab. 13 Percorso Master n. **07** Castellania

Mer. 17 Percorso Master n. **08** Mongiardino

Sab. 20 Percorso Master n. **09** Bosco Marengo

LUGLIO

Mer. 01 Percorso Master n. **06** Torriglia (recupero)

Gio. 16 Percorso Master n. **05** Passo della Scoffera (recupero)

Ven. 24 Percorso Master n. **07** Castellania (recupero)

AGOSTO

Mer. 05 Percorso Master n. **08** Mongiardino (recupero)

Gio. 20 Percorso Master n. **09** Bosco Marengo (recupero)

SETTEMBRE

Gio. 03 Percorso Master n. **04** Bardineto (recupero)

Mer. 09 Percorso Master n. **10** Portovenere (recupero)

Mer. 16 Percorso Master n. **03** Pista Ciclabile/Ospedaletti (recupero)

Gio. 24 Percorso Master n. **02** Noli (recupero)



Correre è bello, farlo in compagnia ancora di più

di Diana Barbieri

Correre è bello, farlo in compagnia ancora di più! Il 22 febbraio scorso si è svolta una gara molto interessante sulle alture di Arenzano, la Three for Team, una corsa spettacolare per il singolare percorso con guadi e arcobaleni e paesaggi mozzafiato ma, soprattutto, una corsa particolare perché svolta in team. Partire, correre e tagliare il traguardo rigorosamente con i propri compagni di squadra... questa era la regola! Ed è stata un'esperienza davvero emozionante, perché non abbiamo corso solo per noi stessi ma anche per i nostri amici, perché ci siamo aiutati e spronati e questo è lo spirito che unisce le persone e le accomuna in una passione.

A distanza di sole due settimane ci spostiamo a Firenze e, nella cornice magica di questa città, partecipiamo a un altro splendido evento, la Urban Trail notturna di 13 km e, la mattina seguente, al trail di 26 km su e giù per le colline circostanti!

Non ci siamo fatti mancare, neppure quest'anno, una corsa sulla neve, questa volta della Val Maira



con lo scenario selvaggio e incantevole della Rocca Provenzale. Gara breve ma impegnativa facente parte, come la TFT di Arenzano, del circuito "I run for find the cure".

Ma la stagione podistica è appena cominciata per il nostro sempre più numeroso gruppo... e la partecipazione alla Vivacità del 12 aprile è stata l'allenamento per uno degli eventi sportivi più importanti in Liguria, la Mezza di Genova del 19 aprile, arrivata alla sua undicesima edizione. Un grande successo: infatti, la Mezza Maratona Internazionale di Genova ha contato quasi seimila atleti.



Tennis, si riparte alla grande con soci e agonisti

di Maura Dermidoff



Dopo aver collezionato una serie incredibile di vittorie nel girone provinciale, le nostre atlete arrivano a qualificarsi alla finale della Coppa WINGFIELD CLUB, che per regolamento prevede una gara di andata e ritorno. Sotto uno splendido e caldo sole, e alla presenza di moltissimi spettatori, si è svolta la seconda partita sui campi di Genova Quarto.. La formazione composta da Marasini Cristina, Paola D'Isidoro, Risso Francesca e Maura Dermidoff dopo aver ben figurato a livello provinciale, sabato pomeriggio, con grinta e determinazione sono rientrate in campo decise a non mollare quella vittoria così vicina! ... lottando pallina su pallina punto su punto..... Purtroppo il Tc Ceparana si è imposto PER 4/2 !! Complimenti ragazze! Un secondo posto di tutto onore!! Tutto lo staff del Circolo DLF si congratula con Voi, soprattutto il Maestro Responsabile Pino Guastamacchia, che ha sofferto per ogni partita, augurandovi altri grandi successi per il futuro.

.... Da non dimenticare il successo ottenuto anche dalla squadra Maschile, sempre in coppa Wingfield GOLD, formata da Raimondi Marco, Bruno Parodi, Federico Marocchi, Ernest Braucher e Petrarulo Daniele, che superati gli incontri a girone arriva a disputare la semifinale. La nostra squadra perde la partita con i fortissimi atleti del TC Genova.! Anche per Voi la gratitudine di tutta la Presidenza e dello staff del Circolo.

Vi ricordiamo che dal 10 aprile inizierà il Torneo lim. 3.1 maschile/femminile denominato TROFEO "BG PORTE", arrivato quest'anno alla sua 4^a edizione, ove potrete assistere ad incontri di altissimo livello con i migliori 3^a cat. Della Liguria.

Ringraziamo con riconoscenza e gratitudine il Sig. Biagio Alessandro titolare della "BG PORTE" che anche quest'anno ci ha finanziariamente aiutato ad affrontare questo evento.

Parliamo dei nostri corsi Ragazzi, vera colonna portante del nostro Circolo.

Tra aprile e maggio i nostri ragazzi dei corsi divisi per capacità, si sfideranno in gare tra di loro; gare che termineranno domenica mattina 24/maggio con una grande festa e con premiazione di tutti gli Allievi.

... per finire vorrei ricordarVi che sono già aperte le iscrizioni per il Centro Estivo Tennis "VIOLA 2015" Il Cen-

tro prevede 3 turni a partire da 29/6/2015, con termine il 19/07/2015.

