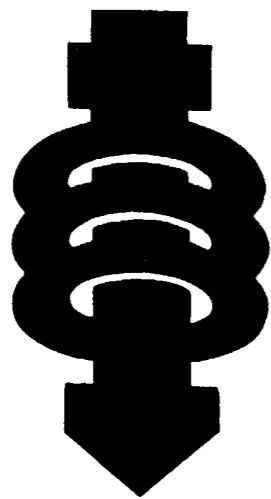


La rivoluzione in un'impresa di Cremona

Ecco come produrre acciaio in un'azienda miniaturizzata

Fate attenzione a questa sigla ISP, 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.

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.



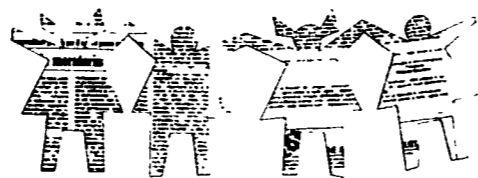
di colata continua ad una sola linea capace di produrre bramme sottili, cioè una sorta di lastra metallica da passare ad una successiva fase di laminazione. La bramma, e quindi i nastri da essa derivati, sono larghi sino a un metro e trentacinque centimetri. Il procedimento che consente di ridurre le 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.

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.

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 Gallarate. 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.



SUPERMERCATO COOP BAREGGIO - BOLLATE - BRESCIA (Via Corrida, Viale Venezia, Via Veneto) - BUSTO ARSIZIO - CASALNO D'ADDA - CINISELLO (Via Garibaldi) - COMO (Varesino) - CORICO - CREMA (Carro Commerciale) - CREMA (Via Ghinaglia, Via C. Ghinaglia) - LEGNANO (Via Garibaldi) - MILANO (Via Crotta, Viale Mattei, Via Ulgna) - INEGGOLIO - INVERIGO - LEGNANO - PAVIA - PAVIA (Via S. Giacomo) - SESSO S. GIOVANNI - SOGGIANO - VERGATO - VOGHERA. IPERCOOP ARCOLE - CINISELLO B. (Via S. Paolo) - COSSANO - LAVENO - MILANO (Via Suzzani, Via Fratelli) - PIZZIGNONE - ROZZANO - SETTIMO MILANESE - VILLASANTA. IPERMERCATO MILANO BONOLA.

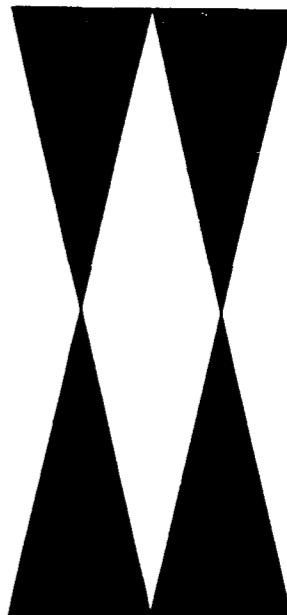
Gestione a chi: Fs o privati?

Milano-Genova in 40 minuti col supertreno

PIERLUIGI GIGGINI

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 superelevata 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 Civ riguardavano una linea costruita e gestita in regime privato, quindi al di fuori del monopolio Fs, e soprattutto perché una ferrovia superelevata Genova-Milano non era prevista dalla programmazione nazionale.

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 Civ riguardavano una linea costruita e gestita in regime privato, quindi al di fuori del monopolio Fs, e soprattutto perché una ferrovia superelevata Genova-Milano non era prevista dalla programmazione nazionale.



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, 20 mila 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.

Il modulo produttivo di quello dell'artigianato è molto attento alle innovazioni tecnologiche e riconosciute internazionalmente per la ricerca stilistica, i segni originali. Abbastanza, in questo panorama, è della Rfo (sul lago di Iseo) il famoso marchio, Rva, saputo coniugare la formula nazionale con i grandi numeri, i fatti, produce «in serie» «day cruiser» (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

Catamarano a 3 motori la nuova formula uno

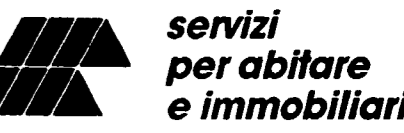
Paragonare il mondo nautico a quello automobilistico potrebbe sembrare un azzardo. Ma non è così. I cantieri che si affacciano sulle sponde dei laghi lombardi non hanno proprio molto da invidiare ai costruttori delle «quattro ruote». L'innovazione e la ricerca tecnologica marcano di pari passo nell'uno 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.

limiterebbe 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 appeso ad un piede Mercury SSM 3. Anche l'idea dei tre motori è insolita, per lo scoglio facilmente immaginabile 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 scompensamento. Altre innovazioni, di interesse, riguardano la nautica importante «questione si». Uno scafo da competizione alcune centinaia di litri d'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 sciolgono 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 Rogorato) Milano si pone tra i primi centri nevralgici di un sistema di trasporto-merci che sotto molteplici aspetti costituisce una 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

MILANO PROGRAMME



servizi per abitare e immobiliari MILANO - VIA ARCHIMEDE 22 Tel. (02) 745331 / 70123890 - Fax (02) 7384