

Mettiamo le mani avanti su entrambi i sottopassi di Sacile: sia per il sottopasso interno alla stazione con il suo SEMPLICE PROLUNGAMENTO, sia per quello che si staglia in un lontano orizzonte in sostituzione delle sbarre di viale Lacchin.

Per il PRIMO le nuove tecniche costruttive permettono tempi più celeri sia per progettazione sia per rapidità operativa, maggior sicurezza di risultato e maggior economicità rispetto alle modalità di lavoro di quando [se ne era parlato - pare - 30 anni fa](#) (senza come al solito poi passare ai fatti...) e anche - cosa non da poco - minimizzazione dei rischi di cantiere.

Una delle tecniche oggi usate per rendere veloci le realizzazioni di nuovi sottopassi è quella dello **“scatolare a spinta”**, cioè il ricorso a monoliti in calcestruzzo prefabbricati spinti dentro lo scavo mediante martinetti oleodinamici previa realizzazione del sistema provvisorio di sostegno dei binari.

Si tratta inoltre di una soluzione di minimo impatto per la circolazione dei treni sovrastante. Si riduce al minimo indispensabile ogni tipo di interferenza con il traffico ferroviario e, contestualmente, si riducono pure i tempi di realizzazione degli interventi.







[Questo è l'esempio reale del sottopassaggio della stazione di Amsterdam](#) [Se clicchi su ogni parola secondo quanto descritto nella pagina 8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46,47,48,49,50,51,52,53,54,55,56,57,58,59,60,61,62,63,64,65,66,67,68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,96,97,98,99,100](#) [vi porta all'articolo](#)