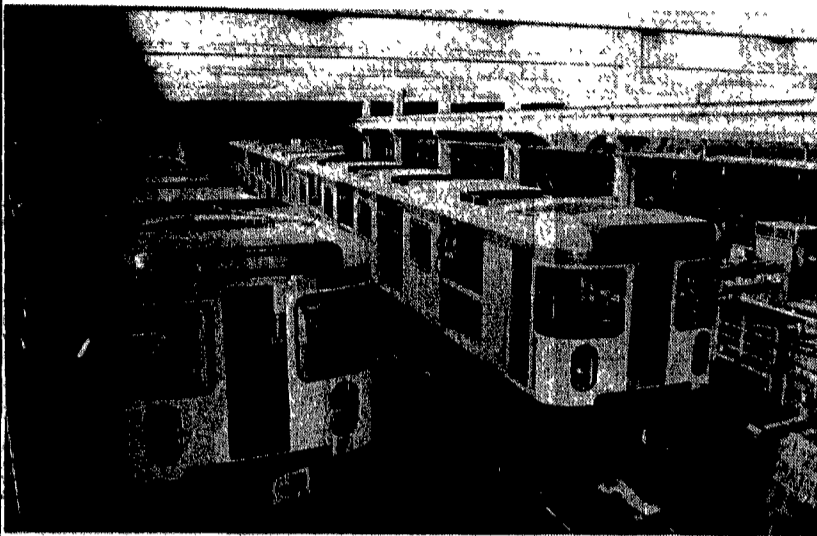


SOCIMI - S.p.A. - MILANO

LA TECNOLOGIA SOCIMI
AL SERVIZIO DEI TRASPORTI METROPOLITANI



Alla continua evoluzione tecnica perseguita dalla Metropolitana di Milano, la Socimi ha contribuito affiancando la propria avanzata tecnologia applicata alle costruzioni metropolitane.

Nei quadri dello sviluppo della rete metropolitana di Milano ed in particolare per la nuova linea 3, la Socimi fornirà i treni completi di carrelli motori e portanti, i componenti principali e gli equipaggiamenti elettronici «inverter».

Di recente sono stati consegnati all'Atm di Milano per il servizio metropolitano nuovi treni di lega leggera con equipaggiamenti ad inverter, destinati alla linea Mm2; oltre a quelli della Mm1 già da tempo in servizio. Questi treni vengono prodotti nello stabilimento di Arluno, uno dei sei stabilimenti del Gruppo Industriale Socimi.

Lo stabilimento di Arluno, entrato in funzione il 2 novembre 1981, occupa una superficie di oltre 7.000 metri quadrati di cui 3.260 interamente coperti.

Lo stabilimento sorto per le specifiche esigenze di costruzione del materiale rotabile si è via via impegnato nell'allestimento dei convogli per metropolitane.

Capita così di vedere in allestimento a fianco delle metropolitane: carrozze letto destinate alle Ferrovie dello Stato, carrozze passeggeri destinate a varie ferrovie private, treni elettrici monofase completi, tipo Emu, per le ferrovie cinesi, ecc...

Lo stabilimento di Arluno è direttamente collegato con la rete Fs, nella stazione di Arluno sulla linea Milano-Novara-Torino. Nella foto: allestimento treni metropolitani nello stabilimento di Arluno.

Piccini: l'autogestione una scuola di managerialità

LIVORNO - I risultati ci sono. Il porto di Livorno in un anno ha visto salire di quasi il 5 per cento i traffici dei container. Quasi sette milioni e mezzo di tonnellate di merci. Un biglietto da visita di tutto rispetto. Un risultato che pesa, perché si va consolidando dopo una crisi di anni che ha coinvolto porti italiani e internazionali.