Una vacanza per i Ragazzi dai 6 ai 18 anni all'insegna dello sport e del divertimento che vedrà ogni fine turno tutti i partecipanti coinvolti in una grande Festa.

Tutti i Ragazzi saranno seguiti dai Maestri e dagli animatori per tutta la giornata.

Vi ricordo che a tutti i Figli dei ferrovieri verrà applicato uno sconto particolare.

Per informazioni più dettagliate contattare il Maestro pino Guastamacchia al 3356923710.



Cimento di Vesima, un ottimo inizio

di Valentina Bocchino - Foto di Flavio Scanarotti

Riuscitissima la prima edizione del Cimento Invernale del Circolo Nautico di Vesima, struttura del DLF Genova: erano infatti ben 78 gli intrepidi nuotatori che hanno fatto un tuffo in mare la mattina dello scorso 8 marzo. Il tutto in una splendida giornata di sole – anche se il vento ha raffreddato l'ambiente – con una temperatura in acqua di 13 gradi. Una bella occasione per stare insieme e divertirsi: non sono mancati infatti i nuotatori che si sono tuffati con parrucche, travestimenti e trucco da pagliacci, mentre i più burloni prendevano a secchiate d'acqua i compagni sotto gli occhi vigili della Croce Rossa e della Società di Salvamento di Voltri. Dopo il bagno gelato, tutti a rifocillarsi con vin brulé e cioccolata calda. Subito dopo le premiazioni, con i diplomi per tutti i partecipanti e alcuni riconoscimenti speciali, e l'attesissima "pastasciuttata" al pomodoro preparata dai cuochi del Circolo Nautico, che ha visto la partecipazione di 130 "buongustai". Per finire la giornata tutti insieme e in bellezza, tombolata e lotteria. Non solo: è stata anche un'occasione per celebrare insieme la Festa della Donna, con mimose per tutte. "Madrina" del primo cimento è stata Grazia Gavoglio, campionessa italiana di nuoto categoria "Master" della società sportiva Nuotatori Rivarolesi. Gavoglio la scorsa stagione ha vinto il campionato italiano nei 50 stile, 50 farfalla, e 100 stile libero. In acque libere ha vinto fondo e mezzo fondo: «Ho nuotato dai 10 ai 18 anni – spiega – e sono tornata a nuotare 35 anni dopo per rilassarmi. Oggi ho 61 anni, e sono molto contenta dei risultati che ho conseguito l'anno scorso: posso dire che il nuoto, e in questo caso anche i cimenti, fanno bene alla salute».

Ecco i premi speciali consegnati dal Circolo Nautico di Vesima:

- Nuotatore più giovane: Valentina Martina
- Nuotatore meno giovane: Elda Genesi
- Nuotatore più temerario: Lorenza Pedemonte

• Nuotatore più freddoloso (uscito per primo): Marco Damora
Una fatica organizzare tutto, ma i risultati sono stati straordinari: «Più di una volta mi sono chiesto chi me lo facesse fare, in questi mesi di preparazione – dice Massimo Paveto, responsabile del Circolo Nautico – ma quando ho visto la spiaggia piena di gente appassionata del mare ho trovato la risposta che cercavo in questi giorni. Devo ringraziare tutti gli intervenuti per la bella risposta che hanno dato a questa iniziativa, le associazioni dei Nuotatori del Tempo Avverso e Cimento. It che mi hanno sostenuto moralmente e organizzativamente. Devo ringraziare il DLF che ci ha sponsorizzato e dato massima disponibilità sin dall'inizio cercando di smussare tutte le difficoltà e le incomprensioni, devo ringraziare Gegiom Marco, Franco, Fabrizio, Loredana, Elena, Marina, Vincenzo, Luigi, Angelo, Sandro, Laura e tutti quelli che hanno creduto in questa giornata». Ecco qualche numero per meglio comprendere il successo della giornata:

- 78 cimentisti • 130 persone che hanno partecipato al pranzo • 20 kg di fusilli • 13 kg di passata di pomodoro • 40 litri di dolcetto • 5 kg di cioccolata calda • 270 piatti di pasta confezionati



Allegria e musica per la pentolaccia di Vesima

di Valentina Bocchino - Foto di Flavio Scanarotti

Hanno passato una giornata in allegria al Circolo Nautico di Vesima, gestito dal Dopolavoro Ferroviario di Genova, i bambini che il pomeriggio del 29 marzo hanno partecipato alla Pentolaccia, con tanto di musica e bolle di sapone.

Ogni scusa è buona per festeggiare, e così – anche se il Carnevale è passato da un pezzo – i bambini si sono presentati in maschera: chi era vestito da Tartaruga Ninja, chi dalle

due sorelle del film Disney Frozen, chi da indiano, chi da ballerina di flamenco, e così via, per la gara all'ultima "bastonata" da dare alla povera Pentolaccia di cartone.



Nelle pentolacce (due, per l'occasione) tante caramelle, golosi snack e... una marea di coriandoli azzurri che ha coperto i piccoli partecipanti!

