

superba

Associazione Dopolavoro Ferroviario di Genova



**GENOVA CAPITALE
DEL TENNIS**



**ESCURSIONISMO
CHE PASSIONE**



**TUTTI PAZZI
PER LE TORTE**



**GRUPPO
FERROMODELLISMO**



Sommario

l'Editoriale di A. Cabella pag. 3

Cultura e Società

Piani di Praglia, terrazza appenninica genovese: il Personale Viaggiante c'è di G. Anelli pag. 5

Digitale all'Albatros: salvare la tradizione e investire sul futuro di G. Anelli e V. Bocchino pag. 13

Progetto Scuola Ferrovia

Colori e fantasia, i ragazzi dipingono il sottopassaggio di V. Bocchino pag. 8

Servizi ai Soci

Convenzione MAMBILLA pag. 4

Convenzione AMT pag. 4

Convenzione OTTONELLO pag. 12

Convenzione ODONTOSALUTE pag. 16

Convenzione Acquario di Genova pag. 16

Sport

21° Trofeo - Memorial Massimo Vannuccini, vince la Pax Genova di V. Bocchino pag. 6

Omaggio all'indimenticabile Vujadin Bosckov di M. Lavagna pag. 7

C'è da sudare di S. Coppellotti pag. 10

Anche quest'anno missione Arezzo compiuta di P. Campione pag. 10

Il Tennis per continua a divertirsi di E. Zuccarino pag. 11

Andale, andale di L. Ottonello pag. 12

Vita Sociale

Circolo Nautico Vesima: Calendario Manifestazioni 2014 pag. 14

Borse di studio: regolamento pag. 15



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, V. Bocchino, A. Cabella, P. Campione, S. Coppellotti, M. Lavagna, L. Ottonello, A. Tommasi, E. Zuccarino.

In copertina: Maratona Bavisela

Direzione - Redazione - Amministrazione Genova 16126 Via Balbi, 25/2 - tel. 010 261627 - fax 010 261806
www.genova.dlf.it - e-mail: dlfgenova@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, 281
tel. 010513120 - Fax 010503320 - www.nuovaata.it - e-mail: info@nuovaata.it

Chiuso in redazione: 9 settembre 2014 - Tiratura 2000 copie - Associato Agenzia Stampa Nazionale DLF

L'editoriale

di Gianpiero Anelli

Decidere di svolgere attività associativa in una delle numerose Associazioni esistenti nel nostro Paese è sicuramente una scelta impegnativa, ma rappresenta un'esperienza di vita straordinaria, in quanto la bellezza e la soddisfazione del "fare per gli altri" ci ricompensa pienamente degli sforzi e dei sacrifici compiuti. Per quanto riguarda l'attività svolta presso il D.L.F. Di Genova, la nostra seconda casa, cosa c'è di più bello del sorriso dei bambini alla Festa della Befana? Della felicità dei ragazzini della Scuola Calcio mentre rincorrono o calciano un pallone? Dell'allegria e dell'esuberanza delle scolaresche durante il "Memorial Mantovani" all'Albatros? Del piacere di stare insieme ai soci più maturi mentre giocano a carte, o si esibiscono sui campi da bocce? Della soddisfazione di scartabellare liberamente e trovare un libro interessante nella biblioteca del D.L.F.? Degli occhi lucidi di gioia e commozione dei soci, con problemi di salute, ai quali è stata consegnata a domicilio la tessera?

Nulla è più bello che vivere personalmente queste emozioni! Purtroppo esistono anche lati negativi, infatti un forte rammarico, misto a rabbia, ci prende pensando alla perdita di diverse strutture sul territorio e quindi attività sportive, culturali, ecc, derivante sicuramente dalla crisi che colpisce il nostro Paese, ma principalmente dal progressivo disimpegno del Gruppo F.S., dall'Associazione Ferroviario e anche dalla scarsa lungimiranza di gestioni precedenti. Nonostante questo, grazie ad un impegno costante e ad un minuzioso controllo delle risorse, la Presidenza e il Consiglio Direttivo, coadiuvati da un gruppo straordinario di collaboratori, hanno saputo "fare squadra" ed sono riusciti ad apportare miglioramenti significativi in diverse strutture; fra queste al Circolo Nautico di Vesima, al Circolo Tennis di Quarto, al Circolo Don Minetti e al Cinema Albatros. Questi interventi sono stati pesanti dal punto di vista economico, ma indispensabili per proseguire le attività e necessari al miglioramento del servizio ai soci e come "forte segnale di vitalità dell'Associazione" sul territorio. Un Grazie di cuore ai soci e ai collaboratori che hanno contribuito ai lavori. Le motivazioni, che in passato convincevano i Ferrovieri ad iscriversi al D.L.F., erano dettate sia dalle numerose attività proposte, che dal forte attaccamento al "Mondo Ferroviario e Sindacale".

Ultimamente la maggioranza dei soci presta grande attenzione ai servizi offerti dal D.L.F. in termini di strutture, iniziative sportive, culturali e dopolavoristiche e convenzioni prima di iscriversi all'Associazione. Fra le iniziative di maggiore spessore volte ad allargare

la conoscenza del "Mondo Ferroviario" all'universo esterno ricordiamo il "Progetto Scuola – Ferrovia", portato avanti sul nostro territorio da una passione, professionalità insuperabili! Grazie alla collaborazione di presidi ed insegnanti sono state coinvolte decine di scolaresche, suscitando l'interesse di centinaia di giovani, potenziali futuri soci. Un progetto moderno e di prospettiva sicuramente da ripetere! Riguardo alle convenzioni, nonostante il periodo difficile, con un lavoro assiduo e puntuale il D.L.F. è sempre riuscito ad offrire proposte di qualità (vedi Guida Soci e banner Superba).

Il nuovo sistema di tesseramento digitale è sicuramente positivo per i ferrovieri in servizio, con trattenuta a ruolo anche se, per la rimarcata "scarsa collaborazione aziendale", il continuo spostamento di molti lavoratori, e purtroppo, il poco interesse dimostrato da diversi colleghi crea difficoltà a rintracciarli sul territorio. A diversi "lavoratori intercettati" grazie alle mail e alla collaborazione di colleghi, la tessera è stata portata sui posti di lavoro (Liguria, Basso Piemonte); a coloro che lavorano e risiedono in altre Regioni la tessera è stata spedita presso le loro abitazioni. Ad oggi rimangono da consegnare una trentina di tessere su 1.662 iscritti. Ritengo invece che il nuovo sistema presenti diversi problemi per i soci pensionati e frequentatori; fra questi l'invito a restituire la tessera in caso di mancato rinnovo cade spesso nel vuoto; la tessera rimane all'interessato che può continuare ad usufruire delle convenzioni previste. Non tutti i locali convenzionati infatti controllano l'avvenuto rinnovo della tessera. Facciamo notare che "l'attivazione della tessera" crea a molti soci disagi e problematiche da non sottovalutare.

