



#Collaboratori #Mondo del lavoro #Cantieri #Sicurezza

I collaboratori FFS prestano attenzione non solo sul lavoro. Con il suo occhio attento, durante un viaggio in treno nel tempo libero Christian Andreoli ha notato che le fondamenta di un palo portasegnale erano troppo deboli.



Tutto risale all'anno scorso durante un piacevole viaggio a bordo dell'InterCity da Zurigo a Berna. Christian Andreoli voleva fare visita a un collega nella città federale. In qualità di esperto in ingegneria civile e di capoprogetto per gli impianti a corrente di trazione, dal treno, oltre ad ammirare il susseguirsi dei paesaggi, tiene sempre d'occhio anche le opere e le fondamenta. Come sono fatte, in che modo sono state realizzate? È una sorta di «deformazione professionale» che potrebbe anche far sorridere. Tuttavia per le FFS si è rivelata decisamente proficua.

Troppo alto, troppo largo e troppo pesante

Tra Aarau e Olten, il treno è passato dal cantiere per l'ampliamento a quattro binari. A ovest della nuova galleria dell'Eppenbergraben, lo sguardo di Christian Andreoli si è posato di riflesso sulle fondamenta di un supporto per segnali. Sebbene il treno sfrecciasse ad alta velocità tra i pali che fiancheggiavano il tracciato appena riconoscibile, Christian ha notato che qualcosa non andava con le fondamenta. Qualche centinaio di metri più avanti, al palo successivo, ha capito di cosa si trattava.

Il palo poggiava su una base ad H in calcestruzzo semplice, non armato. Questo ancoraggio semplice è sufficiente per piccoli segnali, ma non basta nel caso di supporti per segnali, come spiega Christian Andreoli. «Con un'altezza che può raggiungere i nove metri, l'ampia barra trasversale e un peso dei componenti del segnale che può arrivare a 400 chilogrammi, un supporto richiede fondamenta armate.»

Se un supporto per segnali poggia su fondamenta troppo deboli può succedere quello che è si è verificato un paio di anni fa nella regione Lucerna. Vento e intemperie avevano lasciato crepe e fenditure tanto profonde da far cedere le fondamenta determinando la successiva caduta del palo. Tra le conseguenze ricordiamo un'interruzione della tratta, un servizio sostitutivo con autobus, ritardi per i passeggeri e frenetici lavori di costruzione.

«Dovremmo accordarci meglio»

Sulla nuova tratta a quattro binari tra Aarau e Olten non si arriverà a questo punto. Anche se all'epoca il controllo finale dell'opera ultimata non era ancora stato effettuato, i responsabili degli impianti hanno accolto con gratitudine la sua segnalazione, racconta Christian Andreoli. Ciò ha permesso di porre rimedio al problema per tempo. L'impresa di costruzioni esterna ha rivestito le fondamenta dei circa dieci supporti per segnali interessati con un manto di calcestruzzo armato.

A suo parere quale insegnamento possiamo trarre da questa storia? «Dovremmo accordarci meglio. Da un lato tra gli uffici preposti delle FFS, dall'altro con le imprese che svolgono i lavori.» Una buona comunicazione crea chiarezza, riduce gli oneri e garantisce una maggiore sicurezza.

«Piccola causa – grande effetto»: campagna delle FFS per la sicurezza e la qualità, basata su storie tratte dalla quotidianità lavorativa dei collaboratori. Maggiori informazioni e storie su www.ffs.ch/sicurezza-qualita.