

I signori del ferro: gli armatori

Fotino in basso a sinistra. Ecco come nel secolo scorso venivano puliti i binari. Oggi il lavoro manuale è minimo, tutto viene effettuato con apposite macchine

PASSIONE, FATICA E DEDIZIONE PER UNA MANSIONE DURA E AFFASCINANTE.

Quando si pensa agli armatori la mente corre ai grandi imprenditori costruttori di navi, agli Onassis, ai Grimaldi. Non si va certo a pensare che anche in ATM esistano gli armatori. Eppure ci sono. E sono anch'essi sempre legati alla lavorazione del metallo pesante.

Ma qui da noi non c'entrano le navi, i traghetti e le petroliere. In azienda viene trattato il ferro di binari e scambi. I quali devono essere plasmati, modellati, curvati e tenuti in efficienza. In una parola sola devono essere "curati" in maniera attenta e responsabile.

In modo che i treni metropolitani e i tram che quotidianamente li solcano, viaggino spediti e in tutta sicurezza.



rante il quale si svolge il lavoro. Chi si occupa di tram opera generalmente di giorno, prevalentemente all'aperto e con picchi di lavoro durante i mesi estivi. Al contrario gli armatori del metrò lavorano quasi sempre al chiuso e di notte, concentrando l'operatività nella ristretta fascia oraria in cui il servizio è sospeso.

A dispetto delle differenze, tutti gli armatori sono però associati da elementi comuni. Entrambi hanno come mission la cura dei binari. Ma soprattutto hanno in comune il sincronismo e la perfetta integrazione all'interno delle squadre di lavoro, composte da operai, tecnici e progettisti con diverse competenze e svariati ruoli.

Nonostante la durezza anche fisica della mansione e i tempi di lavoro sempre ristretti, che non ammettono ritardi e imprecisioni, "tutto il gruppo degli armatori – affermano all'unisono i tre funzionari responsabili dell'armamento – dimostra nel lavoro un grande impegno e un profondo senso di responsabilità".

L'armamento tram

"Il nostro compito è quello di costruire, rinnovare e posare binari e diramazioni", riferisce **Dario Noè**, *Responsabile dell'unità costruzioni dell'armamento tranviario*. Durante l'anno il suo staff costruisce e posa almeno 1 km di binari curvi (n.d.r. per binario si intende la coppia di rotaie) e circa una decina di scambi, tecnicamente chiamati diramazioni.

"I binari curvi – specifica Noè – sono quelli che si logorano con più facilità, a causa dell'attrito delle ruote. E sono anche quelli per cui occorre maggior attenzione nella costruzione e nella posa". Al contrario, i binari rettilinei si usurano meno e sono più facili da posare: ogni anno ne vengono sostituiti circa 5 km in tutta la città.

"Fare l'armatore anche oggi non è certo un lavoro leggero – sostiene **Aurelio Carioni** il più anziano *Operatore* dell'unità gestita da Noè – ma nulla in confronto a quando sono stato assunto, nel 1980". Ventinove anni fa il lavoro era molto più manuale e pesante, a volte i binari si trasportavano per piccoli tratti ancora a mano. "Gli scavi venivano effettuati con piccone e badile – ricorda Carioni – mentre i giunti tra le rotaie venivano fissati a mano con delle chiavi manuali". Ora, fortunatamente, per ogni operazione esistono macchine e utensili che rendono la vita dell'armatore decisamente meno faticosa.

Gli scambi tranviari

Controllare l'efficienza e la messa in si-

curezza degli scambi presenti sulle linee tranviarie cittadine è il compito del gruppo di armatori coordinati da **Giuseppe Santin**. "Da un lato – spiega Santin – effettuiamo la manutenzione preventiva delle diramazioni, la loro pulizia e interveniamo in caso di guasti. Dall'altro stiamo provvedendo all'ammodernamento degli scambi in linea". La sostituzione degli scambi è infatti una priorità a livello aziendale. Gli storici modelli Oerlikon stanno lasciando spazio ai moderni e supersicuri scambi di nuova generazione. "Questi scambi sono innovativi da più punti di vista – afferma Santin – perché hanno diversi sistemi di sicurezza che impediscono manovre azzardate e che prevengono gli incidenti". Oltre ad essere più sensibili e silenziosi degli Oerlikon, i nuovi scambi hanno un sistema di interblocco elettrico che impedisce la traslazione degli aghi sino al transito completo della vettura tranviaria. Inoltre sono dotati di un sistema di segnalazione semaforico, detto lanterna, che permette visivamente al conducente di verificare il corretto funzionamento dello scambio.