Un altro modo per dimostrare che i soci sono essenziali, perché rappresentano il "Cuore dell'Associazione", è quello di portare sui posti di lavoro copie cartacee di "Superba", la "Voce del D.L.F. di Genova". Ricordiamo che ai colleghi in servizio la rivista cartacea non viene spedita, purché non ne venga fatta specifica richiesta, in quanto è visibile online sul sito del D.L.F., ma per molti colleghi avere fra le mani la rivista, guardare le foto e leggere gli articoli reca grande soddisfazione e un legame più forte con l'Associazione. Questa iniziativa è portata avanti anche nei Circoli e locali convenzionati.

Il contatto diretto con i lavoratori e i soci permette anche di avere in diretta suggerimenti, consigli e critiche; in questo modo l'Associazione è viva, si sviluppa e rimane aperta ai cambiamenti senza perdere definitivamente i valori storici presenti nel suo DNA.

L'anno prossimo la nostra Associazione compirà 90 anni; Buon Compleanno Dopolavoro Ferroviario!

*Il nuovo
Direttore
Responsabile
Valentina
Bocchino*



Sono Valentina Bocchino, ho 27 anni, sono una giornalista, e da sempre amo scrivere.

Ho iniziato da piccola, scoprendo una Olivetti Lettera 32 nel cassetto dei miei genitori e facendola diventare la mia fida compagna di giochi, mentre a scuola, sotto il banco, impaginavo di nascosto i giornalini di classe.

La mia passione è accresciuta nel tempo, e oggi, dopo numerose esperienze in campo giornalistico, collaboro con il Secolo XIX, lavoro come addetta stampa per un'associazione genovese, e ho fondato e dirigo Cronache Ponentine (www.cronacheponentine.com) una testata giornalistica su internet. Sono laureata in Informazione ed Editoria.

Credo nel buon giornalismo, quello che si basa sulla verifica delle informazioni e che deve essere valorizzato senza titoli "strillati", nelle buone notizie – che ci sono e che hanno tutto il diritto di essere pubblicate – nel lavoro di gruppo e negli strumenti della tecnologia, un'amica che ci aiuta di giorno in giorno in ogni campo del nostro agire quotidiano, anche in quello dell'informazione.

Ed è un grande onore per me dirigere "Superba", storica rivista del Dopolavoro Ferroviario di Genova: attraverso questa testata mi piacerebbe creare una redazione dinamica in grado di dare un'informazione colorata, ricca di testi ma anche di immagini – perché si sa, a volte le fotografie sanno comunicare meglio delle parole – e di storie che sarete tutti voi a raccontare, per far meglio conoscere la realtà del Dlf e dei suoi meravigliosi soci nelle sue infinite sfaccettature.

Un abbraccio e... buon lavoro a tutti noi.

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 chi si sposta tutti i giorni nella nostra città.**

Foto Ines Battista

**La convenzione è valida
per tutti i soci del DLF Ferrovieri.**

Sono mancati all'affetto dei loro cari i ferrovieri pensionati
Giuseppe Fani, Attilio Alfieri e la socia del Dlf Genova *Maria Cristina Balsano*.

A tutti i congiunti dei defunti il Dopolavoro rivolge un grande abbraccio.

Nuovi traguardi per il Dlf Running Team!

a cura del gruppo

Il gruppo podistico Dlf Running Team si arricchisce di nuovi traguardi. I nostri atleti si cimentano in gare sempre più difficoltose ed impegnative che spaziano dalle classiche gare su strada da brevi e medie distanze fino ad arrivare alla regina delle gare per antonomasia, la Maratona, smarcando an-

che una gara "particolare" sulle nevi di Prato Nevoso. I traguardi raggiunti grazie al costante impegno, dedizione e programmazione per giungere alla gara nelle condizioni psico-fisiche ottimali sono lusinghieri. Elenchiamo le gare svolte ed a titolo prettamente di cronaca i tempi ottenuti.

Mezza Maratona Genova

- Pienovi Andrea 1h40
- Esposito Luca 1h42
- Cavagnola Erik 1h48
- Migliorisi Robert 1h54

Maratona di Roma

- Pienovi Andrea 4h 05'

Maratona di Trieste

- Barbieri Diana 4h 07'
- Campione Pietro 4h 07'

Mentre i veterani, da sempre bandiere del nostro gruppo si sono divertiti in una gara considerata una "classica" dal nostro team:

La Salita al Castello di Arezzo.

- Ansaldo Roberto
- De Martino Carmine
- Cera Bruno

La carrellata di immagini testimonia la soddisfazione per i risultati ottenuti dai nostri atleti e spera di stuzzicare la voglia degli indecisi ad iscriversi per nuove e divertenti sfide al nostro già affiatatissimo gruppo.



Comunichiamo che è in fase di realizzazione presso la sede di via Balbi 25/2 a Genova, un plastico ferroviario in scala H0 (1:87), di marca Marklin, gradito omaggio della Signora Lucia, vedova Francia, dopo la scomparsa del marito Romano grande appassionato di modellismo ferroviario. Il Dopolavoro propone a chi fosse interessato di collaborare al completo montaggio di tutto il sistema ed eventualmente a costituire un futuro gruppo di ferromodellismo. Si ringrazia sentitamente la Signora Lucia per il privilegio accordatoci quale espressione di cortesia e legame affettivo.



OFFERTA AI SOCI

Corso di navigazione da diporto propedeutico alla patente nautica.

L'occasione di approfondire l'arte marinaiasca e metterla subito in pratica con l'aiuto di esperti velisti e lupi di mare!



Per informazioni contattare la sede del DLF al numero 010 261627 oppure all'indirizzo dlfgenova@dlf.it



*Sono aperte le iscrizioni al gruppo
pittura con corso di base.
Insegnante Antonella Checco. Tel. 010.261627*



**ANCHE QUEST'ANNO
PROSEGUIRÀ IL CORSO
CALCIO BAMBINI
PRESSO IL CIRCOLO
DON MINETTI
A CURA DEL DLF
DI GENOVA**

ISCRIZIONI APERTE!



SUPERBA è ON-LINE!

Nella nostra pagina web www.genova.dlf.it troverete i contenuti di questa rivista più altri articoli interessanti. Si apre uno spazio più ampio a disposizione di nuove idee e nuove collaborazioni. A chi volesse dare il suo contributo segnaliamo il nostro indirizzo di posta elettronica: dlfgenova@dlf.it

Superba è anche su facebook



*Si è brillantemente laureata la neo socia **Stefania Zucchetto**
in Ingegneria Gestionale; con la votazione di 110/110*

Alla dottoressa gli auguri di tutto il Dlf.

