

GRAN SASSO: ECCO COME NACQUE IL TRAFORO, IL TRIBUTO UMANO E L'INTUIZIONE DI ZICHICHI

2 Aprile 2016



L'AQUILA – La galleria a due canne tra Assergi e Colledara, con i suoi 10.175 metri, permette il veloce collegamento tra Lazio e Abruzzo. Fu inaugurata nel 1984. Ogni canna è formata da due corsie a senso unico di marcia. Per scavare il primo tunnel negli anni '60 ci sono voluti centinaia di uomini, macchinari e tonnellate di esplosivo; i lavori sono durati in tutto 25 anni e il costo è stato di 1.700 miliardi di lire (877 milioni di euro circa).

Nella realizzazione della galleria del Gran Sasso non sono però mancati gravi incidenti: durante lo scavo 11 persone hanno perso la vita. Se con 24.5 km la Norvegia detiene il primato del tunnel più lungo al mondo, l'opera abruzzese che attraversa il Gran Sasso si guadagna il dodicesimo posto al mondo.

A progettare l'opera fu Alpina S.p.A. e l'impresa costruttrice fu la CO.GE.FAR, mentre la committente fu S.A.R.A. (Società Autostrade Romane e Abruzzesi). La realizzazione venne approvata nel 1963 e i lavori cominciarono il 14 novembre 1968. Il costo iniziale previsto per la realizzazione dell'opera fu di 80 miliardi di lire (41 milioni di euro circa), ma il risultato finale sfiorò i 1.700 miliardi (circa 877 milioni di euro).

I lavori iniziarono nel 1968 e dopo 16 anni fu aperta la prima galleria direzione Teramo (1984). Nel corso della costruzione delle gallerie 11 persone persero la vita. Nel 1975 il cantiere fu sospeso per la crisi economica e riprese solo nel 1982. Con una cerimonia ufficiale presieduta dall'allora presidente del Consiglio Bettino Craxi, il 1º dicembre 1984, venne inaugurata la galleria Teramo-Roma a corsia unica per senso di marcia tra gli svincoli di Assergi e Colledara.

La seconda galleria e i Laboratori Nazionali del Gran Sasso vennero aperti dopo nove anni nel 1993, tra dispendio di risorse ed energie ingegneristiche, interruzioni dei lavori e incidenti.

LA TECNICA DI SCAVO

È stato ottenuto con l'impiego di esplosivo creando occasionalmente un tunnel pilota e di apparecchiature fresanti. La galleria guida serviva a sondare "la montagna" per evitare emergenze e imprevisti durante lo scavo principale. Il cunicolo è stato immediatamente rivestito con calcestruzzo spruzzato e centine (strutture provvisorie che vengono usate in architettura e in edilizia come "base d'appoggio" per il posizionamento di blocchi di pietra quadrati, di un arco o di una volta), e successivamente stabilizzato con un rivestimento di calcestruzzo gettato. Nelle due gallerie, i lavori furono eseguiti in maniera diversa. Nel tunnel direzione Teramo, l'unica rete di movimento utilizzata per i lavori era quella ferroviaria, mentre per la costruzione del successivo tunnel direzione Roma furono usati altri mezzi di trasporto.

GLI INCIDENTI

Il massiccio abruzzese è calcareo, carsico e prevalentemente roccioso e l'acqua riesce a penetrare dai rilievi superiori fino in profondità, creando bacini naturali sotterranei. Quando iniziarono i lavori il 14 settembre del 1970, non appena la scavatrice

iniziò a perforare la montagna, circa 600 metri di serbatoio sotterraneo naturale si riversarono all'esterno, ma i soccorsi sono stati tempestivi. Per lo scavo del traforo è stato necessario drenare tali acque sotterranee, che producevano delle pressioni insostenibili e che ora sono sfruttate per usi civili. Alcuni lavoratori rimasero vittime a seguito di incidenti ferroviari e altri ancora a causa di esplosioni causate dal Grisù, un gas combustibile presente nelle miniere e nelle gallerie. Complessivamente nella realizzazione dell'opera, persero la vita 11 persone.

LABORATORI NAZIONALI DEL GRAN SASSO

Gli scienziati dell'Istituto Nazionale di Fisica pensarono di affiancare al traforo il Laboratorio di ricerca di Fisica Nucleare, l'intuizione venne al professore Antonino Zichichi. I Laboratori nazionali del Gran Sasso (LNGS) appartenenti all'Istituto nazionale di fisica nucleare (INFN), si dedicano allo studio della fisica delle particelle. Sono i più grandi laboratori sotterranei del mondo.

Gli sforzi, gli uomini, le risorse e mezzi impiegati nel passato per la realizzazione del traforo del Gran Sasso ancor oggi portano il loro risultato, facendo di questa galleria una delle più transitate giornalmente da automobilisti e trasportatori che percorrono Lazio e Abruzzo.

Fonte Strada dei Parchi Spa