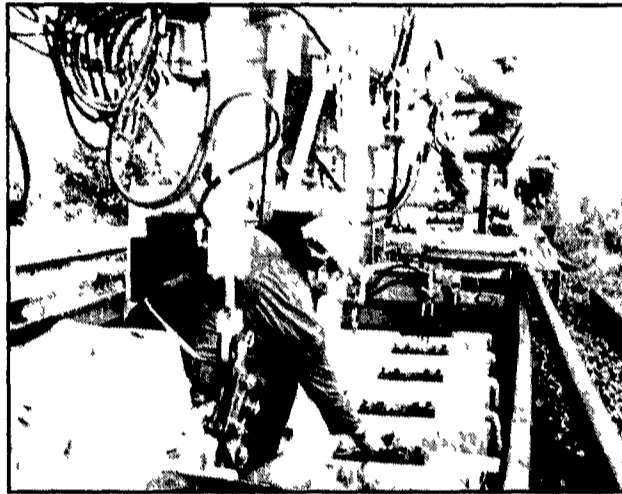


Modernissimo robot presentato alla Fiera di Francoforte: lo comprerà la Cif

Una «magnifica macchina» per ricostruire la ferrovia



Dai primordi delle ferrovie ad oggi sono notevolmente cambiati mezzi e mestieri. Ora (foto a destra) anche per le pose delle rotaie si fa ricorso alla robotica.



BOLOGNA — (mc) Da oggi al 26 marzo si terrà a Francoforte la Fiera internazionale dei mezzi che lavorano nelle costruzioni ferroviarie, più tecnicamente conosciuta come Udel. Esposizione triennale promossa dal Collegio degli ingegneri ferroviari tedeschi. È un'occasione importante per le aziende che lavorano nel settore, compresi quegli enti di Stato oggi impegnati nel difficile ammodernamento delle strade ferrate sulle quali dovranno correre (entro qualche anno) i treni ad elevate velocità.

Una fiera unica nel suo genere, tra gli appuntamenti più interessanti per un confronto tra le nuove e più recenti tecnologie impiegate in ferrovia, insieme alle tecniche per la costruzione di strade ferrate sicure e garantite. In Italia l'impresa privata più grande e conosciuta è la Cif (Cooperativa lavoratori ferroviari) ditta bolognese con quasi 300 soci e un centinaio di dipendenti che da diversi anni lavora sul fronte dell'ammodernamento ferroviario.

La Cif parteciperà alla fiera tedesca presentando alcuni moderni macchinari oggetto di suoi recenti investimenti (tra cui una saldatrice detta a scintillio di fabbricazione austriaca che serve alla congiunzione delle rotaie) mostrando anche il grado di competenza e di specializzazione ottenuto. Soprattutto, farà conoscere il lavoro che ha svolto in questi anni e che rappresenta quanto di più competente esiste nel settore. Non c'è dubbio che i dirigenti della cooperativa mostreranno alle ditte che visiteranno il loro stand che la Cif nel solo '86 ha investito (dicimio investito) ben 9 miliardi sui 33 di fatturato e che nell'87 farà altrettanto su una previsione globale di bilancio di 48 miliardi. E questo con il solo scopo di mantenere efficiente il proprio parco macchine (settore ad altissima obsolescenza) e per dare anche maggiori garanzie alla sicurezza degli operai.

La Cif farà pure presente (per stare in argomento) che tra gli investimenti da anni iscrive a bilancio la voce medicina del lavoro, un particolare capitolo di spesa per cercare di prevenire con indagini mirate i rischi concreti dei suoi dipendenti impegnati nel lavoro delle strade ferrate, pubblicando al proposito un opuscolo sul tema: «Ma la Cif dovrà dire alle altre ditte che nel lavoro di ammodernamento delle ferrovie italiane, ammodernamento previsto dal Piano integrato generale dei trasporti, è tra le aziende più accreditate d'Italia, che possiede già due treni di rinnovamento (una macchina speciale che alla velocità media di 700 metri il giorno è in grado di rinnovare l'intera massicciata sulla quale corrono i binari) e che a tutt'oggi è impegnata in lavori di manutenzione (Mestre-Portogruaro e Roma-Ostia Lido), men-

tre prossimamente dovrà impegnarsi nel raddoppio della Bologna-Venezia con un intervento che durerà fino alla fine dell'89.

Tornando alla Fiera di Francoforte la cooperativa ha un altro motivo per cui non deve assolutamente perdere questo appuntamento internazionale ammirare cioè l'ultimo nato tra i treni di rinnovamento (ripetiamo una macchina essenziale per chi fa questo tipo di lavori). Un treno speciale costruito in Germania capace di asportare completamente l'intera massicciata e parte della piattaforma in ghiaia sulla quale poggiano i binari, mantenendo perfetto il loro assetto geometrico. Una macchina magnifica ma anche costosissima (si aggira infatti sui 20 miliardi di lire) la cui validità ben si sposa con l'esigenza di oggi di costruire e rinnovare rotaie per far posto agli imminenti treni ad alta ed elevata velocità.