Novembre, esci da questo Agosto!

di Sergio Coppellotti

Purtroppo questa estate 2014 non è per niente amica dei ciclisti, come dimostra il titolo di questo articolo liberamente tratto da una frase de "L'Esorcista". Il cielo continuamente va-riabile fra il sereno ed il nuvoloso, i piovvaschi improvvisi e a volte molto forti, le cosiddette "bombe d'acqua" non invogliano certo alle escursioni in bicicletta. Ciò nonostante non possiamo proprio fare a meno delle due ruote, però le nostre uscite sono gioco-forza ridotte nel numero ma soprattutto nelle distanze. Siamo costretti a girovagare nei paesi vicino a casa: il fatto positivo è che abbiamo riscoperto Montoggio, Bastia, Nenzo, Montemaggio che ultimamente, essendo impegnati in percorsi nuovi in regione, avevamo trascurato. In questi paesi si respira ancora la serenità delle cose antiche, il tempo sembra fluire con un ritmo più lento che altrove ed è molto rilassante specie con la lentezza della bici. Speriamo che la stagione a settembre sia migliore e ci consenta di fare i recuperi dei percorsi che non siamo riusciti ad effettuare fino ad ora, uno su tutti quello che ci vedrà impegnati nel Passo del Bracco con arrivo nel meraviglioso borgo di Portovenere.

Pubblichiamo una foto storica: il raduno nazionale svolto a Numana (Ancona) 1998.

In alto a sinistra:

Della Monica, Rollero, Martucci, Nitti

Seduti:

Cazzulini, Fanzio, Tirota, Canepa, Coppellotti, Mantovani.



Dott. Silvio Giacomo Ottonello
Medico Chirurgo Dentista
 Specialista in Implantologia - Protesi - Medicina Estetica

Convenzioni DLF

(vedere listino in sede)

Promozione fino al 31/12/2014

prima visita gratuita

RX endorale gratuita

ablazione tartaro a prezzo scontatissimo

Via Vesuvio 23/47
 Genova
 (penultima fermata 35 barrato)

Corso Italia 8
 Albisola Superiore (SV)
 (150 m a destra uscendo dalla stazione FS)

cell. 348 29 24 001 - silviottonello57@gmail.com - www.docstudiottonello.it

La trazione a vapore

di Angelo Malaspina e Nadia Farneschi

Viene trattato di seguito un argomento che ha riscosso notevole successo nell'ambito del progetto Scuola Ferrovia, durante una relazione del gruppo del Dif nelle scuole medie di Campomorone.

Il contesto

Alla fine del 1800 le linee ferroviarie avevano raggiunto uno sviluppo prossimo a quello attuale, mentre la trazione dei treni era esercitata esclusivamente con locomotive a vapore. In Italia il consumo di carbone per la trazione era notevole e i costi per il suo approvvigionamento pesavano non poco sui bilanci delle varie compagnie in cui era diviso il paese, anche in considerazione del fatto che doveva essere importato. L'uso del carbone per la trazione a vapore non poneva solo problemi di costi, ma anche di sicurezza sia per i lavoratori (personale di condotta, frenatori, fuochisti), sia per i passeggeri. In un paese come l'Italia, dall'orografia complessa, che già all'epoca vantava un notevole numero di gallerie alcune delle quali con un tracciato caratterizzato da forti pendenze, i rischi erano notevoli e forse sottovalutati. Nelle gallerie il fumo generato dalle locomotive ristagnava dopo il passaggio dei treni creando difficoltà di respirazione al personale e ai viaggiatori oltre che problemi di visibilità, in particolare nelle gallerie più lunghe e acclivi i fumi mescolati al vapore, creavano una patina viscosa sulle rotaie che provocava lo slittamento delle ruote delle locomotive. All'epoca per mitigare tali rischi furono individuate misure tecniche come l'individuazione di composti di carbone meno venefici e la realizzazione di pozzi di ventilazione e misure di circolazione come limitare sia la frequenza

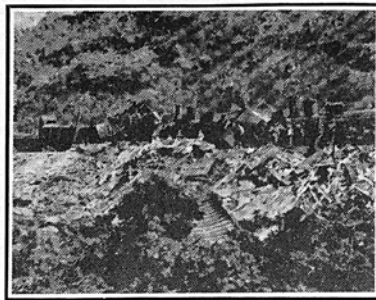
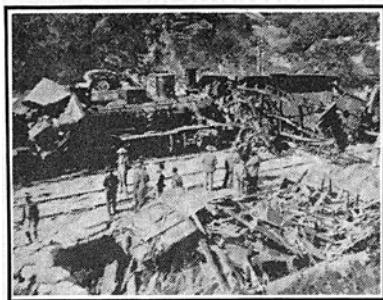
dei convogli per permettere la liberazione dei fumi, sia il peso dei treni merci per ridurre lo slittamento delle ruote, posizionare la locomotiva di rinforzo in coda, nel caso ci fosse bisogno di tre locomotive la sua posizione doveva osservare regole legate al peso e alla lunghezza del treno. Per limitare i rischi di avvelenamento del personale all'uscita del tunnel, a Pontedecimo o a Busalla, come per altre gallerie della rete, era somministrato "per servizio" un bicchiere di latte a scopo disintossicante. Tali misure, per altro prese nel tempo e non in modo omogeneo, soprattutto sulla qualità del carbone che andava ad incidere

sui costi, non furono sufficienti non solo ad alleviare gli enormi disagi al personale, ma neppure ad abbassare in modo significativo il livello di rischio e lo dimostrarono i diversi incidenti, alcuni anche molto gravi, che si verificarono e che nel tempo sono andati dimenticati. Per rispetto dei sacrifici di questi ferrovieri di oltre cento anni fa si riporta la cronaca del grave incidente che accadde sulla linea dei Giovi il giorno 11 di agosto dell'anno 1898.

Il fatto

Era una calda serata estiva quando un pesante treno merci con due locomotive, una in testa ed una in coda, percorreva la tratta Genova Pontedecimo-Busalla; sulla macchina di testa "Gerione" del treno merci n. 3182, allora le locomotive erano ancora contraddistinte da un nome proprio, si trovava il macchinista Bruschelli. All'ingresso della galleria dei Giovi, il treno aveva una velocità di circa 12 km/h, normale allora su questa tratta acclive al 35 per mille; ma subito all'interno la velocità diminuì; dalla locomotiva di coda, partì il fischio d'avviso che c'era qualcosa di anomalo. All'interno del tunnel il treno si fermò per circa 15 minuti, allo scopo di aumentare la pressione alla macchina di coda che slittava; poi i macchinisti delle due locomotive ripresero la corsa, ma il treno era "duro" e si muoveva a stento. A 250 metri dallo sbocco nord, il fuochista della locomotiva di testa cadde svenuto sul carbone del tender; allora il macchinista,

senza potersene occupare, diede il massimo sforzo alla macchina ed alimentò lui stesso la caldaia, ma il treno continuò ad avanzare lentissimo, finché si trovò allo sbocco di Busalla. La locomotiva di testa e due vagoni erano fuori dalla galleria ancora in salita, ma il treno rallentava ancora. Bruschelli fischì ai frenatori, ma questi non risposero: poi il treno si fermò, e quasi subito, per il suo peso, cominciò a retrocedere; egli fece nuovi richiami ai frenatori, ma di nuovo senza risultato. Azionò allora anche il freno del tender, sperando che nella discesa i suoi colleghi tornassero in se, e l'aiutassero, poi continuò con il fischio di



Due drammatiche immagini del disastro ferroviario al piano orizzontale dei Giovi

Il fumo in galleria asfissia i ferrovieri il treno abbandonato a se stesso ritorna a valle e va a schiantarsi contro un altro convoglio

Disastro ferroviario sotto la galleria dei Giovi. Scontro di treni per assistenza del personale di macchina. — Al momento di andare in macchina con la prima edizione ci giunge notizia di un gravissimo disastro ferroviario, avvenuto a Pontedecimo alle ore 20 circa. Presso quella stazione si trovava un treno merci, diretto a Genova e proveniente da Lodi. Il treno stava per sboccare dalla galleria dei Giovi quando parte dei carrozzoni si staccarono, non si sa in qual modo né per qual motivo, e andarono a investire il treno 120 partito da Genova alle ore 6,5 e diretto a Ronco.

