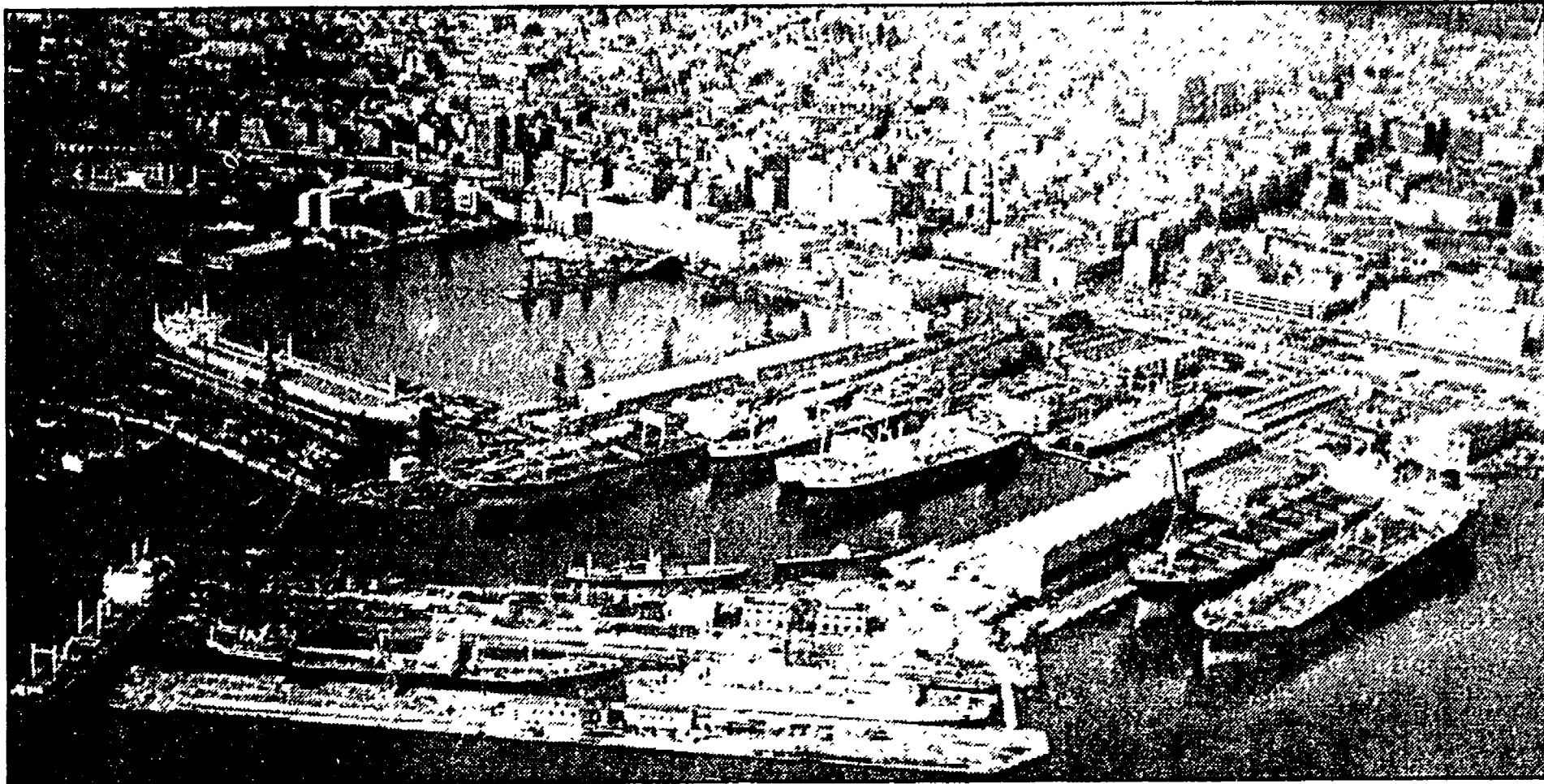
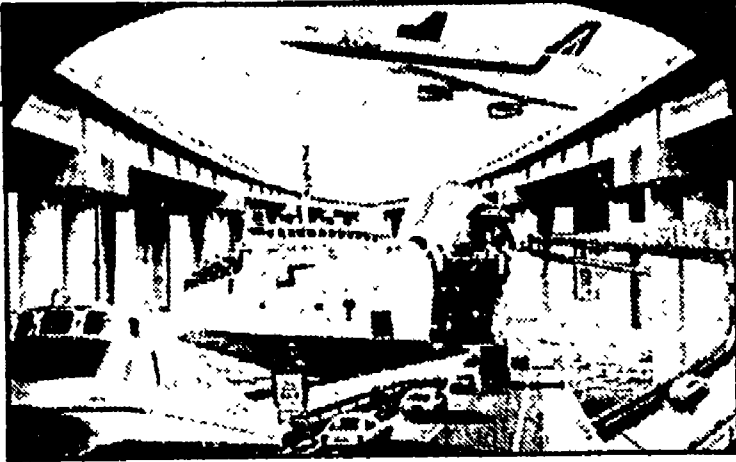


