

LA LEADERSHIP DELL'ITALIA NELLA REALIZZAZIONE DI OPERE IN SOTTERRANEO

In tutti i campi, le conoscenze e le tecnologie di cui disponiamo hanno portato a industrializzare le produzioni. Non è più concepibile iniziare una qualsiasi attività senza un piano che prevedendo e prevenendo rischi e imprevisti con preordinate e adeguate contromisure, ne ottimizzi lo svolgimento garantendone l'attuazione in sicurezza e nel pieno rispetto del budget e dei tempi previsti.

Se questa moderna esigenza è valida in generale, tanto più si pretende che sia rispettata per le opere d'ingegneria e questo, purtroppo, troppo spesso ancor oggi non avviene per quelle in sotterraneo, perché per troppo tempo, per ignoranza o colpevole inerzia, si sono seguiti approcci progettuali e costruttivi sbagliati, che partendo da ipotesi scientificamente errate e ignorando o sottoutilizzando le possibilità offerte dalle nuove tecnologie, inducono ad affrontare lo scavo di queste opere, anche in condizioni complesse, senza un progetto degno di questo nome, nella convinzione di poter risolvere e stabilizzare qualsiasi situazione geologica e tenso-deformativa semplicemente parzializzando la sezione di scavo.

Da questo punto di vista la situazione del nostro Paese, caratterizzato in gran parte da terreni assai difficili da affrontare in sotterraneo, ma al tempo stesso tra i più necessitanti di gallerie a causa della tormentata orografia, è unica nel contesto mondiale, grazie alla lungimiranza

di coloro che negli anni Ottanta, alla Direzione delle grandi Commitenze (ANAS, Ferrovie dello Stato, Società Autostrade), investirono nella sperimentazione, e poi nell'adozione nei loro Capitolati, di approcci progettuali e costruttivi più attendibili dai punti di vista tecnico-scientifico e sperimentale e quindi universalmente validi, contrariamente a quelli generalmente seguiti da altri Paesi in quegli anni. Questo ha permesso d'altra parte al nostro Paese di recuperare in poco tempo anche l'apparente ritardo che aveva accumulato nello scavo meccanizzato mediante TBM, che prima dell'introduzione della tecnologia EPB, mal si adattava ai nostri terreni.

La realizzazione, nel rispetto dei tempi e dei costi previsti, di opere come gli oltre 100 km di gallerie per l'Alta Velocità ferroviaria tra Bologna e Firenze, costruite in scavo convenzionale a piena sezione, o la foratura avvenuta in tempi record della canna sud della galleria autostradale "Sparvo" per la Variante di Valico, avvenuta mediante scavo meccanizzato utilizzando la TBM EPB (si veda "S&A" n° 85 e n° 96, NdR) più grande del mondo (15,65 m di diametro!), per citare solo due dei numerosi esempi possibili, danno grande prestigio e visibilità al nostro Paese, al quale è riconosciuta una leadership nella realizzazione di gallerie e grandi opere sotterranee. Un motivo in più di fiducia per i nostri operatori del settore, impegnati nella difficile competizione sui mercati internazionali.

Prof. Ing. Pietro Lunardi



IL PUNTO DI VISTA