

La rivoluzione in un'impresa di Cremona

Ecco come produrre acciaio in un'azienda miniaturizzata

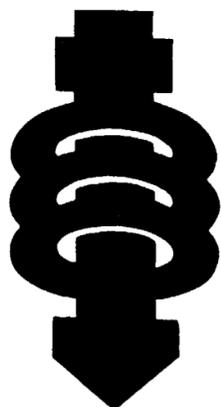
Fate attenzione a questa sigla I.S.P., Inline Strip Production Fateci attenzione perché fra qualche tempo diventerà familiare al grande pubblico. La Isp segnerà una svolta, un'autentica rivoluzione nella metallurgia, paragonabile a quella avvenuta nell'elettronica con l'applicazione su vasta scala dei microprocessori.

Isp è un particolare modo di produrre acciaio in nastri, ma è prima di tutto il «nome» di uno stabilimento sorto a Spinadesco, nei pressi di Cremona, con capitali e tecnologie Finarvedi e del colosso impiantistico Mannesmann-Demag di Duisburg. La Isp è stata ribattezzata «acciaiera mignon» una volta a regime, infatti, riuscirà a produrre cinquecentomila tonnellate l'anno di acciaio in nastri arrotolati (coils) su una linea produttiva lunga appena 160 metri, ossia otto-dieci volte più piccola di un treno nastri tradizionale, con una drastica riduzione

dei tempi di lavorazione e il dimezzamento dei costi energetici. Anche il numero degli addetti sarà inferiore all'attuale. Lo stabilimento Isp costerà circa 400 miliardi: una cifra non esorbitante trattandosi di impianto siderurgico, il quale costituirà peraltro un prezioso biglietto da visita per Mannesmann e Arvedi nel mercato mondiale delle tecnologie industriali.

Sarà possibile, e in tempi brevi, liberare importanti aree oggi vincolate al settore siderurgico, costruire nuovi impianti in luoghi sinora impensabili proprio per ragioni di spazio, abbattere i prezzi finali (e aumentare i guadagni) grazie alla riduzione dei costi di gestione. Senza contare che il nuovo sistema, sperimentato all'Isp di Cremona con il forno elettrico, potrà essere agevolmente applicato anche al ciclo siderurgico classico dell'altolomo e del carbone.

Ma qual è il segreto dell'acciaiera mignon? Si tratta di un impianto



di colata continua ad una sola linea capace di produrre bramme sottili, cioè una sorta di lastra metallica da passare ad una successiva fase di laminazione. La bramma, e quindi i nastri da essa derivati, sono larghi sino a un metro e trentacinque centimetri. Il procedimento che consente di ridurre le dimensioni dell'impianto e la quantità di energia necessaria si fonda - come spiega il dottor Diego Pampallona, responsabile sviluppo dell'Isp - sulla soft reduction, cioè sulla riduzione dello spessore della bramma quando il «cuore» del blocco di acciaio è ancora liquido.

Immediatamente dopo la solidificazione si passa alla laminazione vera e propria (high reduction) sino ad ottenere un nastro dallo spessore di 1,2/1,3 millimetri per gli acciai al carbonio e due millimetri per gli acciai speciali.

«Questo impianto entrerà in funzione entro la fine dell'anno: a pieno regime sarà in grado di produrre 200mila tonnellate di acciai speciali

e trecentomila al carbonio - spiega Diego Pampallona - con un personale di 420 unità. Il nostro procedimento è assolutamente originale, anche se col marzo '90 sono in corso sperimentazioni sulle bramme sottili nello stabilimento Arvedi situato a due chilometri dall'Isp, sperimentazioni avviate proprio per acquisire la massima esperienza possibile in vista del nuovo sistema. Qualcosa del genere è stato realizzato alla Nucor, negli Usa, dove si ottengono «bramme sottili» di spessore superiore alle nostre e che comunque non subiscono alcuna modifica a caldo. Altri esperimenti sono condotti in Austria, dove si ottengono riduzioni di spessore già in fase di colaggio».

Quali vantaggi del sistema italo-tedesco? «In primo luogo, i ridotti costi di impianto e di gestione, ma anche la flessibilità del ciclo che permette di cambiare gli spessori in colata e quindi soddisfare le esigenze di utilizzatori particolarmente sofisticati». □ P.L.G.