La festa non è finita qui: successivamente, infatti, i bambini si sono divertiti con il "merendone" e gli adulti hanno potuto partecipare alla lotteria di Pasqua. In palio due mega-uova di cioccolato fondente, di cui la più grande da ben 5 chili!



Gli albori dell'elettificazione delle Ferrovie in Italia

di Giovanni Bozzano

Alla fine del XIX secolo la gestione delle ferrovie era regolata in Italia dalle cosiddette convenzioni che ne assegnavano l'esercizio a società private; le principali erano la Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per complessivi 6074 km di linea e la Società Italiana per le strade ferrate Meridionali e rete Adriatica per 6864 km. Vi erano poi altri gestori minori di linee secondarie e della rete Sicula. Lo Stato conservava la proprietà delle reti e si riservava il controllo finanziario e tecnico dell'esercizio tramite una Direzione Generale del Ministero dei Lavori Pubblici.

Per superare le problematiche connesse con la trazione a vapore, quali l'approvvigionamento del carbone ed i fumi nelle gallerie, nel 1897 si avviò lo studio della trazione elettrica e venne costituita allo

scopo una commissione composta sia da tecnici del Ministero, gli

ingegneri Nicoli e Grismayer, sia da rappresentanti delle due principali società; tra essi citiamo l'Ing. Riccardo Bianchi della Mediterranea, che fu tra gli ideatori degli

apparati centrali idrodinamici e che divenne nel 1905

il primo Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato. Il mandato della commissione era quello di definire, scegliendolo tra quelli allora conosciuti, il sistema di trazione elettrica da applicare

alle linee a scarso traffico della rete al fine di soddisfare le esigenze dei servizi sia merci che viaggiatori contenendo le spese di gestione; la commissione doveva inoltre stabilire le nuove norme di esercizio e gli eventuali adeguamenti alle leggi e regolamenti.

IL CONTESTO TECNOLOGICO DELL'EPOCA

A quel tempo in Europa c'erano pochi precedenti di linee elettrificate, principalmente tranvie alimentate con corrente continua a 500-600 Volt tramite semplice filo di contatto o terza rotaia e ritorno tramite il binario, realizzate con la tecnologia americana che allora era all'avanguardia. In quel periodo fervevano però gli studi sulla corrente alternata: nel 1884 all'esposizione presso il Museo Industriale di Torino, organizzata da Galileo Ferraris, erano stati presentati i primi esemplari di trasformatori realizzati dal francese Gaulard e dall'inglese Gibbs; lo stesso Ferraris aveva studiato le proprietà del campo rotante, che costituisce il principio di funzionamento dei motori asincroni.

L'industria europea più avanzata nel settore era la Ganz di Budapest che stava conducendo esperimenti sulla trazione ad alta tensione trifase sotto la guida dell'ing. Kalmàn Kandò. Presso la Ganz venivano testati i materiali isolanti e realizzati prototipi di motori, trasformatori, pantografi e di scambi aerei. In particolare, tramite test eseguiti su un binario di prova, fu smentita la diffusa convinzione che l'impedenza delle rotaie in ferro costituisse eccessivo ostacolo alla conduzione della corrente alternata.

IL SUPPORTO PER LA SCELTA

L'ing. Grismayer, che aveva partecipato agli esperimenti presso la Ganz su incarico del Ministero, nel dicembre 1898 elaborò una relazione, che per volontà dello stesso Ministro fu inserita come allegato

al verbale dei lavori della commissione per la trazione elettrica, nella quale analizzava in dettaglio le varie problematiche collegate alla trazione elettrica, in particolare riguardo alla natura delle correnti da impiegare ed alla sicurezza delle linee e dei mezzi.

Grismayer, nella relazione prodotta, evidenziava che per trasportare in maniera conveniente l'energia dalle centrali idroelettriche di produzione, ubicate sulle montagne, sarebbe stata necessaria una tensione il più possibile elevata il cui valore veniva stimato in 25000 Volt. Anche per la linea secondaria era necessaria una tensione il più possibile elevata, sia per ridurre le cadute di tensione ed aumentare quindi la distanza tra i punti di alimentazione che per ridurre la corrente che, se troppo alta, avrebbe compromesso la regolare captazione e quindi anche la durata del filo di contatto.

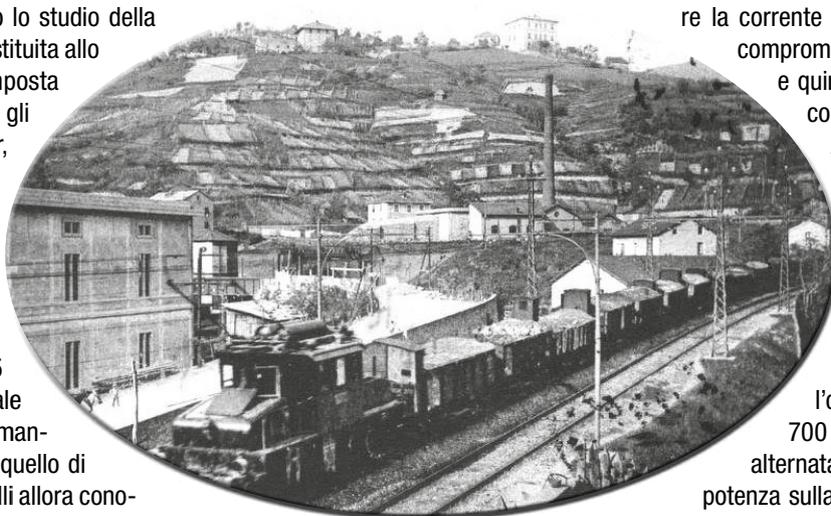
A quel tempo la corrente continua veniva prodotta, oltre che tramite pile o batterie di accumulatori, solo con macchine rotanti la cui tensione, per motivi di isolamento interno e del collettore, non poteva superare l'ordine di grandezza dei 600 - 700 Volt. Le macchine a corrente alternata, avendo gli avvolgimenti di potenza sulla parte fissa (statore) potevano invece funzionare anche a tensioni superiori; in