L'urto fu terribile: parte dei carrozzoni si rovesciarono e una ventina di passeggeri rimasero più o meno gravemente feriti. Si hanno pare a deplorare quattro morti, che si dice siano tutti del personale viaggiante: tra questi vi sarebbero due macchinisti. Verso le ore 23 il signor Villavecchia notissimo

e stimatissimo negoziante della città nostra, ci telefonava dal suo ufficio di via Carlo Alberto, riferendoci quanto segue:

— Mi trovavo io pure assieme ai miei tre figli, per recarmi in campagna, sul treno partito da Genova alle 6 e 5 minuti. Quando raggiungemmo il cosiddetto Piano orizzontale il nostro treno si fermò per lasciare la linea libera ad un treno merci proveniente da Lodi. Quando questo treno ebbe imboccato la galleria e percorso un tratto che non saprei precisare, ma breve, avvenne un caso tremendo, come ho potuto sapere dopo. Per il maledetto carbone usato da tempo a questa parte dalla società ferroviaria, tutto il personale di macchina del treno merci, fu colto all'improvviso da asfissia; chi cadde riverso là dove si trovava; chi precipitò a terra, e fu poi stracciato da tutto il peso delle ruote che passarono sul suo corpo. Il treno abbandonato a se

stesso, senza più governo di freno che lo dirigesse, senza più una forza intelligente che potesse, in quel supremo momento, avere ragione della forza brutale e cieca della macchina, cominciò a rinculare spaventosamente, vertiginosamente, nella sua orribile corsa all'indietro venne a cozzare contro le prime vetture del nostro treno... Ma quale urto, mio Dio! tremendo, indescribibile. Io ne avrò per lungo tempo l'infernale rumore nella testa.

— Intuiti, come in un lampo, quello che accadeva. Alzatosi come spinto da una scossa elettrica, afferrai le mie tre creature, e le lanciai fuori dal carrozzone, precipitandomi dietro ad esse; poi vidi, come in una visione terrificante quello che era seguito. Cinque o sei carrozzoni, i primi che subirono l'urto del treno merci rinculante, volarono in pezzi, ma che dico! in schegge minute, come disfatti da una forza gigantesca,

annientati. Da ogni parte mi ferivano l'orecchio gemiti di feriti, urla di dolore e di rabbia dei dilaniati, mezzo straccellati, trascinanti per terra e lasciando dietro a loro brandelli di carne e frantumi di ossa; udii imprecazioni contro la ferrovia chiamata in colpa di tanto disastro; poi chiazze di sangue, e qua e là visi incadaveriti dall'asfissia... Sottrassi me ed i miei figli dal quel disumano spettacolo, perché era da perdere la ragione.

Alle 12,20 il nostro corrispondente da Sampierdarena ci telefonava: — E' arrivato in questo momento il treno diretto da Ronco. Tale treno fu fatto fermare così per aspettare la coincidenza di altri due treni, dei quali tutti venne formato un treno unico, che fu istradato sull'altra linea di Mignanego.

— Circa all'investimento, viaggiatori giunti qui adesso, esultanti, esultanti sotto l'impressione

e l'incidente dei Giovi

allarme. Il macchinista Cardellino nella locomotiva di coda "Titano" era svenuto e nulla poté per cercare di fermare il treno, la macchina che fu abbandonata a se stessa. Bruschelli si era ormai reso conto del disastro che l'attendeva: fuori dalla galleria, quelli del personale, davanti a cui passava nella sua vertiginosa discesa, gli dicevano: "Buttati giù, che gli altri sono stesi sulla macchina!" ma egli non abbandonò il fischio ed il regolatore della contropressione, per cercare di diminuire gli effetti di un urto che appariva ormai inevitabile. Il treno merci a forte velocità andò a scontrarsi con un treno viaggiatori, sullo stesso binario, fermo a Piano Orizzontale in attesa da mezz'ora della via libera. L'urto fu terribile, diversi vagoni vennero distrutti. Fra i rottami si contarono 12 vittime tra le quali 6 erano ferrovieri, molti di più furono i feriti.

Le cause

Le cause ufficiali del disastro furono attribuite al peso eccessivo del treno merci e alla precedente circolazione di treni, troppo intensa in relazione alla lunghezza della galleria (3.258 mt.) e, soprattutto, alla sua pendenza, una delle maggiori dell'intera Rete. L'incidente destò grande sgomento allora su tutta l'opinione pubblica quando il treno era il mezzo di trasporto tecnologico per eccellenza e uno dei passeggeri, che miracolosamente riuscì a mettersi in salvo, riferì ad un cronista de Il Secolo XIX che: "... per il maledetto carbone usato da qualche tempo a questa parte dalla società ferroviaria, tutto il personale di macchina del treno merci è stato colto da asfissia assieme al frenatore che, cadendo dalla sua cabina soffocato dal fumo, ha lasciato il treno abbandonato a se stesso".. Le vaporiere dell'epoca erano infatti da alcuni anni alimentate da una particolare miscela: le mattonelle di carbone. Si trattava di un composto formato da un impasto di pece, catrame e polvere di carbone che, se da un lato permetteva un notevole risparmio di "esercizio", limitando i costi, dall'altro, durante la combustione, sprigionava esalazioni altamente vefifiche.

I provvedimenti e gli sviluppi tecnologici

Il fatto approdò in Parlamento e sotto accusa finirono le mattonelle di carbone prodotte dalla Carbonifera di Novi Ligure di proprietà del conte Raggio. La decisione del Direttore Generale delle Ferrovie di acquistare direttamente carbone inglese di migliore qualità provocò la forte contrarietà del conte che vedeva sfumare i suoi guadagni; ma alla fine fu costretto a rimodernare i suoi impianti di produzione, reinvestendovi parte della sua enorme fortuna. La società Mediterranea fu costretta, in collaborazione con l'università di Genova ad effettuare studi sugli effetti dei fumi e sulle metodologie per ridurli. Si dimostrò innanzitutto l'inefficienza dei pozzi di ventilazione nello smaltire i ristagni di fumi e si decise l'installazione di un sistema di ventilazione forzato all'imbocco sud del traforo. Gli studi evidenziarono come i macchinisti fossero sottoposti nella galleria a temperature fino a 50°C e a valori di monossido di carbonio estremamente elevati, con effetti molto dannosi sulla salute oltre

che sulla capacità di operare in sicurezza. L'effetto più importante fu, tuttavia, il forte impulso dato all'elettificazione della linea, fra le prime in Italia, ad essere elettrificata in corrente alternata trifase. La forte pendenza della tratta porterà, inoltre, allo studio e realizzazione di mezzi quali la locomotiva elettrica FS E.550 (detta il mulo dei Giovi) in grado di aumentare il carico utile sulla linea del 30% e a più che raddoppiare la velocità dei convogli.