Coop Lombardia al servizio dei consumatori

Quando Antonio Bertolini è diventato presidente di Coop Lombardia, parlare di utili era considerato una eresia. Non sono passati molti anni da allora e oggi Coop Lombardia è diventata un colosso della grande distribuzione. Un patrimonio netto di 141 miliardi, un giro di affari che supera gli 800 miliardi (che raggiungono i 1000 miliardi con le piccole cooperative che fanno parte del sistema), un utile di 28 miliardi nel 1990 e investimenti per oltre 41 miliardi. I soci di Coop Lombardia sono oggi oltre 100 mila, più della metà dei quali sono «soci prestatori» in quanto versano i loro risparmi nelle casse di Coop Lombardia: un prestito che supera i 215 miliardi, segno della fiducia che Coop Lombardia gode presso i suoi soci.

Sono ormai definitivamente passati i tempi - dice Bertolini - in cui la cooperazione guardava con diffidenza gli utili. Il problema è come questi utili si realizzano e come vengono investiti. Coop Lombardia è e deve diventare sempre più una grande istituzione democratica, una forte associazione di massa con una gestione democratica e partecipata. È necessario recuperare e esprimere in modo moderno quella socialità cooperativa che fa parte della nostra storia. Coop Lombardia si vuole sempre più impegnare nel settore della salute del consumatore, sia per quanto riguarda l'educa-

zione e l'orientamento, sia nel controllo dei prodotti che fornisce nei suoi centri di vendita. Un altro settore di intervento - e che ci distingue da altre società che operano nel nostro stesso settore - è il nostro impegno nel sociale. Questo vale soprattutto nel settore dell'ecologia, con la messa in commercio di detersivi non inquinanti, di spray che non bucano l'ozono, imponendo ai fornitori che i loro prodotti non danneggino l'ambiente. Nel campo della salute, della sanità e della ecologia Coop Lombardia ha fatto molto, ma - sostiene Bertolini - potrà fare ancora di più, arrivando a creare una vera e propria Fondazione, con la collaborazione di altri settori della cooperazione. Con la costruzione dell'ipermercato di Bonola, Coop Lombardia ha radicalmente trasformato la vita sociale di un quartiere della periferia milanese come quello del Gallaratese. Gli investimenti del prossimo futuro riguardano gli ipermercati di Crema, di Baggio, di Sesto San Giovanni e l'ammodernamento di quello di Pieve Emanuele.

Coop Lombardia - afferma con orgoglio Antonio Bertolini - è profondamente legata alla società come dimostra l'analisi sociologica dei suoi 100 mila soci: essi riflettono completamente la popolazione della nostra regione, sia per fasce di età sia per istruzione, sia per livello di reddito.



UNO PER TUTTI. TUTTI PER UNO.

2.200.000 soci, 7000 miliardi di fatturato, 1.300 punti vendita, ecco la Coop, la più grande catena di distribuzione alimentare in Italia, presente con forza in moltissime regioni. La Coop Lombardia, ad esempio, può contare su 120.000 soci, 800 miliardi di giro d'affari, 36 supermercati e 1 ipermercato. Un successo che nasce da una realtà molto semplice: siamo una cooperativa di consumatori. Una grande forza ma anche un grande impegno che si traduce in tante azioni concrete in difesa del consumatore e dell'ambiente. In un rapporto privilegiato con i nostri soci (depositi senza vincoli e agevolazioni), in aiuti ai paesi in via di sviluppo e ovviamente in una continua ricerca di qualità. Testimonianza di ciò sono i prodotti a marchio Coop senza coloranti e conservanti nocivi e l'inserimento di prodotti controllati, di cui sia certificato il metodo di coltivazione e la genuinità. Ecco la Coop, tante persone, tanto lavoro con un solo scopo: la collaborazione per una migliore qualità della vita.



Lombardia
LA COOP SEI TU.
CHI PUÒ DARTI DI PIÙ!