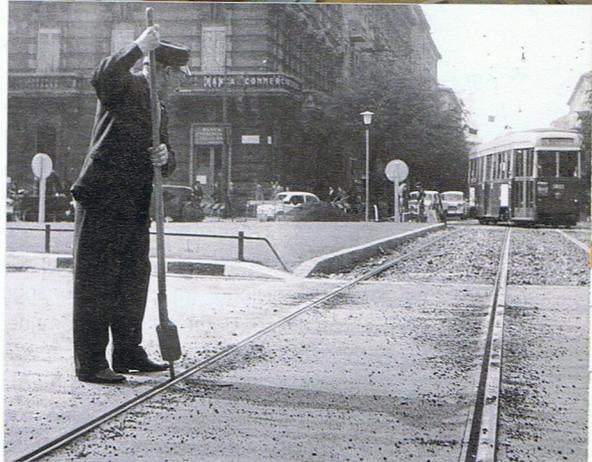
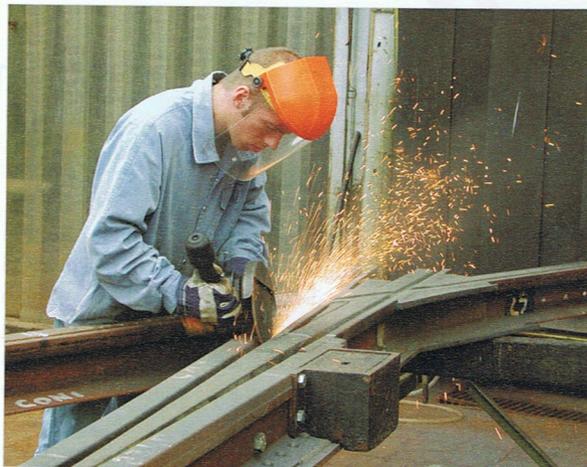
"Sostituire le diramazioni esistenti con quelle nuove è un lavoro estremamente complesso – afferma **Massimiliano Fiorenza**, *Capo tecnico della manutenzione degli scambi* – perché avviene su linee già in esercizio". "Ma – conclude Fiorenza – grazie alla tenacia e alla disponibilità di tutti i colleghi con cui lavoro, la sostituzione ha già interessato quasi metà dell'intero parco scambi da rinnovare"

Nel ventre di Milano

È quasi sempre una lotta contro il tempo. Il lavoro degli armatori della metropolitana ha questa caratteristica. Perché per la maggior parte delle manutenzioni occorre che nessun treno circoli nelle tre linee della metrò. Cosa che accade solo per circa quattro ore, dall'una alle cinque del mattino.

"In queste quattro ore – afferma **Andrea Simino**, *Responsabile manutenzione e pronto intervento* degli armatori della metropolitana – dobbiamo effettuare diverse manutenzioni ed eseguire attività di servizio, come la molatura delle rotaie, la rinalzataura dei binari per l'assestamento del pietrisco, la pulizia degli scambi e il lavaggio delle gallerie". Inoltre per circa 6 km ogni notte, gli armatori ispezionano i binari e gli impianti della linea, per verificare che non ci siano rotture alle rotaie o problemi ai giunti.