Considerazioni

Gli incidenti dovuti al fumo purtroppo continuarono tuttavia a funestare il trasporto su rotaia in Italia e nel mondo; un analogo incidente avvenne in Svizzera nel 1926, fino al più grave di tutti avvenuto in Basilicata presso Balvano, nel 1944, dove a causa di un treno merci con trazione a vapore che si fermò nella galleria dell'Arma perirono per asfissia oltre 600 persone, tutti clandestini provenienti soprattutto dai grossi centri del napoletano, stremati dalla guerra, che nei paesi di montagna lucani speravano di poter acquistare derrate alimentari in cambio di sigari e caffè distribuiti dagli statunitensi. Fu la maggiore sciagura ferroviaria della storia d'Italia, archiviata sul piano giudiziario come "sciagura per cause di forza maggiore". Per spegnere sul nascere una vertenza che avrebbe potuto trascinarsi per anni, il Ministero del Tesoro sancì l'emissione di un risarcimento come se si trattasse di vittime di guerra (risarcimento che venne erogato dopo oltre 15 anni). La parola fine alla catena degli incidenti dovuti al fumo provocato dalla trazione a vapore fu messa nei primi anni '80 del secolo scorso, quando l'ultima locomotiva a vapore entrò a far parte dei mezzi d'epoca. Sulle attuali linee non elettrificate circolano locomotive diesel nel pieno rispetto delle norme europee sulla sicurezza del lavoro. Misure speciali vengono prese nei casi di lavori di manutenzione in galleria con l'uso di mezzi dotati di motori per garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori.



Bibliografia:

"IL fumo, l'antico spettro delle gallerie" di Maurizio Panconesi
 "Lo scandalo delle forniture ferroviarie e la questione del Terzo Valico" di Gian Battista Cassulo
 "Il Treno 8017 Una Tragedia Dimenticata Balvano, 3 marzo 1944" di Salvatore Argenziano e molti articoli riportati sul WEB alle voci incidente dei Giovi e incidente di Balvano; nella foto una immagine dell'incidente dei Giovi ripresa il giorno successivo.

Genova capitale del tennis in Italia

di Emanuele Zuccarino

Il Comitato Ligure della FIT ed il suo Presidente Andrea Fossati in particolare, sta lavorando veramente molto bene e sta portando a Genova il grande tennis. Dopo la sfida tra i Big di sempre (Mc Enroe, Lendl, Ivanisevic e Chang) che si disputerà ad ottobre al Mazda Palace della Fiumara per la prima volta, è notizia di questi giorni che l'ultima riunione del comitato centrale della FIT ha portato una gradita sorpresa alla nostra città: Genova infatti è stata scelta tra le altre candidate per ospitare - dopo Rovereto - le fasi finali della serie A per i prossimi due anni. Questo tipo di manifestazioni, insieme a quelle già in programma, fanno di Genova l'indiscussa capitale del tennis in Italia e ciò, oltre che motivo di orgoglio per la nostra città, è anche un elemento che sicuramente farà crescere l'interesse per questo sport in tutti i circoli della regione. Il nostro circolo in particolare, sempre attento a lavorare sui giovani, sicuramente trarrà beneficio dall'interesse che queste manifestazioni susciteranno, e speriamo di riuscire anche a portare qualche campione a farci visita e ad effettuare qualche scambio con i nostri iscritti alla scuola tennis. A questo proposito il Presidente Guastamacchia, sempre "iperattivo", sta già preparando sia il tabellone dei corsi per la prossima stagione che inizierà ad ottobre e che quest'anno presenterà alcune novità di rilievo e qualche cambiamento nella struttura tecnica dei maestri. In concomitanza con l'arrivederci al maestro Bruno Parodi che si è brillantemente laureato e inizia la sua attività lavorativa e che, con l'occasione, ringraziamo per il proficuo impegno da lui profuso in questi anni per far crescere le giovani promesse del circolo, sono state decise alcune variazioni alla struttura tecnica.

La socia Francesca Rizzo (detta "Paki")

ha a sua volta brillantemente superato il corso per istruttrice di primo grado e si accinge ad un maggior impegno in fase di insegnamento specialmente con i più piccini.

È in programma un corso specifico per agonisti che terrà Luca Barabino, validissimo maestro che ha già allenato atleti di livello e che hanno raggiunto ottimi risultati e collaborato con il circolo in vari stage estivi.

Speriamo che queste iniziative aiutino ulteriormente a far crescere le nostre squadre che competono nei campionati FIT e che lo scorso anno, per sfortunati incidenti, non sono riuscite a raggiungere gli obiettivi sperati.

Oltre a quanto sopradetto proseguirà la consueta attività sportiva che il circolo continua a svolgere in favore degli iscritti con i tornei sociali sempre molto partecipati, con grande agonismo in campo ma in un clima di totale amicizia e rispetto.



Il rinnovato **Circolo Tennis DLF**
di Genova Quarto ha aperto le iscrizioni
ai nuovi soci ed è a tua disposizione
per accoglierti presso le proprie strutture sportive.



Per ogni ulteriore chiarimento e/o informazioni puoi contattare
Il maestro Guastamacchia ai numeri 0103071067 - 3356923710
Ci trovi anche sul sito www.tennisquarto.com



A Vesima è già tempo di polenta

di Valentina Bocchino – Foto di Flavio Scanarotti



Se proprio non riuscite a mettere nella stessa frase le parole “polenta” ed “estate”, sicuramente dopo questa stagione anomala – con tanta pioggia e poco caldo – avrete cambiato idea.

E così il circolo nautico di Vesima, gestito dal Dlf, ha organizzato una cena molto particolare il 12 luglio, a base di polenta e salsiccia: l'evento è stato partecipatissimo, con una lunga tavolata che partiva dalle ultime cabine per arrivare allo spazio barbecue vicino all'ingresso. I numeri dimostrano l'alto gradimento della cena: sono stati consumati ben 20 kg di polenta, 25 kg di salsiccia e 30 litri di sugo! Ad allietare la serata, le “Mancate Coincidenze”, la scatenata band di ferrovieri con la passio-



ne per la musica. Non solo: per ricordare quanto è stato fatto a Vesima in tutti questi anni, è stato proiettato un video realizzato dai soci Dlf con le vecchie fotografie raccolte nel tempo. Da quando il circolo nautico era poco più di una tettoia, negli anni '70, allo splendido stabilimento di oggi che ospita ferrovieri e non, amici da generazioni che spesso sono cresciuti insieme giocando sulla sabbia di Vesima. La serata è stata anche l'occasione per premiare i vincitori della gara di petanque.