oltre la tensione alternata poteva essere facilmente e con alto rendimento amplificata o ridotta nel proprio valore, a seconda delle necessità, tramite i trasformatori.

Per le ragioni suddette, sebbene ai motori in continua fosse riconosciuta una più agevole regolazione della velocità e della coppia, l'indicazione della relazione fu a favore della corrente alternata, in particolare del sistema trifase, in quanto erano trifasi i principali impianti di produzione e di trasporto dell'energia ed in più le linee di distribuzione ed i trasformatori trifasi, a parità di potenza, garantivano un maggior rendimento ed un risparmio di rame rispetto ai sistemi monofasi. Sempre il Grismayer riteneva secondari i problemi connessi alla rigidità della regolazione della velocità dei motori trifasi, compensati dall'offerta di una maggior potenza complessiva.

LA SICUREZZA

La relazione continuava con l'esame dei rischi che l'elettificazione avrebbe introdotto e delle conseguenti condizioni di sicurezza necessarie sia nei confronti del personale addetto che del pubblico, ad esempio negli attraversamenti stradali, e metteva in evidenza come al tempo non esistessero ancora esperienze e normative a proposito, anche per l'impossibilità di sperimentare direttamente gli effetti dell'alta tensione sulle persone. Al tempo era convinzione che fossero pericolose le tensioni continue superiori a 500 - 600 Volt mentre la corrente alternata era ritenuta pericolosa già a 300 Volt. La relazione affermava invece che anche le tensioni inferiori ai suddetti valori erano comunque pericolose, pertanto il problema della sicurezza non si doveva affrontare adottando bassi voltaggi ma costruendo gli impianti con criteri di buona tecnica. In particolare i conduttori dovevano es-





Locomotiva trifase E554 delle FS



Locomotiva trifase E430 della Valtellina

sere ben isolati dalle strutture e sicuramente fissati con l'impiego di idonei materiali; dovevano poi trovarsi ad altezza adeguata affinché non fosse possibile venirci in contatto, in particolare sui passaggi a livello. In caso di caduta di un conduttore per rottura sua o dell'isolatore l'impianto doveva essere protetto con la disalimentazione immediata ottenuta tramite l'intervento di interruttori di protezione o fusibili.

L'ultima parte della relazione conteneva le analisi tecniche delle prove sugli isolanti e sulle varie apparecchiature necessarie, quali i motori, i trasformatori, gli scambi ed i trolley.

CONCLUSIONI DELLA COMMISSIONE

La commissione ritenne di ampliare lo studio anche oltre il mandato ricevuto mirando all'obiettivo finale di estendere la trazione elettrica anche alle linee a traffico intenso dell'intera rete e propose di dare l'avvio a quattro sperimentazioni, due per ciascuna delle società principali:

Due sperimentazioni con vetture per solo servizio viaggiatori a trazione elettrica con accumulatori, rispettivamente sulle tratte Bologna – S. Felice sul Panaro di circa 42 km e Milano – Monza di circa 15 km. L'esercizio su queste tratte iniziò nel 1899 con vetture a velocità massima di 60 km/h e si concluse nel 1903 con esito non soddisfacente a causa dei numerosi inconvenienti, del basso rendimento elettrico e degli oneri manutentivi richiesti dalle batterie: si pensi che il peso degli accumulatori di una sola carrozza era di circa 8 tonnellate.

Una sperimentazione per solo traffico viaggiatori, della tipologia di altre già esistenti all'estero, con trazione elettrica corrente continua 650 V con terza rotaia. Era stata inizialmente prevista sulla tratta Roma – Frascati ma fu poi realizzata sulla Milano – Varese e venne successivamente estesa fino a Porto Ceresio per complessivi 75 km. L'esercizio del primo tronco iniziò nell'ottobre del 1901, mentre l'estensione avvenne nel giugno dell'anno successivo. Il sistema rimase in esercizio fino al 1951, e negli ultimi anni di vita convisse col sistema attuale a 3 kV cc. La terza rotaia aveva il peso di 45 kg per metro ed era sistemata lateralmente a circa 65 cm dal binario, all'altezza di circa 14 cm sul piano del ferro e nelle stazioni e sui passaggi a livello era protetta superiormente con tavole di legno. La presa di corrente era realizzata con uno strisciante in ghisa che poggiava per gravità sulla terza rotaia. Le automotrici impiegate potevano essere assemblate in composizione multipla e condotte contemporaneamente tramite comandi a distanza da una sola di esse.