SUPERMERCATI COOP: BAREGGIO - BOLLATE - BRESCIA (Via Corrida, Viale Venezia, Via Veneto) - BUSTO ARSIZIO - CASANOVIA D'ADDA - CINISELLO (Via Garibaldi) - COMO/VERICO - CORICO - CREMA (Centro Commerciale) - CREMONA (Via Ghinaglia, Via C. del Vesuvio, Porto Pa) - LODI (Centro Commerciale) - MILANO (Via Caviglioglio, Viale Matteotti, Via Ulpiano) - MEGGIORE - MONZA - OGGIOSE - PAVIA - PAVIA (Via S. Giacomo) - SESTO S. GIOVANNI - SOSENA - VIGEVANO - VOGHERA
IPERCOOP: ARCORE - CINISELLO B. (Via S. Paolo) - COSSANO - LAVENO - MILANO (Via Suzzani, Via Fratelli) - PIZZIGNONE - ROZZANO - SETTIMO MILANESE - VILLASANTA
IPERMERCATO: MILANO BONOLA.

Gestione a chi: Fs o privati?

Milano-Genova in 40 minuti col supertreno

PIERLUIGI GHIGGINI

L'idea covava sotto la cenere da più di dieci anni. Poi, nell'ottobre 1989, su iniziativa di un consorzio formato da grandi imprenditori e da banche, la macchina si è messa in moto. Il progetto della ferrovia supertreno Genova-Milano ha imboccato il binario giusto ed è partito, sfidando ogni logica che non fosse quella di mercato perché gli studi preliminari firmati dalla Sina per conto del Consorzio Ctv riguardavano una linea costruita e gestita in regime privato, quindi al di fuori del monopolio Fs, e soprattutto perché una ferrovia supertreno Genova-Milano non era prevista dalla programmazione nazionale.

Evidentemente la forza dell'idea ha avuto ragione sull'ampiezza degli ostacoli: il ministro dei Trasporti si è pronunciato favorevolmente, mentre l'ente Fs ha deciso di impegnarsi in una tornata di incontri destinati a smussare i punti di contrasto con il «cartello» Ctv. Contrasti piuttosto spessi, che però secondo i più ottimisti potrebbero essere superati entro l'estate. I nodi sono diversi: riguardano sia la redditività dell'operazione, sia la partecipazione delle Fs, sia la possibilità di autorizzare la gestione privata di una linea destinata ad interconnettersi con la rete Fs.

«Noi intanto andiamo avanti - afferma deciso Giuseppe Manzitti, una delle eminenze grigie dell'economia genovese e presidente della Ctv - e andare avanti per noi significa approfondire la progettazione anche senza la copertura di decisioni certe. Siamo in attesa di un incontro decisivo con Necci e speriamo che in quella sede i rapporti vengano chiariti».

In realtà le Fs, che per l'alta velocità hanno promosso un'altra società mista (la Tav) puntano tutte le loro carte sulle dorsali Napoli-Milano e Torino-Venezia. Tuttavia anche la Milano-Genova può contare su sponsor di tutto rispetto: le Ferrovie Nord Milano (che significa una indiretta partecipazione della Regione Lombardia), l'Aeroporto di Genova, l'Autostrada Torino-Milano e Serravalle-Milano (perciò Ligresti), il Banco San Paolo di Torino, la Cariplo, la Cassa di risparmio

di Genova. La ragione di tanto interesse è spiegata con le conseguenze pratiche di un'opera capace di rivoluzionare gli equilibri socio-economici di un'area strategica per l'Europa. Il Milano-Genova viaggerà in sede propria (cioè su una linea costruita ex novo, con una galleria di boccato il binario giusto ed è partito, sfidando ogni logica che non fosse quella di mercato perché gli studi preliminari firmati dalla Sina per conto del Consorzio Ctv riguardavano una linea costruita e gestita in regime privato, quindi al di fuori del monopolio Fs, e soprattutto perché una ferrovia supertreno Genova-Milano non era prevista dalla programmazione nazionale.

Sarà possibile contenere i costi grazie allo sfruttamento, per il tratto pianeggiante, delle aree di rispetto dell'autostrada Serravalle-Milano. Si prevedono interconnessioni con le Fs nelle stazioni di Genova Principe e di Milano Centrale, nell'«Ovade» e in altri punti della rete, oltre che con le Ferrovie Nord per il collegamento con la Malpensa.

