Trasformare e **modernizzare grandi opere urbane**, come importanti snodi ferroviari, richiede un **lavoro ottimizzato**, che rispetti i tempi e **massimizzi i risultati**. Questo aspetto diventa ancora più rilevante quando i luoghi di **lavoro sono ostici**, come **gallerie, tunnel e aree polverose**. Qui, oltre che **mezzi performanti e resistenti**, è importante scegliere macchine che **assicurino comfort e sicurezza per l'operatore**.

Grazie alle loro caratteristiche come **versatilità, design, robustezza e manovrabilità**, i **mezzi DIECI** sono soluzioni ideali per **ogni tipologia di cantiere**, come quello realizzato per la costruzione della **futura stazione ferroviaria di Berna**.

Zukunft Bahnhof Bern: un importante progetto urbano a Berna

All'interno di una società in continua evoluzione, dove le distanze si assottigliano e il modo di vivere e lavorare cambia, alcuni progetti architettonici realizzati nel secolo scorso risultano oggi obsoleti. Questo è il caso della **stazione di Berna**, realizzata negli anni '50 con l'obiettivo di contenere un traffico giornaliero di 16.000 persone e che, oggi, ne ospita 60.000.

Questo repentino cambiamento ha portato alla nascita del progetto "*Zukunft Bahnhof Bern*", che prevede uno sdoppiamento della stazione, dove da un lato i treni a lunga percorrenza continueranno il loro passaggio sulle superfici di linea; mentre i treni locali attraverseranno la nuova stazione a 17 metri in profondità.

Il progetto sarà completato da un sottopasso, un sistema viario di autobus e percorsi

ciclopedonali, che andranno a riqualificare la Stazione di Berna, trasformandola in un nuovo Hub cittadino.

In un cantiere come questo oltre agli imprevisti, come i fenomeni geologici, lo spazio scarso è probabilmente la sfida più grande. Ogni singola sequenza di costruzione deve essere ben coordinata. I requisiti di sicurezza sono di conseguenza severi.

Per la realizzazione di questo **ampio progetto urbano sono stati selezionati diversi mezzi della gamma DIECI**, come:

- Le **autobetoniere**, ideali per un utilizzo pesante e intensivo, anche all'interno di spazi ristretti;
- I **dumpers**, piccoli e compatti, perfetti per la movimentazione di materiale anche all'interno di gallerie;
- I **telescopici rotativi Pegasus**, progettati per semplificare il lavoro di cantiere, adattandosi alle varie fasi operative.

Queste macchine sono risultate ideali per un progetto come quello della stazione di Berna, grazie alla **loro capacità di operare in maniera efficiente anche all'interno di contesti atipici**, **pericolosi e ostili**. Ad una **struttura resistente e robusta**, si unisce l'efficacia **di prefiltri autopulenti** e, nel caso dei **Pegasus**, una **cabina spaziosa, protetta e dotata di impianto di condizionamento e filtraggio d'aria**, che garantiscono un'esperienza di lavoro comoda e sicura per l'operatore.

Perchè i dumpers Dieci

I **dumpers DIECI** sono ideali per lavorare all'interno **delle ristrette dimensioni dei tunnel sotterranei**. La loro **capacità di portata**, che **va dai 7000kg ai 10.800kg** a seconda del mezzo, permette **di trasportare all'esterno i materiali di scarto** prodotti

dallo scavo delle perforatrici.

Questi mezzi, particolarmente **versatili, resistenti, maneggevoli e leggeri**, sono ideali per ogni tipologia di cantiere, perché:

- Sono **autonomi nella fase di carico del cassone** grazie alla pala auto-caricante, che semplifica e velocizza il lavoro;
- Garantiscono **precisione** e **qualità di esecuzione** grazie al **posto guida reversibile** che permette carico e scarico con una semplice inversione di marcia;

Perchè le autobetoniere Dieci

All'interno del cantiere di Berna, le **autobetoniere** si occupano di **alimentare gli spruzzatori che rivestono le pareti della galleria**. Quella appartenente alla gamma DIECI è l'autobetoniera idrostatica **italiana che raggiunge maggiore potenza, producendo 100 m3 di calcestruzzo in sole 5 ore di lavoro**.

Tra le **caratteristiche principali delle autobetoniere DIECI**, troviamo:

- **Pale a spirale**, che permettono un'**omogeneità dell'impasto** e, di conseguenza, una migliore qualità, lavorandolo in tutte le sezioni;
- La **pala-autocaricante**, che permette un'**autonomia di lavoro** anche in ambienti difficoltosi;
- La **cabina confortevole con posto reversibile**, che ne garantisce una maggiore manovrabilità anche all'interno di spazi stretti come i tunnel.

Perchè Pegasus 40.18 – 400°

I **telescopici rotativi DIECI** sono la **soluzione ideale per ogni tipo di cantiere**, adattandosi a **più fasi di lavoro**, anche grazie **ai tanti accessori equipaggiabili, come cestelli, pinze, porta materiali e benne miscelatrici**.

Per la stazione di Berna è stato scelto il rotativo **Pegasus 40.18 – 400°**, dove il braccio può svolgere una **rotazione non continua di 400°**. All'interno del cantiere svizzero si occupa di **sollevare e trasportare materiali pesanti** e mettere in **sicurezza il cantiere**, attrezzando le pareti con gli **strumenti necessari per il completamento dei lavori**, come impianti elettrici, illuminazioni e condotte di aereazione.

I vantaggi di Pegasus 40.18 – 400° sono:

- **Digital telematic system** (DTS), che permette di monitorare tutte le spie di funzionamento della macchina, anche da **remoto**. Questo sistema facilita le manutenzioni periodiche, ottimizzandone i costi e assicurando un'ottima prestazione del mezzo;
- **Massima precisione**, garantita dall'**avanzamento lento** tramite pedale "*INCHING*" e il sistema di **livellamento automatico**, che **stabilizza il mezzo** anche su pavimentazioni sconnesse;
- **Controllo monoleva** che garantisce sicurezza, intuitività e facilità di utilizzo;
- **Riconoscimento automatico dell'attrezzatura**, dove la macchina si configura automaticamente riconoscendo l'attrezzo;
- **Grandi caratteristiche di efficienza**, come la **portata massima** che raggiunge i **4000 kg,** l'**altezza massima** di sollevamento di **18 metri** e la **potenza di 85.9 kw**.

Le ferrovie della Svizzera

Nonostante la sua localizzazione apparentemente chiusa, incastonata all'interno delle Alpi, la Svizzera è da sempre un paese moderno e innovativo. La prima línea ferroviaria svizzera fu realizzata nel 1847 e ci vollero solo 13 anni per collegare le due estremità del paese. Le Ferrovie Federali Svizzere nacquero ufficialmente nel 1901, quando tutti i tracciati, che avevano notevolmente ampliato la linea, furono unificati.

*Grazie alla **potenza, alla versatilità e alla sicurezza dei mezzi DIECI**, oggi queste linee sono pronte a iniziare la loro **modernizzazione**, per accogliere ancora più visitatori provenienti da tutta Europa.*

© riproduzione riservata pubblicato il 18 / 07 / 2022