SPECIALE TRASPORTI

I motivi dell'attacco contro le Compagnie portuali
Le vicende del decreto legge sugli enti
Un problema drammatico: decine di milioni
di tonnellate di merci sfuggono i nostri scali



«Il mare dimenticato»

La vicenda del decreto legge sugli enti portuali, il conflitto che si è repentinamente aperto a Genova tra il presidente del Capo D'Alessandro e la Compagnia portuale, e altri segnali chiaramente percepibili, tra i quali una crescente campagna di stampa, provano che è in atto un attacco contro le Compagnie portuali: un attacco che, se avesse successo, colpirebbe poi tutti i lavoratori delle aree portuali e il movimento operaio delle città marinare.

Le Compagnie portuali sono state, storicamente, momento importante di aggregazione dei lavoratori, un soggetto economico, l'espressione di forme di autogestione. È vero che esse non si erano rinnovate, e, salvo qualche eccezione, apparivano seriamente segnate da corporativismo, assistenzialismo, e da limiti seri dal punto di vista di una efficace gestione dei porti.

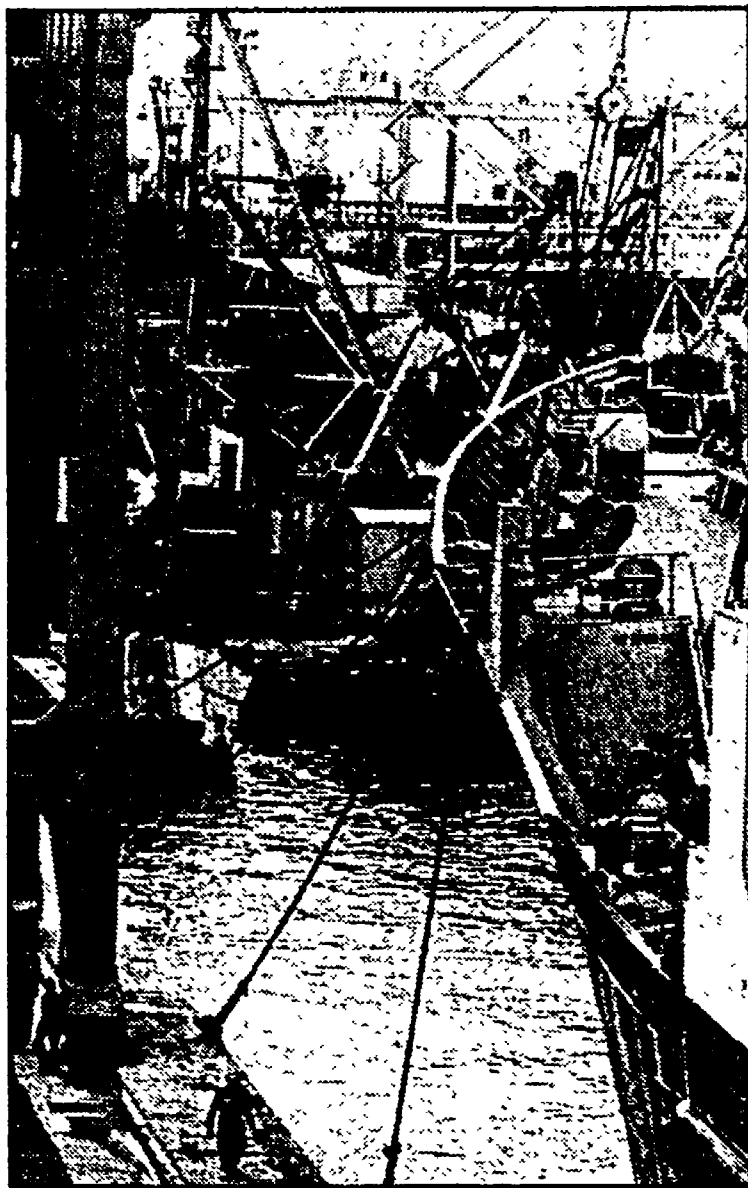
Ma in questi anni è andato avanti un processo di rinnovamento nel quale si sono impegnati fino in fondo, pagando anche prezzi politici, i comunisti, che tanta parte sono dei lavoratori portuali. Le cose sono cambiate, e stanno cambiando ancora. Da molto tempo, a Livorno e a Ravenna le Compagnie, assumendo logiche di impresa, sono state il motore vero