Ma c'è stata anche la polemica. Ora s'è acquetata, ma è stata lunga e cattiva. Uno scontro duro fra due concezioni di intendere lo sviluppo dei porti. In campo due esperienze diverse. L'autogestione delle Compagnie e l'Ente porto. E il porto di Livorno, la conosce bene l'autogestione; ne ha fatto la carta vincente per la sua crescita in questi decenni. L'autogestione è congeniale da un lato allo sviluppo dei traffici e alla funzionalità del porto; dall'altro al rapporto democratico nella Compagnia portuale. Per Italo Piccini, console della compagnia portuale di Livorno e Presidente del coordinamento fra le compagnie portuali italiane, l'autogestione è anche un'altra cosa. «Una scuola di managerialità che forma centinaia di quadri ad alta professionalità. Una organizzazione autogestita con grandi capacità umane, tecnologicamente avanzata capace di influire positivamente su tutta la vita sociale, economica, culturale, si pensi alla Fondazione Antonicelli, alla biblioteca, alla Casa del portuale. Una organizzazione flessibile, tecnologicamente avanzata, con uffici tecnico-amministrativi informatizzati, frutto anche della sottoscrizione di 20 milioni di quota sociale, per gran parte trattenute nella busta paga dei portuali per un totale di circa 40 miliardi. Quasi 1500 lavoratori portuali la cui età media di circa 33 anni, fa di Livorno il più giovane porto d'Italia. Una politica condotta non senza contrasti o contraddizioni ma su una linea sostanzialmente giusta che ha prodotto risultati visibili. Ma questa non è la condizione di tutti i porti italiani. In alcuni di questi le difficoltà sono maggiori, soprattutto in quei porti dove ha prevalso la concezione burocratica e «ministeriale» dell'ente porto, la cui politica ha spesso inciso negativamente sul rapporto costi e ricavi, accumulando debiti per quasi 1000 miliardi. Certo, aggiunge Piccini, ci sono problemi anche nelle compagnie portuali. Prima di tutto quello dello scoordinamento da superare per evitare anche che sia usato per mettere, come è avvenuto in passato, le compagnie in concorrenza fra loro. Intendiamoci la concorrenza deve pur esserci, ma deve fondarsi sulla professionalità, sulla qualità del lavoro portuale per rendere sempre più funzionali le strutture, non sullo scontro tariffario o sulle retribuzioni, o sulla composizione più meno elastica delle squadre».

Dove sta il difetto? Per Italo Piccini, soprattutto nella assenza di una politica governativa in una programmazione attenta non solo all'andamento economico nazionale, ma soprattutto alle congiunture internazionali, alle crisi ricorrenti, ora del