Un lavoro duro ma che, a detta degli operatori, dà soddisfazioni. Secondo



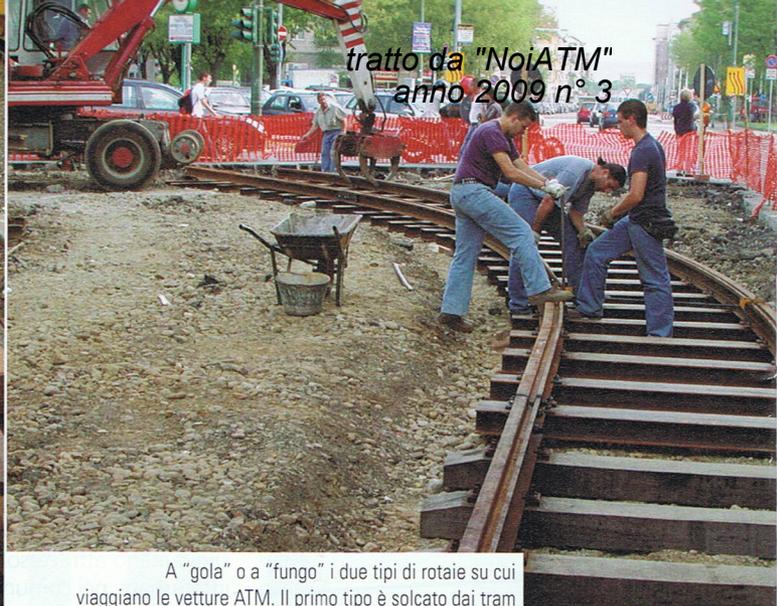
Alessandro Ratti, il più giovane del gruppo "fare l'armatore non è solo posare binari, ma è un mondo tutto da scoprire, dove ogni giorno si impara qualcosa di nuovo".

Anche **Antonino D'Angelo**, il decano degli armatori della metropolitana non sente il peso di 35 anni di lavoro nel ventre della città. "Questa mansione mi appassiona ancora – sostiene orgoglioso D'Angelo – perché vedi e tocchi con mano il frutto del tuo lavoro".

"È una professione davvero sfaccettata, che non ti stanca – commenta **Enrico Sponda**, *Funzionario* in staff al responsabile Simino – perché unisce la concretezza di scambi e rotaie, alle complesse questioni tecniche e teoriche che stanno alla base di questa disciplina".

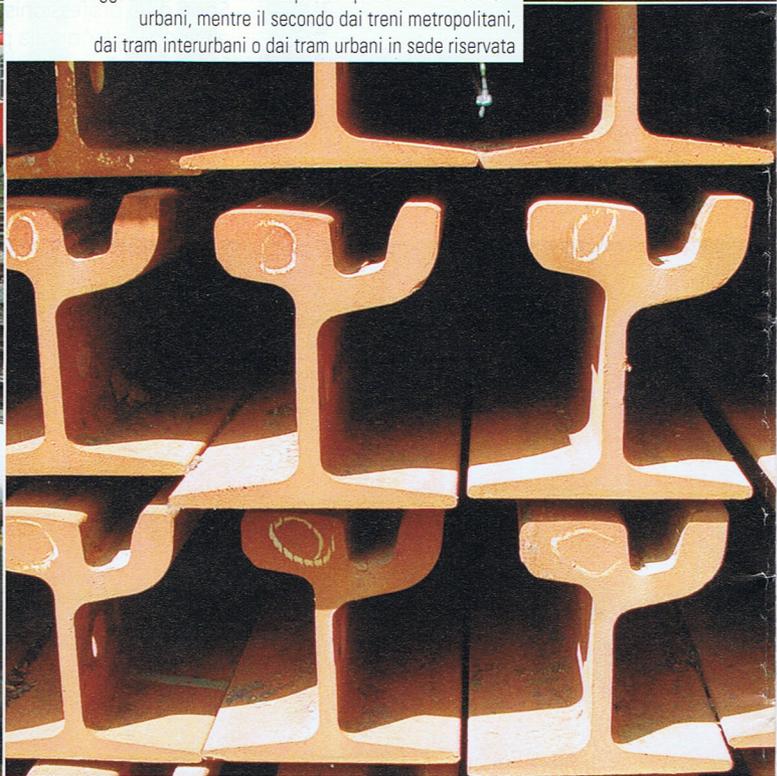
Dopo 22 anni emerge ancora tangibile dalle parole di Sponda la passione e il rispetto per questa professione. Tanto impegnativa quanto affascinante.

