

Interramento, secondo tunnel pronto a fine 2006

Pubblicato: Giovedì 7 Settembre 2006

✖ Proseguono secondo i tempi

stabiliti i lavori per la realizzazione della seconda canna dell'**interramento ferroviario di Castellanza**, in corso di realizzazione da parte di FNM Ingegneria. Dopo l'**inaugurazione** dei lavori il 6 luglio 2005, con l'avvio degli scavi ad opera della gigantesca "talpa" meccanica costruita dalla tedesca Wirth, il 19 aprile scorso si era festeggiato il **completamento della prima canna** del tunnel (a doppia galleria). La talpa, gigantesco mostro meccanico, era poi stata riportata all'imbocco del tunnel con una lunga "retromarcia", per avviare lo scavo della seconda canna, proseguendo anche nello scorso mese, fatta eccezione per la settimana di Ferragosto. Per fine anno anche il secondo tunnel sarà completato; servirà poi un anno e mezzo per le rifiniture e i sistemi di sicurezza, prima che, a metà 2008, possa partire il servizio operativo.

Numeri che mettono

impressione quelli dell'interramento, voluto ✖ dall'allora sindaco Livio Frigoli e dalla sua amministrazione per eliminare il passaggio a raso dei binari che tagliavano (e tagliano) in due la città. **La "talpa" è lunga 100 metri**, e solo la sua fresa frontale, larga 8 metri e 15 centimetri, pesa ben 950 tonnellate; con i suoi 172 "denti" "morde" il terreno antistante, fluidificato con una speciale schiuma, e lo sbriciola, quindi nastri trasportatori situati all'interno della macchina convogliano indietro i materiali scavati misti alla schiuma. In questo modo, passo passo, già 300.000 metri cubi di terra sono stati sottratti da sotto i piedi dei castellanzesi. Mentre la talpa scava, la galleria alle sue spalle avanza e viene consolidata man mano con robusti anelli; sugli ultimi piazzati si appoggiano i 29 potentissimi martinetti idraulici che forniscono alla macchina la spinta necessaria per avanzare e premere contro il terreno da aggredire.

I lavori della talpa

proseguono senza interruzioni, seguiti da una trentina di operai e tecnici che lavorano su tre turni;

altri 30-40 operai impiegati in tutte le attività complementari completano l'organico dei lavori. Per tutelarne l'incolumità, oltre alle normali **misure di sicurezza** adottate in ogni cantiere che si

rispetti, se ne sono dovute implementare alcune di tipo particolare. Ad esempio, poiché la "testa" della talpa lavora in pressione, sono state predisposte due **camere iperbariche**: una si trova all'interno dell'enorme scudo della "talpa", ed una al livello della campagna nelle immediate vicinanze del pozzo da cui la fresa ha iniziato gli scavi, alla periferia est di Castellanza. Come ulteriore misura di sicurezza, quando la fresa nel suo lavoro si avvicina al binario ferroviario esistente in superficie della linea Saronno-Novara, per evitare

che il sommovimento del terreno possa causare problemi si procede ad un monitoraggio della geometria dei binari, nonchè al rallentamento dei convogli di passaggio (il che, per i pendolari delle Nord, non costituisce purtroppo una novità).

✘ Naturalmente non sono mancate alcune difficoltà tecniche: l'opera non solo doveva interrare un percorso ferroviario (e lungo il percorso delle gallerie sono stati incontrati grossi massi e strati di terreno piuttosto duro) ma farlo passare **sotto il letto dell'Olona**. A questo proposito il progetto attuato è meno profondo di quello inizialmente proposto, e lascia una copertura di **solli due metri** fra il tunnel e il letto del fiume, in modo da accorciare la lunghezza dello scavo stesso e moderarne la pendenza (per ragioni di sicurezza, i treni necessitano di pendenze molto moderate).

L'opera

dunque procede bene e nei tempi stabiliti: ma **non tutti saranno contenti**. A Castellanza ci si è molto lamentati per la perdita di una stazione cittadina – la nuova stazione **sorgerà in territorio bustese**, presso l'incrocio con le Ferrovie dello Stato, che saranno a loro volta collegate tramite binari di raccordo. Il Gruppo Amici della Stazione ha insistito per poter avere uno studio di fattibilità per una **seconda stazione** da creare all'imbocco est del tunnel, in modo da servire Castegnate e la Valle Olona; ma la risposta della direzione lavori al riguardo non lascia margini. “La localizzazione di una fermata all'imbocco est del tunnel **non è possibile** in quanto tutta la tratta è in forte pendenza fino al raggiungimento del piano campagna in prossimità della strada intercomunale S.P. 19” scrivono da FNMI. **Dove realizzarla, allora?** Più ad est vi è un bosco; poche centinaia di metri oltre, è già Rescaldina.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it