

Studiare l'impresa, l'impresa di studiare
L'iniziativa promossa dall'Unione Industriali

Gli studenti dell'istituto Marie Curie in visita alla sede dell'AnsaldoBreda, in via Argine a Ponticelli

Trasporti, caccia ai giovani motivati e preparati

Scuola e lavoro

Costanza Falanga

È l'ultimo appuntamento di una serie di incontri di grande emozione e interesse. Ci si ritrova tutti, ragazzi, docenti e manager, all'ingresso della sede napoletana di una delle più grandi e antiche industrie italiane, AnsaldoBreda, in via Argine, quartiere Ponticelli. Il colosso della meccanica ferroviaria nazionale ha un ruolo non solo produttivo, ma anche sociale, non da poco in città. Baluardo di attività e produttività nel contesto di un quartiere della periferia Ansaldo ospita, per la giornata conclusiva del progetto «Studiare l'impresa» i ragazzi delle quarte classi dell'Istituto tecnico industriale «Marie Curie» che ha sede proprio a pochi isolati della grande azienda. Ad accompagnare gli studenti della quarta A e della quarta E in giro per i capannoni di Ansaldo, alla scoperta del ciclo produttivo dell'azienda, sono l'ingegnere Fulvio Rinaldi e l'ingegnere Pietro Venanzio. Si comincia dal reparto carrelli dove viene illustrato al ragazzo il lavoro di fresatura e l'imatura e l'intero ciclo di lavorazione di un carrello e poi, la grande fresalesatrice che occupa uno spazio di rilievo nel settore di cui fa parte.



L'evento
Per i prossimi mondiali di calcio in Brasile pronti dei treni speciali

«I carrelli vanno in forno di notte perché così la loro lavorazione costa meno, 100 euro anziché 130» spiega loro con dettagli tecnici Rinaldi. E aggiunge: «Un lavoro di cui oggi c'è carenza è quello del saldatore specializzato, un mestiere duro e di grande specializzazione. Richiede attenzione e capacità e quando c'è chi va in pensione non sempre si riesce a sostituirlo con persone altrettanto qualificate». Intanto, passo dopo passo, si arriva ad una grande stanza con le pareti di vetro, a temperatura costante. «Qui si fanno le misure dei carrelli» spiega ancora Rinaldi. Dalla sede di Napoli escono circa 300 carrelli l'anno e un carrello al giorno finito. Il percorso a piedi in azienda è lungo ma i ragazzi sono tutt'altro che stanchi, incuriositi da ogni dettaglio della lavorazione. La sede napoletana di Ansaldo comprende poco meno di dieci capannoni, ciascuno con un'accoglienza specifica, e 850 dipendenti tra impiegati e operai. Tra una chiacchiera e l'altra, una spiegazione e un approfondimento, si arriva nel settore più emozionante di tutti, quello in cui il treno finito si mostra agli ospiti in tutto il suo splendore. Nell'immenso capannone che li accoglie, posizionati a poca distanza gli uni dagli altri e issati un bel po' di metri da terra, si ritrovano gli uni di fronte agli altri i vagoni verde, blu e oro destinati alla metro di Fortaleza, commissionati ad Ansaldo per i prossimi campionati del mondo di calcio che si terranno in Brasile, e i vagoni bianchi splendenti della linea 5 della metro di Milano.



La visita Gli studenti dell'Istituto «Marie Curie» durante il tour all'interno dello stabilimento dell'AnsaldoBreda che ha sede in via Argine a Ponticelli, un viaggio attraverso la tecnologia del centro di produzione NEWFOTOSUD. GIACOMO DI LAURENZIO



In Brasile per i campionati arriveranno vent'anni nuovi treni a «scartamento ridotto» più altri cinque. Tutti imbarcati su nave insieme ai rispettivi carrelli. «Quando si giunge a completare la costruzione di un treno si è alla fine di un lungo percorso che ne ha visto la costruzione l'assemblaggio e, non da ultimo, il passaggio in sala prove per verificarne il funzionamento» conclude Rinaldi che, alle competenze tecniche, ha mostrato di sapere con-

trapporre anche una notevole dote didattica e comunicativa. Come sempre, una visita in Ansaldo non è mai un percorso tout court per conoscere una realtà produttiva. È un viaggio attraverso il tempo e la tecnologia più avanzata, alla scoperta di un mezzo di viaggio antico e moderno al tempo stesso, il treno, che ha affascinato e nutrito da sempre la fantasia di milioni di persone e di tanti straordinari scrittori.

L'iniziativa

La locomotiva dedicata a Mennea

Il 26 è uscito dallo stabilimento AnsaldoBreda di Pistoia il primo esemplare del supertreno da 360 km/h (400 km/h velocità di punta) che le Ferrovie dello Stato Italiane hanno voluto dedicare a Pietro Mennea. Celebrerà e continuerà a far correre, in Italia e in Europa, il nome dell'italiano più veloce di sempre. Il supertreno inizia il suo iter di test e prove tecniche per l'omologazione.

Lo stabilimento

Lavorazioni speciali tra ingegno umano e nuove tecniche

I movimenti ritmici e armoniosi rimangono ad un lavoro che somiglia ad un ricamo. Mai ci si aspetterebbe di ritrovare, in un'azienda che produce treni ad altissima tecnologia, un lavoro tutto artigianale e per di più collegato ai motori. Per la realizzazione di motori elettrici di trazione ferroviaria (come nel caso dei motori Etr500 utilizzati nel Frecciarossa), si parte dalla produzione di 60 bobine.

La singola bobina viene realizzata avvolgendo per nove volte il conduttore di rame, un nastro lucido del metallo che somiglia all'oro, in modo da formare una bobina piana ovale che entrerà a far parte integrante del motore. È a questo punto del processo produttivo che intervengono mani sapienti a confezionare, sui fili di rame, un involucro protettivo di nastri che vengono avvolti seguendo un ritmo preciso e un compito che richiede grande pazienza. Questo tipo di compito non è possibile delegarlo ad alcuna macchina e non sarà un caso che, ciò che si osserva in diretta, è un lavoro di mani femminili alle quali da sempre sono delegati precisione e competenze artigianali, nonché una notevole specializzazione.

Dopo le prove elettriche previste, le bobine vengono montate nello statore lavorato, precedentemente realizzato nel reparto meccanica, secondo uno schema sequenziale, e siamo di nuovo nella tecnologia più pura che prevede anche un processo di resinatura in autoclave e polimerizzazione in forno per conferire al nastro poroso, e quindi allo statore avvolto completo, le caratteristiche isolanti previste dal progetto. Gli statori una volta completati vengono destinati alla linea di assemblaggio motori. Ma, dopo aver assistito ad un'operazione così singolare, non si può non pensare a come, ancora una volta e malgrado gli straordinari successi della tecnologia più avanzata, sia sempre la mano dell'uomo, o meglio di una donna, a rendere possibile il completamento produttivo del motore destinato al treno più veloce del mondo.

co. fa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- PIÙ VICINO
- PIÙ OPINIONI
- PIÙ SERVIZI
- PIÙ MULTIMEDIALE
- PIÙ SOCIAL
- PIÙ ATTIVO
- PIÙ SPORT
- PIÙ CULTURA
- PIÙ RUBRICHE "SPECIALI"
- PIÙ TECNOLOGIA

“ Ogni giorno hai un'ottima ragione per seguirci on line. Anzi, dieci. ”

Vai su ilmattino.it!
Il sito che si fa in dieci per te.

IL MATTINO

ilmattino.it è dieci volte nuovo, ogni giorno. Vieni a trovarci sul sito che ti sorprende ogni volta!