Una sperimentazione innovativa a corrente alternata trifase 3 kV e 15 Hertz sui tratti di linee della Valtellina, Lecco – Colico – Sondrio e Colico – Chiavenna, da realizzare con la collaborazione della ditta Ganz, utilizzando l'energia prodotta tramite apposita centrale idroelettrica sull'Adda. L'impianto comprendeva anche una linea di trasporto e distribuzione dell'energia a 15 kV ed i trasformatori per ridurre la tensione ai 3000 V necessari all'alimentazione della linea di contatto,

che era costituita da un filo per ciascuna delle due fasi aeree e la terza fase era collegata alle rotaie. Mentre era ancora in atto la disputa tra i "vaporisti" e gli "elettricisti" la notizia dell'esperimento con alta tensione trifase diede adito a notevole scetticismo sia tra i tecnici italiani che stranieri in quanto molti ritenevano azzardato portare la tensione di 3000 Volt all'interno delle locomotive; questi mettevano anche in risalto le problematiche connesse all'alternata trifase, quali la regolazione della velocità e la captazione della corrente, in particolare sugli scambi dove occorreva mantenere l'isolamento tra le due fasi aeree.

Il servizio con trazione elettrica sulle linee valtellinesi fu attivato il 15 ottobre 1902 utilizzando locomotive Ganz della serie E36, munite di due motori doppi con potenza oraria di 300 kW ciascuno e con due velocità di 32 e 64 km/h, ottenute collegando rispettivamente in cascata ed in parallelo i motori. Si presentò subito la criticità della bassa velocità, tanto che alcuni treni viaggiatori tornarono a trazione termica. Tuttavia la commissione incaricata di verificare l'esito della sperimentazione, pur segnalando gli inconvenienti tra i quali anche i disturbi che la corrente alternata apportava alle trasmissioni telegrafiche, riuscì a mettere in evidenza i vantaggi della trazione trifase, quale il recupero di energia che poteva realizzarsi nei tratti in discesa, ed a dimostrare come l'esperienza ed il progresso stessero già contribuendo a risolvere molti dei problemi che si presentarono.

Nel 1907 iniziarono i lavori di elettrificazione a corrente alternata trifase sulla importante linea dei Giovi ma di questi parleremo più ampiamente in un prossimo numero.

Bibliografia:

"Storia della trazione elettrica ferroviaria in Italia" di Mario Loria;

"L'elettrificazione delle ferrovie italiane" di Emilio Maraini;

"Le Ferrovie" di Stefano Maggi.



Locomotiva trifase E554-174 conservata presso lo Stabilimento Bombardier di Vado Ligure

Cesare Pozzo, il Mastodonte dei Giovi e i treni a vapore, tra pannelli e modellini

Testo e foto di Valentina Bocchino

LA MOSTRA A GENOVA – Gli appassionati di treni e modellini hanno avuto tempo dal 9 al 19 aprile per visitare la mostra “Cesare Pozzo e il tempo del vapore”, ospitata presso la sala Spazio Incontri della Regione Liguria, in piazza De Ferrari 1 a Genova, e organizzata da Mastodonte dei Giovi Onlus e Fondazione Cesare Pozzo per la Mutualità, con la partecipazione della SNMS Cesare Pozzo Regione Liguria, e il patrocinio della Regione Liguria, del comune di Ronco Scrivia, della fondazione FS Italiane, e della fondazione Ansaldo.

La mostra era divisa in più parti: una dedicata alla nascita della rete ferroviaria in Italia, una alla figura di Cesare Pozzo (il primo macchinista che curò l'organizzazione dei ferrovieri), una al Mastodonte dei Giovi, una alle interviste di chi ha vissuto il “tempo del vapore”, e una al modellismo.

L'ASSOCIAZIONE MASTODONTE DEI GIOVI - Gran parte dei pannelli sono stati ricavati dal **lavoro di ricerca storica svolto negli anni dall'associazione del Mastodonte dei Giovi**, che ha raccolto in un libro – “Quelle grandi ruote rosse” – 51 storie di vita e lavoro intorno al **mondo delle ferrovie, un piccolo tesoro corredato da fotografie e documenti dell'epoca**. «Ci sono anche i racconti dei viaggiatori – dice Maria Giovanna Mello, tra gli autori del libro – tra cui uno molto particolare, la testimonianza di un operaio dell'Ansaldo che, durante la seconda guerra mondiale, era stato mandato al lager di Mauthausen, con un lungo viaggio in treno».

Ma non è l'unica attività dell'associazione: accanto alla ricerca storica, c'è anche il **recupero e il restauro di antichi materiali ferroviari e il ferromodellismo**, con un plastico ospitato nella sede di Ronco Scrivia che riproduce **in maniera incredibilmente verosimile parte della linea dei Giovi**. «Molte persone vengono a vedere il nostro plastico – spiega Maria Giovanna Mello – dalle famiglie alle scolaresche. Il nostro sogno è di riprodurre la ferrovia fino a Ronco Scrivia, ma i costi dell'impresa sono alti, potrebbero occorrere fino a 50mila euro». Una cifra importante, ma dal video realizzato dai membri dell'associazione, visualizzabile in cima all'articolo, si può ben capire come il **lavoro svolto finora sia molto preciso**. L'obiettivo è quello di realizzare un vero e proprio **ecomuseo delle Linee Ferroviarie dei Giovi**. I visitatori della mostra possono ammirare un piccolo modellino funzionante, nonché un modello in scala della **Locomotiva Sampierdarena**, la prima progettata e realizzata interamente in Italia, dalle officine Ansaldo.