Quella che oggi è una distanza regionale diventerà di colpo una distanza suburbana. Diventerà realistica, se i porti sapranno adeguare la loro capacità competitiva, la possibilità di spostare verso il Tirreno milioni di «cassoni» in fuga verso gli scali nordeuropei. La capacità di attrazione turistica delle riviere ne risulterà enormemente accresciuta ma, soprattutto, Genova e Milano finiranno per costituire i poli di una vasta area metropolitana estesa dalle pendici appenniniche alla Brianza.

Ma tutto questo appartiene per ora al futuribile: l'obiettivo ravvicinato della Ctv è superare le perplessità delle Fs e ottenere la concessione. I collaboratori di Necci dubitano che i volumi di traffico della Milano-Genova riescano a giustificare gli investimenti necessari. Ma agguistano che le Fs non hanno nulla in contrario al fatto che altri costruiscano la linea, purché a gestirla sia l'Ente Ferrovie «tanto più che si dà per scontato l'utilizzo delle stazioni di Genova Principe e di Milano». Giuseppe Manzitti replica: «Noi non chiediamo contributi pubblici. Se non ci lasceranno gestire la linea, come faremo a recuperare le spese di costruzione? Questo è il nodo da sciogliere con le Fs. Ma noi andiamo avanti, con fiducia ed entusiasmo, per collegare l'Europa mediterranea all'Europa del centro Nord».

Un fatturato nautico di 3.000 m

Quella repubblica marinara senza il mare

CHIARA SALVANO

Non è vero che l'Italia marinara ha quattro repubbliche. Ne ha cinque. E la quinta non è neppure bagnata dal mare: la Lombardia. Nel mondo produttivo, commerciale e di servizio della nautica da diporto (700 cantieri, 250 industrie, 4.000 aziende commerciali, 20mila dipendenti diretti e 140.000 nell'indotto, 3.000 miliardi di fatturato equamente ripartito tra produzione e servizi, 800 miliardi di export) la regione padana occupa uno spazio preminente in termini numerici, ma soprattutto per l'alto livello tecnologico, tecnico e stilistico raggiunto e apprezzato in tutto il mondo.

Nella scomposizione geografica delle 64 aziende produttrici lombarde - 34 di imbarcazioni, di cui una persino di «sailer» (vela) con sede legale a Cinisello Balsamo - lo specchio d'acqua lariano e il suo entroterra la fanno da padrone. Sulle sponde del lago di Como, infatti, si trovano ben 22 cantieri nautici

- tra i quali quelli di Tullio Bruno Abbate, Cremar e per citare i maggiori - che alta la bandiera del «made in Italy» in tutto il mondo (persone senza «quote» in Giappone, Usa, Germania, Francia, ecc.). Lo stesso vale per la ditta (la Radice) produttrice di clicché.

Il modulo produttivo di quello dell'artigianato è molto attento alle innovazioni tecnologiche e riconosciute internazionalmente per la qualità, la ricerca stilistica, i segni originali. Abbastanza, in questo panorama, è della Rio (sul lago di Iseo) un famoso marchio, Riva, saputo coniugare la formula nazionale con i grandi numeri, i fatti, produce «in serie» «day cruiser» in ogni segmento del mercato. Altresì, è la azienda privata costruttrice che da lavoro e fornisce le armate (sue le maggiori motovedette, ecc.

Catamarano a 3 motori la nuova formula uno

Paragonare il mondo nautico a quello automobilistico potrebbe sembrare un azzardo. Ma non è così. I cantieri che si affacciano sulle sponde dei laghi lombardi non hanno proprio molto da invidiare ai costruttori delle «quattro ruote». L'innovazione e la ricerca tecnologica marcano di pari passo nell'uno e nell'altro settore. Certo, più di una volta la cantieristica ha preso a prestito una soluzione innovativa, ma mai «tout court». Così, ad esempio, è stato per i materiali di costruzione - vetroresina, plastiche rinforzate in fibreglass, Kevlar, carbonio per citarne alcuni.