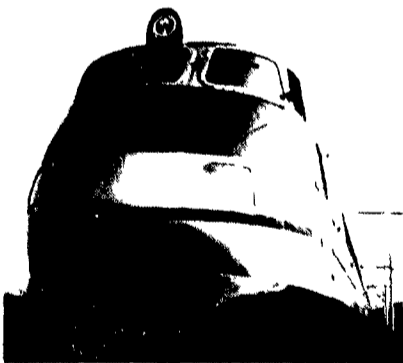
Un dibattito non secondario questo nel mondo dei trasporti si sa che la gomma rappresenta il mezzo privilegiato sia per il trasporto merci che per quello ad uso privato. Ma si sa anche che entro breve tempo (ed i principali paesi industrializzati già lo fanno) la ferrovia dovrà ritrovare un ruolo più specifico rispetto alla marginalità alla quale è stata relegata fino ad oggi. Ruolo che pretende, oltre ad una perfetta organizzazione tecnologica, soprattutto un'efficienza tecnologica in grado di garantire la massima sicurezza al viaggiatore per le velocità elevate. Ecco allora che l'esigenza di possedere linee ferroviarie costruite e rinnovate in modo da non mettere in pericolo queste velocità viene garantita proprio da questo nuovo tipo di macchinari.

Il lavoro al quale è chiamata la Cif nei prossimi anni è quello del rinnovo delle massicciate e del pietrisco che permetteranno alle linee esistenti di possedere caratteristiche tecniche per sopportare velocità di 250 chilometri orari. Come dice l'ing. Leonardo Vegetti vicepresidente della Cif e il geom. Ubaldo Montermini responsabile tecnico sempre della Cif, il futuro è nella costruzione di linee ferroviarie che competano con le velocità medie degli altri mezzi di trasporto.

A Francoforte la Cif si presenterà con l'intenzione di acquistare il nuovo treno di rinnovamento di cui si diceva sopra. Per questo si pensa alla costituzione di un consorzio con altre ditte impegnate nel settore per affrontare l'impegnativo investimento. Secondo i calcoli fatti, dice sempre l'ing. Vegetti, se i Ferrovie Italiane intendessero mantenere il programma quinquennale per il miglioramento delle linee esistenti, allora si garantirebbe l'operatività di questa costosa macchina: il suo ammortamento conseguente. Insomma, come è nella tradizione della Cif, si tratta di investire con coraggio raggiungendo il nuovo al tradizionale.

I nuovi orizzonti delle Ferrovie dello Stato: comforts, informatica e meno ritardi

In Europa con «Carlo Magno»



La penultima e l'ultimissima era dei treni Pendolino e, a destra, l'E402 capace di correre a 230 km/h.



L'evoluzione dell'Ente nazionale dopo la miniriforma di un anno fa - L'alta velocità

Un anno fa con la riforma le Ferrovie italiane si sono trasformate in un'impresa con una struttura più agile e moderna, un'ampia autonomia gestionale, un modo diverso di stare e operare su un mercato così difficile come quello dei trasporti: il nuovo Ente — attraverso l'alta velocità nuove infrastrutture e materiale rotabile di nuova concezione — punta alla riorganizzazione e ad una gestione più efficace del servizio ferroviario.

Ma vediamo concretamente cosa cambia da subito, cioè dal prossimo mese di maggio con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo.

La novità principale sarà costituita da consistenti riduzioni dei tempi di percorrenza ottenute mediante cadenzamento dei treni, aumento della velocità commerciale media, tecnologie avanzate, fluidità delle tracce orarie, selezione dei flussi di traffico, riduzione del numero delle fermate, alleggerimento dei convogli.

I RISPARMI DI TEMPO
a) treni diurni da un minimo di 2 ore e 2 minuti sulla Palermo-Milano a un massimo di 4 ore e 34 minuti sulla Reggio Calabria-Milano.

b) treni notturni da un minimo di 1 ora e 47 minuti sulla Roma-Catania alle 5 ore e 5 minuti sulla Agrigento-Milano.

c) treni internazionali nell'ampio ventaglio dei 21 treni previsti si va da 250 minuti sulla Lecce-Stoccarda ai 112 della Roma-Vienna agli 87 della Brindisi-Parigi ai 63 della Roma-Monaco ai 25 della Firenze-Parigi.

VELOCIZZAZIONE
Riguarderà sia i treni diurni (i nuovi Intercity) che gli espressi notturni (la nuova offerta sarà «specializzata» e riqualificata: quasi tutti i treni avranno posti letto e cuccette).

COMFORTS
Nuove e comode carrozze, televisione, musica, informazioni sulle località attraversate.

ALTRE INNOVAZIONI
Più moderno sistema di prenotazione elettronica per le carrozze letto, sportelli dotati di mini-computer per una rapida consultazione dell'orario ferroviario, tariffe a condizioni di lavoro con l'istituzione dell'«orario famiglia», abbassamento da 65 a 60 anni del limite di età per l'accesso degli

anziani di sesso maschile alla «carta d'argento», facilitazioni agli studenti universitari.

RIQUALIFICAZIONE DEI COLLEGAMENTI INTERNAZIONALI
Sempre col nuovo orario di maggio verrà istituita una fitta rete di treni «Eurocity» che collegherà le principali città europee con un servizio quotidiano di alta qualità.

Adriscono all'iniziativa 12 reti europee in totale si avranno 56 relazioni diurne e 8 notturne. Le Fs italiane da sole concorreranno con 10 relazioni diurne e 3 notturne.

I nomi dei predetti treni riguarderanno personaggi celebri della cultura o della storia del nostro continente: da Carlo Magno a Tiziano, da Rossini a Leonardo da Vinci, da Galileo a Stendhal.

Lo standard dei viaggi sarà particolarmente curato in tutte le fasi: dalla stazione di partenza (dove personale specializzato accoglierà la clientela indirizzandola al convoglio) al servizio a bordo (dove saranno assicurati oltre a una ristorazione di buon livello anche servizio telefonico, giornali, personale viaggiante con conoscenza di almeno 2 lingue ecc.).

**COOPERATIVA
LAVORI
FERROVIARI**

Via dei Lapidari, 19 - 40129 BOLOGNA



**Costruzione,
rinnovamento e
manutenzione
linee
ferroviarie.**