IL MASTODONTE - Ma cos'è, esattamente, il Mastodonte dei Giovi? Si è trattato di una particolare locomotiva a vapore doppia costruita per l'utilizzo specifico sul difficile tratto appenninico della nuova linea ferroviaria Torino-Genova inaugurata nel 1853.

La costruzione della Ferrovia dei Giovi, fortemente voluta da Cavour, che nelle intenzioni avrebbe dovuto essere **l'asse portante del sistema ferroviario piemontese collegando Torino alla città portuale di Genova**, aveva posto il serio problema del **come superare il valico dei Giovi con le sue fortissime pendenze**; inizialmente si era pensato di superarlo con particolari sistemi a fune con motori idraulici tuttavia, un concorso internazionale bandito dall'Austria per la Linea del Semmering aveva portato alla ribalta altre soluzioni più idonee ad aumentare la capacità di traino in salita delle locomotive dell'epoca. Le officine Cockerill avevano studiato una soluzione che aveva incontrato un particolare favore: **una locomotiva a caldaia sdoppiata**, con forno e tender al centro su un unico lungo telaio, che utilizzava un macchinista e due fuochisti. Tale soluzione colpì in particolare il brillante ingegnere italiano Germain Sommeiller, che tuttavia la ritenne di difficile circolabilità sulle strette curve dei Giovi dato il lungo passo rigido. Studiò quindi una geniale soluzione: la sua macchina era composta da **due locotender gemelle a 2 assi ad aderenza naturale accoppiate dal lato del forno in modo da essere snodate** (e staccabili all'occorrenza in caso di guasti o manutenzioni), con le scorta di acqua e carbone poste lateralmente ed una piattaforma snodata che permetteva la guida con un solo macchinista con il supporto di un unico fuochista.

Il nome di “Mastodonti dei Giovi” che venne attribuito loro per il loro originale aspetto e per la grande, (per l'epoca), potenza venne mutuato da quello di un grande rettile fossile rinvenuto durante lo scavo della galleria di valico nei pressi di Busalla. I mastodonti dei Giovi svolsero servizio fino alla metà degli anni 70 del XIX secolo quando vennero sostituiti dalle locomotive *Beugnot* a 4 assi accoppiati.

I PROSSIMI EVENTI - Il prossimo appuntamento con l'associazione del Mastodonte dei Giovi è **domenica 17 maggio, dalle 9,30 alle 17, con la “Borsa Scambio dei Giovi”** nella sede di viale Vittorio Veneto 1 (Ronco Scrivia), mostra-mercato di modellismo ferroviario e giocattoli da collezione. Sarà possibile anche visitare il plastico ferroviario attivo e in fase di ampliamento.



DLF, tantissime iniziative per il 25 Aprile

Testo e foto di Valentina Bocchino

Davvero tante le iniziative di quest'anno a cui il DLF ha partecipato per celebrare il 25 Aprile. Questo non è un anno come tanti: si è infatti giunti al 70esimo anniversario, e sempre più il 25 Aprile rappresenta un giorno fondamentale per la storia della Repubblica Italiana. È l'anniversario della rivolta armata partigiana e popolare contro le truppe dell'occupazione nazista tedesca e contro i fiancheggiatori fascisti della Repubblica Sociale Italiana, ma è anche l'anniversario della liberazione del campo di sterminio nazista di Auschwitz, un momento in più per riflettere sugli orrori della guerra.

Il DLF ha organizzato alcune iniziative insieme all'associazione La Locomotiva, ad Anpi e ai sindacati di categoria, tra cui celebrazioni all'officina di Genova Brignole, all'officina di Rivarolo e nell'atrio partenze di Genova Principe.

A Rivarolo hanno partecipato anche tante classi di alunni delle scuole del quartiere che hanno suonato e cantato alcune tra le più celebri canzoni dei partigiani, da "Bella Ciao" a "Fischia il vento" passando per "I ribelli della montagna".

E proprio ai giovanissimi erano rivolti gli interventi di Pasquale Costa (vice presidente Municipio Valpolcevera), Anna Maria Dagnino (assessore Comune di Genova) e Paolo Battifora (Ilsrec) che hanno spiegato l'importanza della memoria, dello studio della storia, di ragazzi diventati eroi della Liberazione, e il significato delle canzoni che gli studenti hanno cantato. Successivamente, sono state poste speciali corone commemorative per ricordare tutti coloro che sono caduti per la libertà.