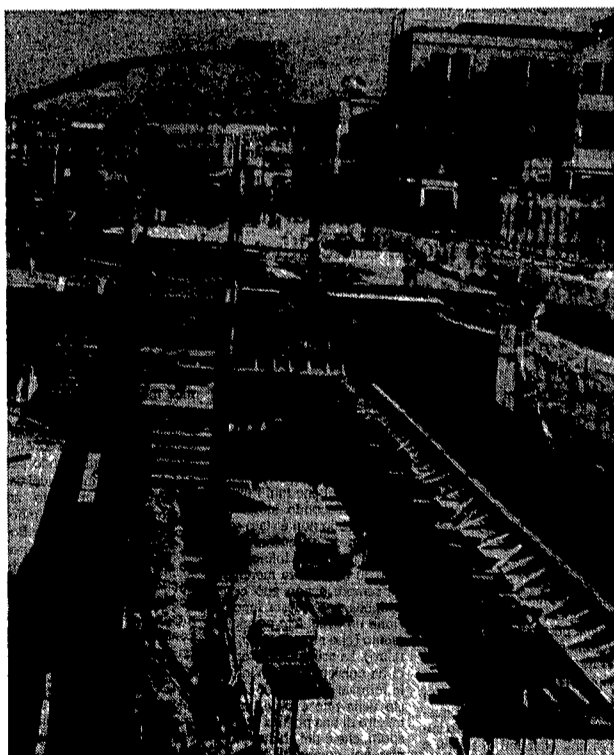
petrolio, ora del dollaro; alle guerre d'area, come quella che da anni travaglia ampie zone del Golfo Persico; ai focolai di guerra nel Mediterraneo. Occorre essere attenti alla condizione inostenibile di due terzi dell'umanità colpita dalla piaga del sottosviluppo; all'indebitamento dei paesi del terzo mondo - mille miliardi di dollari - che in una economia aperta e sempre più drammaticamente concorrenziale, finisce per ripercuotersi negativamente su tutti i traffici, su quelli marittimi, particolarmente esposti a alle crisi e alle congiunture. «Come si fa a non costruire una politica marittima, attenta ed adeguata, ad un Paese come il nostro, con oltre 8000 chilometri di coste, si chiede Piccini? Come si fa a non avere una politica portuale, lanciando clientelaremente finanziamenti a pioggia, senza criteri e scelte precise? Piccini insiste su questo argomento. «Il nuovo governo dovrà fare scelte chiare. O l'Italia si adegua o i traffici si sposteranno altrove, verso i porti atlantici, costringendo a spostamenti per ferrovia o con navette, danneggiando l'economia portuale e quella nazionale. Lo scontro è gigantesco e si misura con le navi della quarta e quinta generazione, capaci di 4-5 mila container. Le proposte le abbiamo fatte, ma le risposte o non sono venute o sono state negative. Qualche esempio? Mentre la Francia puntava su Le Havre e Marsiglia, così come faceva l'Olanda scegliendo i porti più adatti, o come la Germania che ha puntato su Amburgo, l'Italia non si è mostrata capace di scegliere fra 120 porti puntando con indifferenza colpevole su Casciolino come su Genova. Una politica suicida per i porti e per l'economia nazionale».

Occorre essere attenti anche ad altri fatti. Con le trasformazioni dell'armamento il traffico navale si collega a quello a terra con un sistema che porta il container fin sul luogo di destinazione. Il tentativo allora è di controllare tutti i segmenti del trasporto e tutte le categorie che nei vari segmenti agiscono. «Il problema a questo punto è duplice: riguarda da un lato le categorie, la capacità di autogestire il proprio lavoro per esercitare un autocontrollo. Dall'altro lato, considerando che la competitività di un porto non la si conquista o la si mantiene solo in banchina ma anche sul territorio, occorrono infrastrutture adeguate sul porto (la Darsena Toscana da completare, e la Darsena Europa, da realizzare), di viabilità e ferroviarie, un centro intermodale. E per questo sarà necessario un rapporto chiaro con lo Stato», conclude Piccini. «Non sono problemi nuovi. Sono questioni da tempo sul tappeto che continuiamo a riproporre perché siamo convinti che la loro soluzione non va a vantaggio solo di Livorno, o dei porti in generale, grandi o piccoli che siano, ma dell'economia italiana che troppo ha pagato per la miopia politica dei governi che si sono succeduti in questi anni».