L'evento per fortuna è riuscito in pieno nonostante le nuvole minacciose all'orizzonte che si sono trasformate – in tarda serata – in un intenso temporale. Chiamatela, se volete, estate.



Sfida tra pasticceri a Vesima

di Valentina Bocchino – Foto di Flavio Scanarotti

C'è il mare d'inverno, con la neve sulle barche capovolte, il Polo Sud con pinguini e igloo, una distesa di neve e molto altro ancora: si sono sbizzarriti gli aspiranti cuochi del Circolo Nautico di Vesima, gestito dal Dopolavoro Ferroviario, per la seconda edizione del "Pasticciere da Spiaggia". E così, il 13 luglio, tutti hanno potuto vedere (e gustare) le opere di chi si è cimentato nella pasticceria classica e chi ha scelto l'arte del cake design tra pasta di zucchero, pan di spagna, creme, forme e colori di ogni tipo. Il tema - forse adatto per questa estate, quanto mai anomala - era "Il freddo inverno", e i partecipanti hanno dovuto sottostare al giudizio di una giuria composta da cinque elementi, severissimi (ma non troppo) con le loro palette a forma di cucchiaino.

I giurati avevano a disposizione un punteggio da 0 a 5, escluso il presidente della giuria che poteva arrivare fino a 10. Ad ogni assaggio, bisognava votare il gusto, la bellezza, e l'aderenza al tema del concorso.

Dopo un'attenta analisi, il primo premio - a pari merito - è

andato a Mariella Bracco e Vittoria Mancina che hanno preparato le torte più belle e buone: la prima con i pinguini che giocano nella neve vicino a un igloo, che però si è un po' sciolta durante il trasporto. «Le condizioni meteorologiche sono cambiate durante il tragitto tra Genova e Vesima, provocando il disgelo!» commenta un bigliettino messo dalla cuoca a corredo della torta. La seconda ha come protagonisti sempre i simpatici animali bianconeri, stavolta coperti con sciarpa e berretto, intenti a pescare nel ghiaccio. Alle due vincitrici un premio di "incoraggiamento": un cappello da cuoca e un mattarello.

È un concorso che ha attirato aspiranti pasticceri di tutte le età, dalle nonne alle nipotine, come la piccola "aiuto cuoca" Beatrice, di soli sei anni e mezzo, con il grembiule della gara grande come un vestito.

Ma non sono stati solo i giurati ad aver approfittato della bontà delle torte: alla fine della gara - per la gioia di grandi e piccini - i dolci sono stati serviti a tutti gli ospiti del circolo nautico per un goloso aperitivo.



La storia di Simone

di Valentina Bocchino

Una serata con gli amici, lo schianto in auto nella notte, e poi – per la famiglia Zito – è iniziato il calvario: la drammatica storia di Simone Zito inizia il 13 ottobre 1996 quando il ragazzo, allora 19 anni, si trova in macchina con un amico vicino alla sua casa di Bistagno, nell'Alessandrino. Tornano da una partita di calcio, ma qualcosa va storto, e l'amico di Simone perde il controllo dell'automobile che accelera, sbanda, e si schianta. I soccorsi arrivano ma il corpo di Simone è incastrato tra le lamiere della macchina accartocciata su se stessa. La diagnosi è pesantissima: sindrome apallica, detta anche coma vigile. Tradotto: stato vegetativo derivato dal grave trauma cranico.

E per i genitori di Simone (il padre, Mario, ha lavorato per anni come ferroviere a Genova Principe) la vita diventa durissima: dopo quarantotto mesi in ospedale, Simone viene dimesso ma ha bisogno di continue cure, e la clinica più vicina per trattare il suo tipo di disabilità si trova in Svizzera. La burocrazia infinita e i dissidi con la Asl non hanno aiutato, senza contare l'automobile usata da papà Mario per portare Simone in Svizzera due volte all'anno, una vecchia Opel di quindici anni e più di settecentomila chilometri.

Dopo aver ipotecato la casa di Bistagno e aver contratto debiti vari, la famiglia Zito, che oggi vive ad Arenzano, ha anche collocato alcuni salvadanai nei supermercati Unes in Piemonte e in Lombardia.

A questo si aggiunge anche la preoccupazione per una sedia a rotelle verticalizzante caldamente consigliata dai medici svizzeri nel 2011, per combattere contro la tetraparalisi e i crampi addominali. La sedia è stata richiesta alla Asl, il tempo però stringe, l'automobile di Mario non



ce la fa più e la salute di Simone potrebbe peggiorare: «La riabilitazione, unita a tutti i nostri sacrifici, sta dando dei risultati – dice Mario Zito – Simone oggi si muove, e inaspettatamente quattro anni fa gli è tornata anche la voce. Per noi è un'enorme gioia, ma le nostre risorse sono sempre più limitate e rischiamo di non poter più continuare».

AIUTIAMOLO A METTERSI IN PIEDI

necessitano attrezzature per la riabilitazione e di un automezzo attrezzato per il trasporto

CHI LO DESIDERA PUÒ EFFETTUARE UN VERSAMENTO A FAVORE DI **ZITO SIMONE**

				agenzia di ALESSANDRIA – Piazza Turati, 9		
F	02008	10410	000002265854	IT71 F020 0810 4100 0000 2265 854	UNCRIT2BCB7	
CIN	ABI	CAB	CONTO	IBAN	BIC	
				agenzia di MONASTERO BORMIDA (AT) - Via Verdi, 25		
S	06085	47510	000000024638	IT11 S060 8547 5100 0000 0024 368	CASRIT22	
CIN	ABI	CAB	CONTO	IBAN	BIC	
				agenzia di BISTAGNO (AL) - Corso Italia, 46		
L	03069	48010	100000003465	IT22 L030 6948 0101 0000 0003 465	BCITITMM	
CIN	ABI	CAB	CONTO	IBAN	BIC	

Quelli eran giorni...

di Bruna Taravello

Questa è la storia di un manipolo di eroi che riuscì ad aver ragione di biciclette, scarponi e pure del meteo.

Un pomeriggio di un giorno da cani, climaticamente parlando, cercavano di far stare dentro auto di innegabile capienza biciclette, borse, teli e scarpe.

Ogni gruppo, più o meno alla medesima ora, all'ingresso di ogni varco autostradale da Pegli a Nervi, aspettava qualcuno: poteva essere chi aveva già deciso di partire pedalando sotto l'acquazzone, oppure chi faticosamente trasbordava bici e camere d'aria da un'auto all'altra, tutto questo mentre il cielo suggeriva vistosamente di ritentare un altro giorno.