dell'ascesa sorprendente di questi porti. E a Genova, la migliore Compagnia d'Italia, si è posta su di un terreno nuovo, ed oggi è in grado di orientare la gestione del porto alla produttività ed alla competitività necessarie.

Ma proprio adesso riprende l'attacco contro le Compagnie. In apparenza è un paradosso. Ma, invece, tutto ciò ha una logica. Compagnie rinnovate ed efficienti sono assai più pericolose di Compagnie corporative e inerti, per tutti coloro ai quali, assai più che lo sviluppo del trasporto marittimo, sia a cuore la liquidazione di ogni forma di potere dei lavoratori nelle aree portuali.

C'è una logica in questa follia, ed è una logica di classe, di potere. Ed è tanto chiaro che i lavoratori degli enti, i quali sembravano muoversi in ambiti diversi da quello delle Compagnie, sono stati anch'essi colpiti da alcune misure del decreto legge ed hanno avvertito la necessità di una solidarietà tra tutti coloro che, ad ogni titolo, lavorano nei porti.

Il paradosso vero è un altro. L'Italia è di fronte a un problema drammatico. La sua economia marittima è ad un livello assai basso. Declino e decine di milioni di tonnellate di merci sfuggono ai nostri porti e scelgono gli scali del Nord Europa, anche



se dirette ad aree geografiche assai vicine all'Italia.

