

Data:12/12/1988

testata: Italia Oggi

ITALIA OGGI

Inchiesta di "ItaliaOggi"/La sicurezza dei guardrail in autostrada

Cemento New Jersey
più forte dell'acciaio

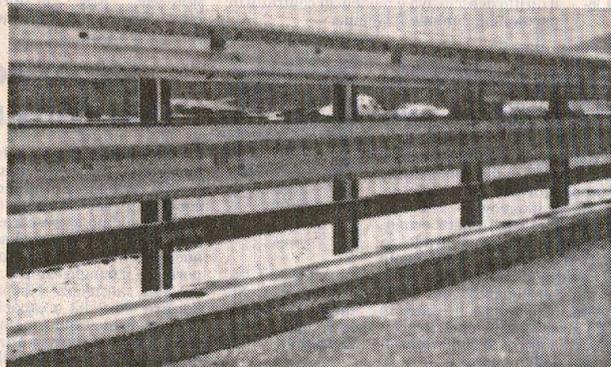
Scontro per le barriere tra Acai e Aitec, 2 colossi del mondo dell'edilizia. Per la Società autostradale il nastro di metallo centrale, capace di frenare lo slancio di una "Topolino" e non un autotreno di oltre 20 tonnellate, è ormai un ferrovicchio, quasi un esemplare dell'era paleo-automobilistica

di ROBERTO DI LELLIS

MILANO - Cemento contro acciaio, muretti in calcestruzzo o nastri di metallo? Da quando "qualcuno" ha deciso che era giunto il momento di sostituire i vecchi guardrail con la struttura in cemento, è polemica. Una polemica miliardaria.

La sezione barriere di sicurezza stradale dell'Acai, costruttori italiani in acciaio, ha messo a punto un progetto per "superguardrail", capace di contrastare gli impatti dei mezzi pesanti da 15-18 tonnellate e a baricentro alto, sicura per i camion e al tempo stesso non pericolosa per gli automobilisti. Le barriere tradizionali (nastro a doppia onda e palo) sono state completate da una serie di accessori - distanziatori, nastri portaruote, piastrina copriassola per citarne solo alcuni - che ne hanno aumentato la resistenza.

Ma i guardrail di acciaio stanno perdendo colpi e quelli in cemento, sulle nostre autostrade, li stanno sostituendo. Cosa sta accadendo? Per ora ne discutono gli esperti di sicurezza stradale. Si lamentano i costruttori di elementi in acciaio. Insorgono gli ambientalisti. Secondo alcuni, la barriera New Jersey, quella in muratura, è meglio. Più solida. Indistruttibile. Insuperabile. In una parola: definitiva. Un monumento, lungo centinaia di chilometri, all'efficienza. Ma è proprio vero? Tanto per cominciare, costa di più. Il doppio, sostengono i costruttori in acciaio. Poi, non è detto che sia per forza più sicura. E, infine, deturpa il paesaggio,



crea una sensazione di cupa oppressione negli automobilisti che viaggiano sulla corsia di sorpasso.

Chi ha ragione? I "metallari" dell'Acai o i "muratori" dell'Aitec, l'Associazione italiana tecnico economica del cemento? Una cosa è certa: per ora, è il cemento che ha vinto. Il guardrail centrale è per la Società autostrade quasi un ferrovicchio, un esemplare dell'era paleo-automobilistica, capace di frenare lo slancio di una "Topolino" e non di un autotreno da 20 tonnellate. Al massimo, può stare ai bordi, dove non c'è pericolo. Non certo in mezzo, tra i due sensi di marcia delle autostrade o sul ciglio di viadotti e ponti. Così tutti i

tratti ampliati da due a tre corsie, avranno nel bel mezzo il muretto di calcestruzzo. Ogni nuovo segmento di autostrada sarà percorso dal New Jersey. I vecchi guardrail non saranno rimessi a nuovo, ma si trasformeranno in arrugginita ferraglia.

La storia è iniziata nel 1980, quando all'ufficio tecnico della Società autostrade, qualcuno cominciò a chiedersi se fosse stato possibile evitare la causa di una serie di impressionanti incidenti: il salto di corsia da parte di auto impazzite e camion «pirata».

La risposta arrivò dall'esperimento americano: le barriere in cemento. Le prime, furono installate sul tratto auto-



Due esempi di guardrails proposti dall'Acai, l'associazione costruttori in acciaio italiani. Sopra: le barriere di nuova generazione che si deformano senza pericolosi distacchi di elementi. A sinistra: barriera in acciaio alta 120 centimetri con 2 elementi longitudinali e nastro pararuote.

stradale tra Udine e Tarvisio, viadotti al posto dei parapetti di metallo.

Le New Jersey dal nome dello Stato americano che, per primo negli Anni Cinquanta sperimentò il sistema, erano alte inizialmente 80 centimetri. Ma le prove condotte dall'Isam, una società specializzata in esperimenti di sicurezza stradale, portarono a un aumento di altri 20 centimetri. Ora le New Jersey sono alte un metro, larghe 0,50 se a un solo spessore, 0,62 nel caso del doppio muro posto a spartitraffico al centro della strada. Le barriere poste sul circuito sperimentale di Anagni, alle porte di Roma, sono riuscite a resistere all'impatto di un camion di 200 quintali lanciato contro a 100 chilometri orari con un'angolazione di 20 gradi, che ha provocato una sollecitazione di 90 tonnellate al metro. Tecnicamente, quindi, sono considerate insuperabili, ma non abbastanza robuste da respingere anche alcuni appunti. Per esempio, la solidità strutturale è considerata un difetto: i veicoli, in sostanza, si troverebbero in caso di urto, a rimbalzare contro la barriera. Un effetto "carambola" che può avere conseguenze micidiali. (1-continua)