Niente da fare: con gli inevitabili sfasamenti di orario, nel tardo pomeriggio stavano tutti attraversando, in vari punti, la Pianura Padana flagellata da quella che poi scoprirono essere un'alluvione, mentre si dirigevano verso Ferrara, punto di partenza.

E finalmente, ecco la città degli Estensi, ancora più suggestiva perché deserta e luccicante sotto la pioggia.

A questo punto inizia la presentazione e la conta di chi manca, così salta subito all'occhio di tutti che no, Ottonello non scherzava quando diceva che non ci sarebbe stato: il nostro mitico capo comitiva aveva gettato la spugna.

Superato lo sconforto per questa scoperta, lo scettro del comando passa così ad Ivano, proclamato "conducator" forse suo malgrado ma abbigliato per la notte (le prove fotografiche lo inchiodano) in modo talmente inedito da guadagnarsi sul campo la sua stelletta da Numero Uno.

Ferrara, nonostante i piovasci, merita una ricognizione notturna, ed il nucleo di quella che sarà la "Squadra Salvarani" (Marco, Bruna e Cinzia) scopre una gelateria che da sola sarà meritevole di una seconda ispezione più approfondita, cioè una doppia vaschetta di gelato misto!

Al mattino dopo, rapido recupero delle bici rimaste nelle auto, e prima caduta di Barbara, che per rifarsi contenderà a Paola lungo tutto il percorso il ruolo di best performer femminile.

Si pedala, usciti dalla città, lungo gli argini del Po fra l'erba lunga che accarezza le gambe, il sole che finalmente si mostra e i pescatori che preparano le esche.

Le soste per sgranocchiare qualcosa sono rapide, perché la tappa che ci porterà a Taglio di Po è lunga, infatti saranno quasi 90 km comprensivi di un piccolo sbaglio di itinerario: ma all'arrivo l'agriturismo accogliente, nel verde, gestito da una signora simpaticissima e molto amichevole

ci ricompensa di tutti i dolorini che, dopo una pedalata così, quasi tutti sentiamo. Anche la cena, sempre grazie alla titolare dell'agriturismo, si rivela ottima ed anche utile per conoscere tante curiosità sul Delta, raccontate da una persona che decisamente ama la propria terra, con tutti i pregi e difetti che può avere. Una bella lezione, per noi liguri perennemente autolesionisti e brontoloni.

Il mattino dopo, sotto un cielo che non sembra promettere niente di buono, si parte dopo l'abbondante colazione, mentre Berti distribuisce integratori da sciogliere nelle borracce, Sergio copre con teli firmati Ktm la sua bici Ktm e predispose un kway Ktm: indovinate di che marca è lo zaino...

Siamo tutti con le gambe un po' imballate ma Ivano e Marco cercano di sistemarci un po' dal punto di vista tecnico, mi alzano la sella e mi insegnano a salire dopo la prima pedalata, e anche Micaela, ben più brava di me, viene spiazzata dal rialzo del sellino. Monica insiste con la sua caratteristica pedalata, ma in tante cose anche lei come tutti alla fine sarà molto più sciolta.

Si attraversa il parco e si arriva fino a Lido di Volano, senza dubbio il posto meno attraente fra tutti: non tanto per la zona in sé (anche se noi liguri siamo abituati a ben altri lidi) ma perché pare abbandonato, con tutte le case sbarrate, e comunque anche queste non certo una bellezza.

Geniamo in un ristorante sulla laguna che non si distacca dalla mediocrità generale del posto, però noi siamo meno stanchi perché è stato meno lungo e molto più vario il percorso: abbiamo attraversato una foresta facendo sterrato, Sergio ha scoperto, e fatto vedere a tutti noi, una coppia di daini fra gli alberi, il cielo gonfio di pioggia ha comunque retto. Abbiamo anche avvistato i primi fenicotteri e le prime reti per le anguille...e alla sera, persino uno spaventatissimo riccio che cercava di nascondersi negli angoli bui.

Il terzo giorno, di nuovo pedalata molto lunga (abbiamo scoperto che Luigi Ottonello ha ottimisticamente approssimato i chilometri da percorrere, sempre molti meno di quelli reali!) ma giornata evidentemente molto difficile per Ivano, che vede le truppe indisciplinate reclamare soste non previste (e comunque molto lunghe) cominciando da Comacchio, che ci incanta con i suoi Trepponti, veramente troppo bella per essere liquidata con un paio di foto.

A questo punto, però, una volta posata la bici, Massimo per primo sperimenta la focaccia alla zucca, tutti quanti vogliamo provare qualcosa e alla fine anche Ivano cede alla foto di gruppo sulla scalinata.





Adesso dovremmo correre, Lido Adriano ci aspetta, ma il panorama sta diventando veramente bello, la laguna ora è una presenza che prende tutto l'orizzonte, ad un certo punto non resistiamo alla debolezza di un selfie- Salvarani con Micaela membro onorario ma...Ivano si arrabbia di brutto, noi come bambini scappati dalla gita scolastica ci rimettiamo zitti e buoni a pedalare di gran lena.

Attraversiamo il fiume su di una chiatta, siamo divertiti come ragazzini, vediamo altre fattorie e altri fenicotteri, è una giornata ventosa e bellissima.

Ma prima di arrivare c'è ancora la foratura di Paola, e Cinzia e Monica che ad un certo punto sembrano non farcela più e poi riscoprono nuove energie (ma cosa ci mette Berti nelle sue bustine vitaminiche?) e finalmente siamo nel residence, tutto chiuso, sembra ci siamo solo noi e poche altre famiglie.

Questa volta ci tocca un'ottima cena di pesce, in un ristorante allegro ed accogliente, anche il vino è buonissimo e in fondo non dobbiamo guidare...Bravi Massimo e Ivano ad aver trovato questo locale, ma quando rientriamo c'è la bruttissima sorpresa: la bicicletta di Cinzia è scomparsa. E inizia pure a piovere, e Sergio discute con Ivano, e tutti ci chiediamo come fare il rientro con una bici in meno.

Marco Berti non si rassegna, parte per una battuta di caccia alla bicicletta che vedo già persa in partenza; lo seguiamo da lontano senza convinzione, e invece.

Invece sì, la trova, abbandonata senza troppi complimenti sotto una tettoia, Cinzia e tutti noi siamo felicissimi, non era giusto rovinare un giro così divertente, ha pure smesso di piovere! Festeggiamo entusiasti il nostro eroe del giorno, Ivano per una sera deve cedere le stelletto (che



nel frattempo sono aumentate, riesce a sopportarci senza apparente difficoltà). E' l'ultima sera, chiacchieriamo più a lungo del solito, ormai le truppe si sono affiatate e anche quando ci si bisticcia un po' subito dopo ci si scambia un sorriso: dev'essere la fatica che ci rammollisce o l'adrenalina che scarseggia. Comunque, eccoci pronti per l'ultima tappa, verso Ravenna dove prenderemo il treno per Ferrara; il tragitto è piuttosto breve, ormai siamo abituati a ben altro, ma questa volta il cielo smette di favorirci e un po' di pioggia la prendiamo davvero.