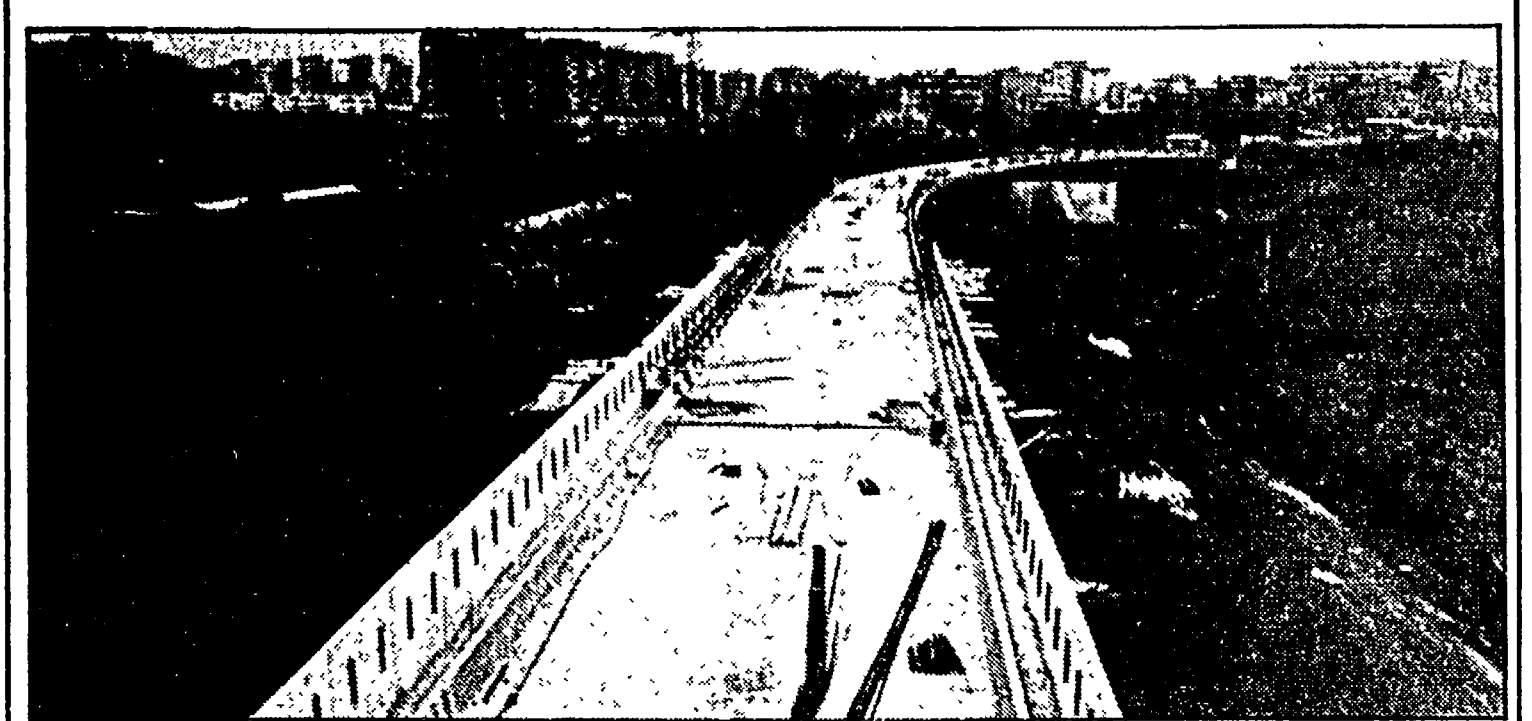
La nostra flotta è un colabrodo.

I cantieri sono in crisi. Siamo un paese che non sta più davvero sul mare. E tutto ciò deriva non da una ragione sola, ma da molte; dalla crisi di un sistema che è fatto delle strutture portuali, delle gestioni, della flotta, dei raccordi e collegamenti viari e ferroviari, dei centri intermodali, della navalmeccanica, della politica commerciale estera.

Per decenni, nel paese dove l'auto è regina, il mare è stato il grande dimenticato e tutto si è degradato: l'Italia è stata emarginata da grandi relazioni economiche mondiali.

La lunga battaglia solitaria che i comunisti hanno combattuto per rompere questo cerchio di ignoranza e di degrado sta riuscendo a muovere la realtà. Si discutono leggi, si cominciano ad adottare provvedimenti; siamo ancora appena all'alba, ma vi sono segnali di ripresa del traffico.

E, appena ci si accorge che i porti contano, che il mare può essere una grande risorsa, ecco che scatta puntuale l'attacco delle forze conservatrici. Questa è la sostanza dei fatti. Ma è anche certo che i lavoratori, i sindacati, i comunisti sapranno battere quest'offensiva moderata.



L'Edilter, specialista nei settori delle grandi infrastrutture civili

BOLOGNA — Dopo aver tenuto per vario tempo la leadership nel campo dell'edilizia abitativa e sociale la cooperativa Edilter di Bologna (fusione tra Edile comunale e Terraloti), ambidue protagoniste della ricostruzione della città dal disastro della guerra e del suo grande slancio) si va riposizionando nei settori delle grandi infrastrutture civili, in particolare in quella dei trasporti. Suo obiettivo già in fase di realizzazione è quello di dedicare almeno il 30 per cento della sua attività nel campo delle costruzioni di supporto delle ferrovie, metropolitane, metanodotti, strade ed autostrade, navigazione fluviale.

Il fatturato consolidato nel 1986 dell'ordine dei 160 miliardi. Gli addetti italiani sono 1100 circa; duemila con l'indotto.

