

INFRASTRUTTURE | Castello comincia l'iter amministrativo per costruire i sottopassi ferroviari

# MAI PIÙ DIETRO LE SBARRE



Le barriere in via Lughese, Casanola e Borello sostituite da tre tunnel. Necessari 10 milioni di euro. Cifra quasi interamente sborsata dalle Ferrovie.

Il semaforo rosso, il suono della campanella, le sbarre che si abbassano. E lunghi minuti ad attendere il passaggio di uno o più treni, per poi vedere quelle stesse barriere sollevarsi e poter riaccendere il motore. È lo scenario tipico di un passaggio a livello che i castellani conoscono bene, ma che presto sarà solo un brutto ricordo.

Sono tre infatti, i punti in cui la ferrovia interrompe la strada sul territorio comunale, dove a breve saranno costruiti altrettanti sottopassi che consentiranno lo scorrimento del traffico veicolare senza sosta.

#### DOVE E COME

I passaggi a livello posti ai chilometri 39+927, 41+067 e 42+796 della linea Bologna-Ancona dunque, andranno in pensione. Vale a dire niente più stop a causa del transito dei treni nei pressi delle vie Borello, Lughese e Casanola. Palazzo Mengoni infatti, ha già provveduto all'ultimo atto formale costituito dall'approvazione del progetto definitivo e della convenzione con le Ferrovie dello Stato per dare concretezza ad un'idea più che necessaria per la viabilità castellana, già provata dalla carenza di una circoscrizione capace di dare respiro al traffico sulla via Emilia.

«Il progetto è stato approvato, associatore ai Lavori pubblici - è un grande successo per il nostro territorio in quanto costituisce un ulteriore passo avanti verso una nuova concezione di viabilità. Via Borello ad esempio, il prossimo anno verrà dotata di una rotonda, e la stessa strada andrà a godere di un sottopasso».

Con i tre nuovi tunnel crollerà dunque, una delle ultime roccaforti della linea Bologna-Ancona su cui ancora insistono le

«L'ultimo step prima di poter pensare alla posa della prima pietra è il passaggio formale del pacchetto progetto più convenzione anche in Consiglio provinciale (cosa che dovrebbe accadere nell'arco dei prossimi mesi) e poi si procederà a salire l'ultimo complesso gradino costituito dalla raccolta fondi».

#### TEMPI E COSTI

Il fundraising comunque, non sarà proprio un gioco da ragazzi e non soltanto per lo sta-

in questo periodo l'economia mondiale.

Saranno dieci infatti, i milioni di euro necessari allo svolgimento dei lavori. La cifra sarà per la maggior parte a carico delle Ferrovie ma anche Regione e Comune dovranno dare il loro contributo.

«Dalle nostre casse - continua Meluzzi - usciranno circa 180mila euro, che da tempo abbiamo cercato di accantonare per poter essere pronti non appena le Ferrovie troveranno

cifra così grande non sarà facile nemmeno per il colosso dei trasporti. A livello nazionale comunque, si parla spesso di incentivare le infrastrutture per rilanciare l'economia, quindi speriamo che tale metro venga utilizzato anche per il nostro territorio, magari già nel 2009».

Dal momento in cui si poserà il primo mattone comunque, saranno necessari almeno un paio d'anni per vedere le opere terminate.

#### I SOTTOPASSI VERRANNO COSTRUITI ACCANTO ALLA FERROVIA E POI «SPINTI» SOTTO I BINARI DA MAXI MARTINETTI IDRAULICI

I sottopassi dunque, saranno spinti a posto tra due anni. E' necessario utilizzare tale espressione verbale poiché il modus operandi per la costruzione di tali manufatti è quanto mai particolare. In primis si procederà alla costruzione di un muro gigantesco su cui saranno appoggiati - al momento dell'installazione - almeno sei martinetti idraulici. Questi, sistemati in parallelo al suolo della «fossa di varo» (la buca che dovrà essere scavata a fianco della ferrovia), spingeranno con forza l'enorme tunnel (precostruito) in cemento armato al di sotto dei binari. E così il manufatto penetrerà a poco a poco la terra mentre gli escavatori toglieranno progressivamente quella che ne risulterà dal centro. I castellani insomma, assisteranno ad un'operazione oltremodo spettacolare, considerando che la struttura che dovrà permeare il terreno peserà diverse centinaia di tonnellate. Questo complesso sistema, adottato anche per i sottopassi faentini è lento e piuttosto delicato, ma ha il grosso pregio di non dover interrompere il transito dei treni, che dovranno solo moderare la velocità in corrispondenza dei cantieri. (A. I.)



ESTATE 2003: IL SOTTOPASSO IN COSTRUZIONE A FAENZA SU VIA BOARIA. QUELLI DI CASTEL BOLOGNESE DOVREBBERO ESSERE REALIZZATI CON LA STESSA MODALITÀ