Arrivati a Ravenna ognuno sceglie che cosa vedere, chi i mosaici chi un giro di perlustrazione in città; Ivano rimane a guardia delle bici che abbiamo legato tutte insieme (a quanto pare la mia no, la catena non era fissata) e sembra nervoso (forse si sarà stufato delle nostre mille esigenze) noi ci prendiamo una piadina con lo squaquerone buonissima. E poi via, alla stazione dove a fatica carichiamo i nostri ormai infangati e stanchi mezzi; ma a Ferrara il mercato nella piazza principale, il corso pieno di gente che passeggia con il gelato sono una tentazione troppo



forte, e con Marco, Paola e Cinzia approfondiamo la conoscenza della città. Cinzia scatta foto che poi si riveleranno bellissime mentre con Paola perlustriamo le bancarelle e Berti cristianamente ci sorregge le bici quando la foga dell'acquisto, e della foto, è troppo forte.

Che dire di più? Ivano e Marco, con Massimo e Sergio, si sono confermati ottimi ciclisti (ma grandissima l'imitazione di Berti in bici da parte di Cinzia, a sua volta imitata da lui nella pedalata sbilenca di quando è stanca). Conferme anche per Paola e Barbara, ciclista esperta l'una ed avanzata l'altra. Micaela ottima performer mentre le esordienti Monica e Cinzia, oltre alla sottoscritta, si sono misurate con qualcosa di nuovo e ne sono comunque uscite vincenti.

Alla prossima, dunque: il manipolo di eroi che ebbe ragione del Po vorrebbe meritevolmente sfidare il Danubio, per uscire fuori dagli angusti confini nazionali.

E dunque, che Danubio sia, precettiamo la truppa già fin d'ora: e nuove adesioni verranno rigorosamente, e duramente, selezionate alla partenza. Luigi è avvisato.

Perché non tutti possono fare la storia, e pochissimi possono chiamarsi a scriverla.

Borse di Studio

Regolamento per sussidi allo studio destinati ai soci del DLF di Genova

Periodo ottobre 2013 - settembre 2014

1) Il Dopolavoro Ferroviario di Genova ha deliberato di erogare un sussidio quale contributo alle spese per lo studio del socio e/o dei suoi figli che, tra il primo ottobre 2013 e il 30 settembre 2014 abbiano conseguito il diploma, la laurea o il diploma universitario in qualunque disciplina.

La partecipazione è riservata ai soci del Dopolavoro Ferroviario di Genova e che risultino in regola con il versamento della quota sociale 2014.

2) Le domande devono pervenire al DLF di Genova (Via Balbi 25/2) tassativamente entro il 15 ottobre 2014, corredate dai documenti indicati nel successivo articolo 4. La domanda di partecipazione dovrà essere inviata a mezzo raccomandata postale al seguente indirizzo:

Associazione Dopolavoro Ferroviario Genova
Via Balbi 25/2 - 16126 Genova

oppure a mezzo raccomandata a mano da consegnare in sede (Via Balbi 25/2) alla segreteria DLF.

3) I sussidi allo studio sono ripartiti nelle seguenti tre sezioni:

A - Scuola media superiore

Cinque sussidi dell'importo di euro 100,00 per i diplomati che abbiano superato l'esame di stato (maturità) della scuola media superiore tra il primo gennaio 2014 e il 30 settembre 2014 presso qualsiasi istituto della Repubblica Italiana.

B - Università

(diploma universitario nel vecchio ordinamento o laurea di primo livello nel nuovo ordinamento)

Cinque sussidi dell'importo unitario di euro 200,00 per coloro che abbiano conseguito il diploma universitario (nel vecchio ordinamento) o la laurea di primo livello (nel nuovo ordinamento) in qualsiasi università della Repubblica Italiana tra il primo gennaio 2014 e il 30 settembre 2014.

C - Università sezione speciale

(laurea nel vecchio ordinamento o laurea specialistica - magistrale nel nuovo ordinamento)

Cinque sussidi dell'importo unitario di euro 300,00 ciascuno per coloro che abbiano conseguito la laurea (nel vecchio ordinamento) o la laurea specialistica - magistrale (nel nuovo ordinamento), tra il primo gennaio 2014 e il 30 settembre 2014 presso qualsiasi università della Repubblica Italiana.

4) I soci, per sé o per i familiari, devono presentare la domanda di partecipazione, redatta sull'apposito modulo, corredata dalla seguente documentazione: certificato attestante il conseguimento del titolo (anche in fotocopia autenticata da pubblico ufficiale o dalla segreteria DLF previa esibizione dell'originale)

con il **punteggio finale e la data del conseguimento**; dal certificato dovrà inoltre risultare chiaramente se si tratta di:

- Diploma di scuola media superiore;
- Laurea del vecchio ordinamento;
- Diploma universitario del vecchio ordinamento;
- Laurea specialistica - magistrale del nuovo ordinamento;
- Laurea di primo livello del nuovo ordinamento;

5) L'istituto o l'università di conseguimento del diploma, della laurea o del diploma universitario, deve essere riconosciuta dallo Stato italiano e ubicata nel territorio della Repubblica italiana.

6) Punteggio minimo richiesto:

per Diploma di scuola secondaria di 1°, giudizio o voto minimo: ottimo o nove. Diploma di scuola secondaria di 2°, voto minimo: 90/100. Diploma di laurea, voto minimo 100/110.

7) Esclusioni:

Nel caso il socio e/o il familiare consegua più lauree di pari livello, sarà comunque sussidiato una sola volta indipendentemente dalla data del loro conseguimento.

Non saranno inoltre sussidiate le lauree di livello inferiore rispetto a quelle già conseguite e in precedenza sussidiate. Ai fini dell'applicazione del presente comma, la laurea specialistica - magistrale si considera dello stesso livello della laurea quadriennale o quinquennale del vecchio ordinamento.

8) In ogni sezione i candidati verranno sussidiati in base al **punteggio conseguito**. A parità di punteggio si procederà all'assegnazione del sussidio con i seguenti criteri:

- **socio con maggior anzianità di iscrizione (senza soluzione di continuità) al Sodalizio.** La data di prima iscrizione DLF dovrà essere documentata dal socio stesso.
- **più giovane età anagrafica** del candidato
- **completamento del corso di studi nei tempi curriculari previsti**

L'assegnazione dei sussidi verrà stabilita insindacabilmente dal Consiglio Direttivo del DLF di Genova e, se necessario, a seguito del parere espresso da una commissione esaminatrice nominata dal CD stesso.

INFO: Associazione Dopolavoro Ferroviario Genova
Via Balbi 25/2 GENOVA

Tel. 010 261627 - Fax 010 261806

e-mail: dlfgenova@dlf.it

Regolamento e modulo di richiesta sono scaricabili dal sito internet del DLF Genova: www.genova.dlf.it

La sede centrale del DLF ha deliberato l'erogazione di borse di studio a livello nazionale - www.dlf.it