«Siamo nel pieno di una importante fase di passaggio della nostra vita», spiega l'ing. Giuseppe Argentesi, presidente di Edilter —, che ci collocherà nell'ambito delle grandi imprese nazionali; già adesso, comunque, siamo in grado di partecipare alla costruzione di opere in ogni campo. La cooperativa bolognese è infatti iscritta all'Albo dei costruttori con possibilità illimitata di intervento.

«Anche noi siamo fermamente convinti — soggiunge il presidente — che molto del futuro immediato ed a più lungo termine del nostro paese si giochi specie sul versante dei trasporti, sia delle persone che delle merci, nell'interno del paese come nelle relazioni internazionali. Ci stiamo quindi attrezzando di conseguenza, col proposito di dare un contributo specifico in tale senso. Tutta la storia di Edilter, d'altra parte, è segnata da questo orientamento, vale a dire dell'impegno civile e democratico.

È vero, i bolognesi, ne sono buoni testimoni. Ma non solo loro. Come non ricordarne, valga il cenno che proponiamo per tutto, la ricostruzione in molto meno di un anno dell'ala della stazione FS di Bologna distrutta dalla carica esplosiva fascista del 2 agosto 1980. I lavori cominciarono il 3 novembre dello stesso anno e il 2 agosto

successivo, energie profuse allo spasimo, tutto fu pronto. Una fra le tante prove indimenticabili nella storia di Edilter, fondamentalmente impegnata nella realizzazione delle opere appaltate dalla committenza pubblica. Sempre nell'ambito delle FS del capoluogo emiliano la cooperativa ha avviato e sta portando a termine, nell'arco di un triennio, la formidabile impresa della ristrutturazione dell'Ufficio deposito locomotive Bo-Centrale (importo una trentina di miliardi di lire), eseguita senza che gli oltre seicento operai ed impiegati abbiano mai dovuto interrompere l'attività.

«Il piano dei trasporti — dice l'ing. Argentesi — ci trova pronti, quindi legittimamente offriamo la nostra candidatura ad esserci nella realizzazione delle opere. Edilter è già severamente collaudata in tale campo. Si staglia per importanza la partecipazione al consorzio Coferi che opera nella costruzione della nuova ferrovia Caserta-Foggia; la sua gente lavora in uno dei tratti più ardui, nei dintorni di Benevento, ricco di gallerie e di ponti. Il valore globale dei lavori si aggira sui duecento miliardi.

Un altro punto in cui la cooperativa sta misurando con successo le sue capacità è in Friuli, dove anche qui in concorso, assieme a società private ed a partecipazione statale, è presente nel «foro pilota» della ferrovia Montebelluna (110 miliardi). Ancora in una combinazione di capitale misto essa opera da tempo in Sicilia ed in Lazio nell'esecuzione di un progetto di eliminazione di un centinaio di passaggi a livello e che comporta la costruzione di sovra e sottopassaggi stradali. Grossi investimenti sono ora al palo della partenza, riguardanti in particolare le alte velocità. Essi concernono raddoppi e quadruplicamenti di linee, tra i quali spicca l'ammodernamento della ferrovia Bologna-Vercelli, ancor oggi ad un solo binario come ai tempi dell'impero asburgico.