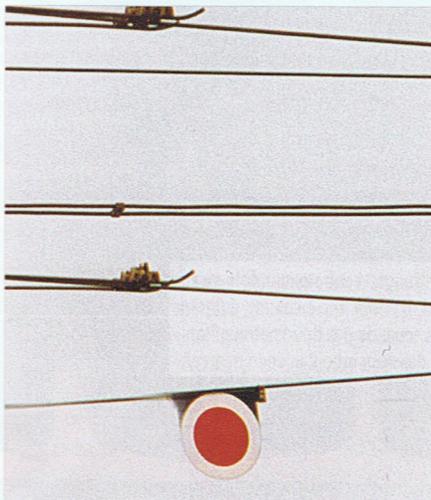
Stefano Corrada



tratto da "NoiATM"
anno 2009 n° 3

A "gola" o a "fungo" i due tipi di rotaie su cui viaggiano le vetture ATM. Il primo tipo è solcato dai tram urbani, mentre il secondo dai treni metropolitani, dai tram interurbani o dai tram urbani in sede riservata





Una professione antica e particolare

Gli armatori in ATM sono una figura storica, che esiste da più di cent'anni. Da quando nei primi del secolo scorso sono in esercizio le linee tranviarie milanesi.

Ma chi sono queste figure che vengono, sull'asse del tempo, da così lontano? Sono coloro che si occupano di studiare, progettare, costruire e posare le linee ferrate che si diramano attraverso la città e, per i tram interurbani, nei comuni della sua provincia. Sono quei professionisti che per 365 giorni all'anno vigilano sulla pulizia dei binari e sul loro stato di usura, mantengono efficienti gli scambi e provvedono al loro ammodernamento. Sotto il sole d'agosto o la neve del freddo inverno, nel buio delle notti cittadine o nell'ininterrotta oscurità delle gal-

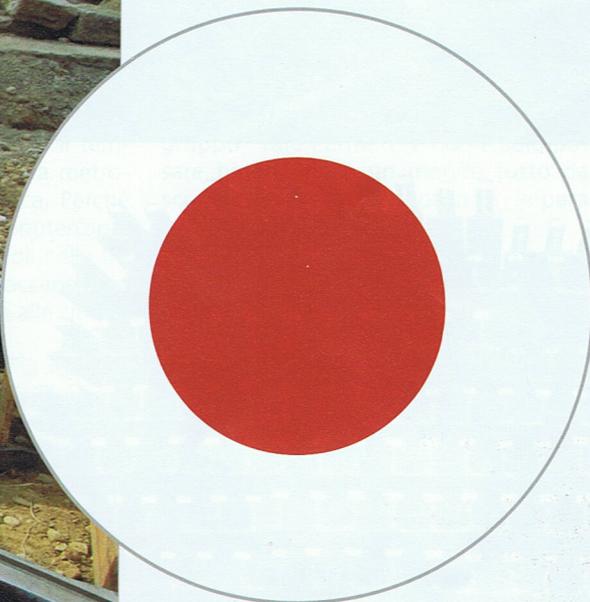
lerie metropolitane, gli armatori svolgono la loro mansione con una dedizione che sa di antico. Ma anche con una professionalità e con un senso di responsabilità che è oltremodo moderno.

L'organizzazione, tra metrò e tram

La grande famiglia degli armatori ATM è ripartita in due grandi aree, entrambe facenti capo al settore Armamento della Direzione Impianti Fissi e Sistemi.

Da un lato c'è l'unità della progettazione, costruzione e manutenzione degli impianti di superficie, che si interessa degli oltre 230 chilometri di binari tranviari presenti nella città di Milano e dei quasi 900 scambi. Di questi, 580 sono in linea mentre la restante parte si trovano all'interno dei depositi aziendali. Dall'altro lato troviamo l'area della progettazione e manutenzione degli impianti della metropolitana e delle tranvie interurbane: questa ripartizione ha quindi la responsabilità sui 120 km di binari delle linee metropolitane che si snodano da Rho Fiera a Gessate, passando per San Donato e Maciachini, fino a Famagosta, oltre ai 30 km delle due linee tranviarie della Brianza (la Milano-Limbiate e la Milano-Desio).

I due settori si differenziano, oltre che per gli aspetti tecnici specifici di tram e metrò, soprattutto per il contesto ambientale du-



"Il giapponese". Ecco come viene chiamato in gergo il cartello che comunica l'isolamento dello scambio tranviario. Per il tranviere non resta che scendere dalla vettura e direzionare lo scambio con l'apposito ferretto, detto comunemente gügia.