□ Renzo Cassigoli

L'impegno della Cmb di Carpi nelle grandi infrastrutture

Pur con la densità di strade per abitante più alta d'Europa, l'Italia necessita di una profonda revisione e ammodernamento della rete esistente, sia autostradale che, in modo più consistente, ferroviaria dove si deve colmare un gap ventennale. Le imprese di costruzioni impegnate in grandi opere infrastrutturali si trovano nella posizione di dover attendere le lungaggini burocratiche e i ritardi nei finanziamenti anche quando i progetti e i relativi decreti legge sono già stati approvati. «Lavorare quando il committente è lo Stato comporta sia vantaggi che svantaggi», dice Daniele Bevini della Cmb di Carpi, impresa di grosse dimensioni, aderente alla Lega delle cooperative. La si trova infatti al 17° posto nella graduatoria nazionale delle imprese di costruzioni, con oltre 300 miliardi di fatturato annuo - «il vantaggio è la sicurezza e la tempestività del pagamento, una volta che il finanziamento arriva e si dà il via ai lavori. Lo svantaggio sta nella macchinosa burocratica, per cui si verificano rinvii frequenti anche per lavori già appaltati». Nel caso degli interventi sulla rete ferroviaria, la difficoltà è quella di entrare nella fase operativa. Di fronte a questa situazione, l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, sta facendo pressione per fare approvare una legge attuativa per accelerare la concessione dei lavori. Di fronte a procedure lente e complesse, occorre un meccanismo più snello per sveltirle. Tutti gli operatori del settore sono d'accordo, costruttori privati e movimento cooperativo. Tra l'altro, per quanto riguarda i lavori relativi alla rete ferroviaria, non ci sono ostacoli di tipo politico: l'accordo sul Piano è generale. «La linea portante è quella di accelerare i percorsi, cam-

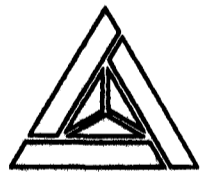


biando, tramite la costruzione di gallerie, il vecchio sistema di girare intorno alle colline. Il secondo obiettivo è quello di potenziare la sicurezza. Operativamente, si tratta di potenziare gli assi principali depotenziando nel contempo quelli secondari. A partire da questi presupposti si sta lavorando alla nuova Direttissima - dice ancora Bevini della Cmb. Noi siamo presenti nel con-

sortio Ferdir per i lavori sulla tratta Arezzo-Figline Valdarno, iniziati nel settembre '85. Il lavoro sarà ultimato alla fine dell'89. Si tratta di un'opera molto complessa tecnicamente, proprio perché richiede nuove gallerie. Con la stessa prospettiva di accorciare i percorsi stiamo lavorando - nel consorzio Cleifer - per il potenziamento dell'itinerario Tirano-Milano. Qui siamo impegnati

per la costruzione della nuova Direttissima ha un importo di 715 miliardi: questo alto costo è dovuto proprio alla costruzione delle gallerie che fanno da base al nuovo itinerario. Più complessa è la partita relativa alla ristrutturazione della rete stradale. I progetti sono diversi e contraddittori: si parla di nuove strade, alternative alle vie di maggiore scorrimento. Questo è il caso di una delle opere in cui la Cmb è impegnata in prima persona, ossia un lotto (quello più impegnativo) della strada Nuova Estense, che collegherà Modena alla Toscana, realizzando il piccolo capolavoro di attraversare gli Appennini col minimo dislivello possibile. Tuttavia, il progetto di creare percorsi alternativi in forma, più o meno, di superstrade, è in conflitto con quello di ampliare le autostrade esistenti. La terza corsia tra Milano e Rimini è ormai data per acquisita, ma in molti altri casi i progetti non sono così chiari. Si rischia quindi di creare doppiopioni, che creano non solo sprechi in termini economici ma danni all'ambiente. Ogni nuovo intervento per la costruzione di strade, ferrovie e sovrappassi modifica il territorio «cementizzandolo» sempre di più. «Siamo coscienti di questo fatto - dicono ancora alla Cmb - ma il nostro spazio di contrattazione è inesistente. Il costruttore può intervenire solo operativamente per limitare i danni ambientali, e non in fase di progetto. L'opera cui siamo impegnati attualmente, in cui siamo coscienti di apportare invece vantaggi ambientali, è quella del tratto Fabio Massimo-Rogoredo della Linea 3 della metropolitana milanese: basta pensare a quanto fumo e a quanto smog risparmierà al milanese tra un anno, quando sarà finita...».

□ P.R.



CMB®

i mezzi e l'esperienza

CMB COOPERATIVA MURATORI E BRACCIANTI DI CARPI A R.L.
VIA CARLO MARX, 101 - 41012 CARPI