Per affrontare compiutamente l'evoluzione della nautica in questa seconda metà del secolo ci vorrebbe per lo meno un'enciclopedia. Ci

limiteremo pertanto ad uno degli ultimi progetti cui sta lavorando un cantiere lariano - quello di Tullio Abbate - e che da solo contiene diverse innovazioni. Così come avviene per la Formula 1 stradale, anche le sperimentazioni nautiche passano attraverso le «formula uno del mare». Abbate sta infatti varando un catamarano da competizione molto interessante. Innanzitutto lo scafo: interamente realizzato in Kevlar e fibre di carbonio «sotto vuoto», con un notevole miglioramento del rapporto peso-potenza (circa 2 kg per Cv), presenta un disegno idrodinamico molto originale. Difatti più che di catamarano si deve parlare di «trimarano» - da cui il nome Tri Cat - per via del terzo «scarpone» centrale che - a differenza di quanto già visto su altri piccoli fuoribordo dotati di «pinna» centrale stabilizzatrice - in questo caso parte da prua e alloggia un terzo motore applicato ad un piede Mercury SSM 3. Anche l'idea dei tre motori è insolita, per lo difficoltà facilmente immaginabili di farli girare in sincrono. Abbate ha risolto il problema collegando i due motori laterali a eliche di superficie (di disegno

originale), il che non ha di creare un certo scompostezza di nautica.

Altre innovazioni, di interesse, riguardano la non importante «questione» di uno scafo da competizione alcune centinaia di litri di acqua che durante la navigazione, nello scafo stesso, le parate hanno camere di galleggiamento a galleggiamento, come se non ad evitare pericoli di esplosione combustibile, nei serbatoi immesse delle speciali sfere di alluminio e magnesio, dotate da una ditta svizzera tale per la prima volta da un italiano) che pur occupano il 2% del volume totale la mobilità del liquido e scabbano la proprietà di infiammabilità del carburante.

E come ogni innovazione rispetti, gran parte è già apparsa e applicata al diporto nautico, dalla Formula uno alla zione di serie. Proprio c'automobile.

CEMAT: il trasporto combinato strada-rotai

Con i suoi tre terminali operativi (Cefosa, Romana e Rogoredo) Milano si pone tra i primi centri nevralgici di un sistema di trasporto-merci che sotto molteplici aspetti costituisce un delle formule più avanzate nella soluzione del problema del traffico pesante sulle nostre strade: il trasporto combinato strada-rotai. Per trasporto combinato si intende quella tecnica per il trasporto delle merci che integra in modo funzionale i due modi di trasporto terrestre, la strada e la rotaia: rappresenta in definitiva la cosiddetta, terza via ai problemi connessi alla strada ed è in grado di imporsi come sistema complementare ai mezzi di trasporto terrestri tradizionali garantendo sicuri vantaggi sia in termini di protezione ambientale sia rispondendo all'annoso problema della saturazione delle infrastrutture. Grazie all'uso di unità di carico intermodali (casse mobili e semiorchioni) il trasporto combinato permette infatti l'utilizzo del mezzo ferroviario nei tragitti di lunga distanza e il mezzo stradale tra luogo di partenza e terminal ferroviario, così come tra quest'ultimo e il luogo di destinazione definitiva della merce, togliendo dalle grandi direttrici di traffico a lunga percorrenza un numero rilevantisimo di mezzi

pesanti con i benefici che ben si possono immaginare. Sul territorio europeo il trasporto combinato è in continuo sviluppo con Germania e Francia ai primi due posti e con l'Italia al terzo: posizione anomala se si tien conto che ben il 60% del trasporto combinato internazionale passa attraverso il nostro Paese. In Italia la società incaricata di gestire, organizzare, commercializzare il trasporto combinato strada-rotai è la Cemat spa costituita nel 1953 per iniziativa delle Fs che ne controllano, attualmente, il 34,6% del capitale sociale, e di un gruppo di operatori privati che detengono la restante quota. Nel solo 1990 sono stati eseguiti ben 175mila trasporti con un incremento del 41% rispetto al 1989. Il '90 è stato anche l'anno dell'istituzione del 1° treno ad alta velocità sulla tratta Milano-Catania mentre nel corso del '91 diventeranno operativi nuovi treni a 120 km/h sulle tratte che da Milano portano a Roma, Napoli e Bari. L'introduzione dei treni Shuttle (treni navetta bisettimanali) sulle direttrici che da Milano portano a Roma, Bari e Napoli permetteranno di togliere dalla strada 5mila Tir nel corso del primo anno di servizio e 20mila nel corso del secondo anno.

MILANO PROGRAMME



servizi per abitare e immobiliari

MILANO - VIA ARCHIMEDE 22
Tel. (02) 745331 / 70123890 - Fax (02) 7384