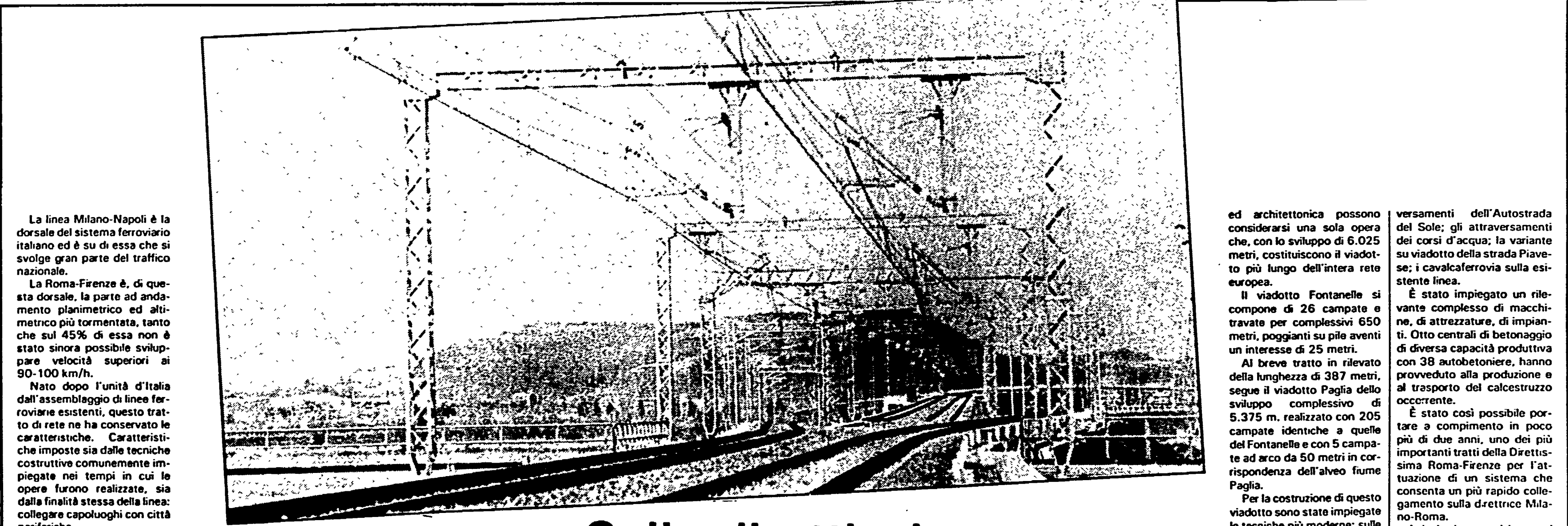
Appare dunque quanto mai esplicita la filosofia strategica, se così si può dire,

dell'Edilter. Non è tutto. «Ci siamo — afferma l'ing. Argentesi — pure nel campo dei trasporti di massa nelle grandi città, penso alle metropolitane di Roma, Napoli, Milano, Torino e di quelle medie in cui la legge finanziaria prevede la costruzione di metropolitane leggere di superficie o miste, come ad esempio quella di Bologna. Così come è nostro proposito essere presenti, con proposte progettuali e nell'esecuzione, sul tema dei parcheggi per veicoli in ogni versione, sotterranei o sopraelevati. Altrettanto debbo dire per quanto riguarda le grandi arterie stradali, dalle ristrutturazioni tipo terza corsia al confronto con le asperità montane, attraversamenti appenninici compresi. Non è poi da dimenticare la via d'acqua del Po. Il presidente ricorda a questo proposito le esperienze che Edilter ha fatto e sta compiendo all'estero. Egli cita la costruzione in atto in Somalia (con Italdi e Cogefer della strada Bossaso-Gardo-Caroe, nel nord del paese, destinata ad unire il porto marittimo con l'interno povero. Le altre consistenti partecipazioni sono in Algeria ed in Mozambico.

Ultimamente, in un segmento diverso rispetto a quello dei trasporti, la cooperativa bolognese si è aggiudicata in consorzio con Italmacchine di Milano, una commessa in Urss del valore di 100 miliardi. Si tratta della costruzione entro trenta mesi all'interno dei quali ci sono due inverni russi, di una fabbrica di componenti per catanare (30 milioni di pala all'anno) a Mosca in via Kantarimovskaja, tra il centro e la periferia si svilupperà su parecchie migliaia di metri quadri coperti. La spedizione di uomini e macchine da cantiere è già iniziata, i lavori di sbancamento stanno cominciando adesso.

Così alcuni tratti dell'Edilter, nata da due cooperative di muratori e di operai di vanga e piccone, assicura con sacrificio ed intelligenza ad un ruolo di impresa generale di costruzioni tra le più prestigiose del nostro paese.

Remigio Barbieri



La linea Milano-Napoli è la dorsale del sistema ferroviario italiano ed è su di essa che si svolge gran parte del traffico nazionale.