A Genova Principe e a Novi Ligure invece hanno trovato una nuova casa le targhe commemorative che ricordano i ferrovieri scomparsi sia sotto i bombardamenti della Se-



conda Guerra Mondiale sia per effetto di incidenti sul lavoro nel secolo scorso. Le targhe erano collocate vicino all'ex officina di Trasta e all'ex deposito di locomotive di Novi San Bovo, oggi in totale stato di abbandono. Sono quindi state prelevate e ricollocate proprio in occasione delle celebrazioni della Liberazione.

Il gruppo Escursionisti DLF ha partecipato anche a "Scegli un sentiero, porta una bandiera tricolore e sali in Antola", un evento che ricorda e celebra gli avvenimenti che portarono alla faticosa data del 25 Aprile 1945, quando anche dal Monte Antola e dalle sue vallate i partigiani della "VI Zona Operativa" scesero per liberare Genova e altre città dal giogo nazi-fascista, ponendo le basi per un'Italia libera e democratica.

Proprio per la centralità e l'importanza che l'Antola e la gente delle sue valli ebbero nel periodo 1943-1945 questo evento cruciale è stato celebrato anche in montagna, anzi "sulla montagna" simbolo dei genovesi, dei partigiani e dei paesi del Trebbia, dello Scrivia e del Borbera.

E così tutti coloro che amano il monte sono saliti contemporaneamente da 22 località dove parte un sentiero per l'Antola, sentiero un tempo calcato dagli scarponi dei contadini e dei partigiani; chi a piedi, chi a cavallo, chi in bici, chi di corsa, con gruppi escursionistici, sportivi, culturali e alla presenza delle istituzioni del monte per un grande momento di incontro, amicizia, celebrazione e perché no, speranza per il futuro.



COUPON VACANZA®

VORRESTI ANDARE IN VACANZA GRATIS O CON SCONTI FINO AL 70%?

Tagliamo i costi di intermediazione così da offrire sempre il prezzo più competitivo del mercato. Scegli tra oltre **250 strutture** selezionate presenti sul catalogo Italia e neve.

Il buono è valido per prenotare **1 settimana di soggiorno Gratuito** in **FORMULA RESIDENCE** in un periodo di bassa stagione (periodo verde) e in **formula hotel** con **sconti fino al 70%**.

Con il DLF super sconti sulle vacanze!

Grazie a una convenzione con **Coupon Vacanza**, i soci dei circoli DLF della Liguria potranno usufruire di forti sconti per le loro vacanze: Coupon Vacanza taglia i costi di intermediazione così da offrire sempre il prezzo più competitivo del mercato. Si può scegliere tra oltre 250 strutture selezionate presenti sul catalogo Italia e neve.

Il buono per i soci è **valido per una settimana di soggiorno gratuito in formula residence in un periodo di bassa stagione (periodo verde) e in formula hotel con sconti fino al 70%**.

Come funziona? Versando una quota di partecipazione di soli 30 euro, i soci del DLF potranno usufruire delle condizioni esclusive del listino "soci premium" che si può trovare sul sito www.couponvacanza.it.



La convenzione è estesa a tutti i soci possessori della tessera DLF (Ventimiglia, Savona, Albenga, Chiavari, La Spezia).

Aderire è semplice!

Versa la quota di partecipazione di 30€ tramite bonifico bancario: DOPOLAVORO FERROVIARIO DI GENOVA
COD IBAN: IT19 U 05034 01429 000000000198

Oppure recandoti presso la sede DLF di Via Balbi 25/2 Genova.

Per info: contattaci al n° 010/261627

Rilascio/rinnovo della patente: con il DLF costa meno!

La Direzione Sanità di Rete Ferroviaria Italiana Spa offre presso le Unità Sanitarie Territoriali, fino al 31 dicembre 2015, la visita medica per il rilascio del certificato medico per patenti terrestri e nautiche (conseguimento, rinnovo, duplicato e conversione) al prezzo speciale di 25 euro per patenti A e B (tariffa ordinaria di vendita euro 35) e di 45 euro per patenti superiori e nautiche (tariffa ordinaria di vendita euro 55) a dipendenti ed ex dipendenti del gruppo, ai loro familiari, e ai soci DLF.

Per poter usufruire di questa promozione i destinatari della stessa potranno esibire, oltre alla documentazione richiesta, uno dei seguenti documenti:

- Documento di riconoscimento aziendale (smart card) rilasciato ai dipendenti del gruppo FS Italiane
- CVI – Carta per viaggi illimitati di I e II classe rilasciata ai familiari del dipendente aventi titolo
- CVI P – Carta viaggi illimitati di I e II per pensionati e loro familiari, rilasciata agli ex dipendenti delle Società e ai familiari aventi titolo
- Attestazione/autocertificazione di parentela con un dipendente in servizio/pensionato
- Tessera DLF

“Un onorevole siciliano” di Andrea Camilleri

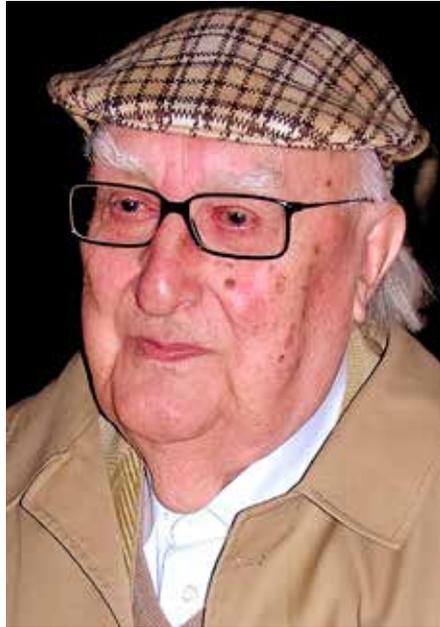
di Gianpiero Anelli

“Un Onorevole Siciliano – Le interpellanze parlamentari di Leonardo Sciascia” di Andrea Camilleri

Andrea Camilleri, inventore del commissario Montalbano, ha curato un testo interessante e intrigante in cui viene messo in luce l'impegno civile e politico di un “grande siciliano”, Leonardo Sciascia, uno dei più grandi scrittori italiani del secondo Novecento.

Leonardo Sciascia esordisce sulla scena politica siciliana nel 1975 quando viene eletto, come indipendente, nel Consiglio Comunale di Palermo nelle liste del PCI e, successivamente, nel 1979, come deputato con il Partito Radicale.

Nell'arco compreso fra il 1979 e il 1983 quando faceva parte del gruppo parlamentare Radicale, lo scrittore siciliano



ha presentato diverse interrogazioni ed interpellanze su problematiche diverse, tra cui l'uso delle armi da parte delle forze dell'ordine, la mafia, la vicenda dei petroli e il caso Pecorelli, la ricostruzione del Belice, l'uccisione del magistrato Ciccio Montalto e altro ancora.

In appendice sono raccolte alcune risposte del Governo alle interpellanze e interrogazioni di Sciascia.

Nella nostra biblioteca del DLF di Genova sono presenti, oltre al testo di Camilleri, altre opere di Leonardo Sciascia: “Fatti diversi di storia Letteraria e Civile (2 vol.)”, “Cronachette”, “Per un ritratto dello scrittore da giovane” e una delle sue opere più conosciute, “Il giorno della civetta” pensata durante una seduta parlamentare.

Vi aspettiamo!

Jiu Jitsu, piccole promesse crescono

di Roberta Marchese



Il saggio di giugno con le varie esibizioni degli allievi e dei maestri ha concluso l'anno di attività, ancora con grande soddisfazione evidenziata dai buoni piazzamenti nelle gare Ado-Uisp e con due nuovi campioni regionali. Noi “Amatori Jiu-Jitsu” del Centro Polisportivo DLF-Palagym di via Roggerone 8 a Genova Rivarolo oltre a divulgare, con serietà ed esperienza, la più antica delle arti marziali (Jiu-Jitsu), ci impegniamo da molti anni ad essere un luogo di aggregazione e di socializzazione per adulti, ragazzi e bambini.

Gli allievi, grazie alla provata esperienza del nostro staff, hanno la possibilità di sviluppare una valida formazione psicofisica, apprenden-

do tecniche di autodifesa contro ogni forma di bullismo o prevaricazione. Risulta molto stimolante ed educativo per i ragazzi praticare questa disciplina insieme agli adulti, pur con finalità differenti, offrendo un'opportunità di dialogo tra generazioni diverse anche se controtendenza. Importante anche la presenza di genitori e parenti, come semplici spettatori di queste potenzialità, che faremo del nostro meglio affinché si concretizzino.

L'invito a venirci a trovare e provare è sempre valido; Orario lezioni:

Martedì-Venerdì ore 17.00-18,30 bambini

Martedì-Venerdì ore 18.30-20.00

ragazzi/adulti





**ACQUARIO
DI GENOVA**

Ti emoziona per natura.

NUOVA VASCA DEI DELFINI:

*un'esperienza che ti fa
dimenticare tutto il resto.*

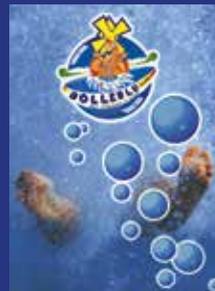


BIGLIETTI ACQUARIO IN VENDITA PER I SOCI DLF

(prezzi scontati ai Soci DLF)

IN VENDITA PRESSO IL DLF
DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ DALLE 9,00 ALLE 13,00

BOLLEBLU



SPECIALE CONVENZIONE BOLLE BLU

a Borghetto Borbera (AL)
uscita A7 Vignole Borbera

TARIFFE AGEVOLATE PER I SOCI DEL DLF



Per informazioni tel. 0143/69.239 - 0143/69.171

nikent



COMUNE DI GENOVA

Vicino alle persone

Da oltre 100 anni: Serietà,
Disponibilità e Rispetto.

AI SOCI DLF
SCONTO 50% su tariffe Autofunebri
e Furgoni Vito Mercedes-Benz, per servizi
in città e fuori comune oppure
SCONTO 100% su tariffe Manifesti Funebri.

- Prima azienda in Genova con certificazione della qualità di tutti i cofani forniti
- Pagamenti rateali personalizzati
- Trasporti in tutta Italia ed all'estero

AZIENDA SERVIZI FUNEBRI
DEL COMUNE DI GENOVA

Numero Verde
800-550755
CON OPERATORE 24 ORE SU 24