La Roma-Firenze è, di questa dorsale, la parte ad andamento pianeggiante ed altimetrico più tormentata, tanto che sul 45% di essa non è stato finora possibile sviluppare velocità superiori ai 90-100 km/h.

Nato dopo l'unità d'Italia dall'assemblaggio di linee ferroviarie esistenti, questo tratto di rete ne ha conservato le caratteristiche. Caratteristiche che imposte sia dalle tecniche costruttive comunemente impiegate nei tempi in cui le opere furono realizzate, sia dalla finalità stessa della linea: collegare capoluoghi con città periferiche.

Si spiega così la necessità delle anse di avvicinamento a centri che, allora, avevano una notevole importanza economica.

Pur in queste condizioni, la Roma-Firenze viene percorsa giornalmente da numerosi treni merci, locali e di collegamento a grande distanza.

Per consentire un incremento del traffico ed una riduzione dei tempi di percor-

renza, si è resa quindi necessaria la realizzazione di una nuova linea ferroviaria con caratteristiche piano-altimetriche tali da consentire velocità maggiori.

La Direttissima Roma-Firenze ha richiesto, già nei progetti di massima, l'inserimento di importanti manufatti in cemento armato per il superamento delle difficoltà presentate dalla particolare orografia

dei terreni. Sul piano esecutivo la caratteristica innovativa introdotta per la realizzazione della Direttissima, è stata l'affidamento dei lavori in concessione a consorzi costituiti da gruppi di imprese. Ciascun consorzio risultava appunto concessionario della costruzione completa del tratto di linea, compreso l'armamento e le opere murarie relative al-

Sulla direttissima il più lungo viadotto ferroviario d'Europa

l'elettrificazione.

La costruzione del tronco Orvieto-Città della Pieve lungo circa 25 km. è stata affidata alla Società Italiana per Condotte d'Acqua in consorzio con l'Impresa Mantelli due società del Gruppo Iri-Italtat.

Su questo tronco sono stati realizzati due grandi viadotti, Paglia e Fontanelle, i quali per separarsi da un breve rilievo, per la loro unitarietà tecnica

ed architettonica possono considerarsi una sola opera che, con lo sviluppo di 6.025 metri, costituiscono il viadotto più lungo dell'intera rete europea.

Il viadotto Fontanelle si compone di 26 campate e travate per complessivi 650 metri, poggianti su pile aventi un interesse di 25 metri.

Al breve tratto in rilevato della lunghezza di 387 metri, segue il viadotto Paglia dello sviluppo complessivo di 5.375 m. realizzato con 205 campate identiche a quelle del Fontanelle e con 5 campate ad arco da 50 metri in corrispondenza dell'alveo fiume Paglia.

Per la costruzione di questo viadotto sono state impiegate le tecniche più moderne: sulle pile eseguite con casseformi rampanti venivano varati gli impalcanti in cemento armato precompresso, prefabbricati in due impianti ubicati alle estremità del viadotto stesso.

Sul tronco sono state inoltre costruite tre gallerie per uno sviluppo complessivo di 5.400 metri e 102 opere d'arte alcune delle quali di notevole importanza: gli attra-

versamenti dell'Autostrada del Sole; gli attraversamenti dei corsi d'acqua; la variante su viadotto della strada Piavese; i cavalcavia sulla esistente linea.

È stato impiegato un rilevante complesso di macchine, di attrezzature, di impianti. Otto centrali di betonaggio di diversa capacità produttiva con 38 autobetoniere, hanno provveduto alla produzione e al trasporto del calcestruzzo occorrente.

È stato così possibile portare a compimento in poco più di due anni, uno dei più importanti tratti della Direttissima Roma-Firenze per l'attuazione di un sistema che consenta un più rapido collegamento sulla direttrice Milano-Roma.

I risultati ottenuti in tempi eccezionali, giustificano ampiamente gli studi, i mezzi e le attrezzature impiegate nell'attuazione delle soluzioni adottate scaturite dalla esperienza acquisita dalla Società Italiana per Condotte d'Acqua in oltre 100 anni di attività in tutti i campi dell'ingegneria civile ed in particolare nello specifico settore delle infrastrutture di trasporto.