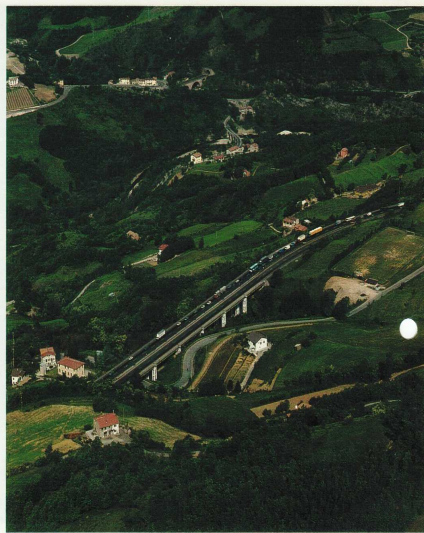


Data: Luglio, Agosto 1987

testata: Viaggiando in autostrada

VIAGGIANDO in autostrada

Nel tratto più tormentato e difficile, l'A1 non dovrà più sopportare il traffico pesante. I TIR avranno una sede tutta loro: la camionale Barberino-Sasso Marconi di cui il fotomontaggio pubblicato nella precedente pagina mostra il grande viadotto sul Reno secondo il progetto del prof. Riccardo Morandi (Società IRI-Italtisa). Nella foto accanto l'A1 tra Bologna e Firenze.



PI. GARDICCI (S.M.A. - IRI)

me? Smistando gli interessi culturali e paesaggistici nelle tappe del tragitto. Musei, casali e fattorie, dipinti e cibi sconosciuti, o privilegio di pochi, diventano elementi che contraddistinguono il «viaggio» nei prossimi anni. Non più i drammatici intasamenti dei week-end infernali, ma il tentativo di portare italiani e amanti del Bel Paese attraverso strade appena segnate sulle carte geografiche e magari dove nasce il Brunello di Montalcino, dove gli etruschi lavoravano i loro vasi di impasti ancestrali fino ad oggi malamente copiati, dove i Bronzi di Riace hanno rivisto la terra ferma con i loro occhi tenebrosi e accattivanti.

Se negli anni Cinquanta il problema era come e dove disegnare i tracciati per estendere gli effetti del boom post bellico, oggi la questione si è fatta complessa: si tratta di migliorare, di raddoppiare carreggiate dove il traffico è semiparalizzato, di gestire con efficienza ma con un utente molto esigente, preparato, nevrizzato dalla città. E soprattutto si tratta di rispettare regole ambientaliste verso le quali la gente del Nord e del Sud mostra una sensibilità troppo a lungo affogata nelle stanze degli uffici invasi dai computer, tra le mura di case improbabili.

Il piano poliennale (10.800 miliardi in sei anni) prevede la costruzione di 183 chilometri di nuovi tronchi autostradali, 635 chilometri di «terze corsie» dove il traffico ha raggiunto punte e livelli insostenibili, 123 chilometri cosiddetti «fuori sede», una sorta di corsia parallela con un diverso tracciato, dove non è possibile il ricorso all'ampliamento tout court.

Alcuni lavori sono particolarmente interessanti perché avranno fortissime ripercussioni sul sistema economico integrato, sul tempo libero. In certi casi sono in ballo tracciati di cui si è parlato,

Una barriera antisbandata come spartitraffico, impedirà anche ai camion il salto di corsia. Sopra crescerà una siepe antiabbagliante.

Un salvagente per auto e TIR

Sulla rete autostradale IRI ITALSTAT è in fase di avvio una grossa operazione per la sicurezza: la sostituzione e la riqualificazione delle barriere sia sulla strada vera e propria (spartitraffico e bordo laterale) sia sui ponti e viadotti.

L'elemento della sostituzione è definito, sbrigativamente, con un solo nome «New Jersey». In real-

tà è costituito da una serie di strutture diversificate a seconda di dove sono impiegate: strutture che hanno in comune la forma che rivolgono verso la strada e che è proprio quella messa a punto, nel 1955, nello Stato del New Jersey in USA, e che serve a ridurre l'energia di urto sollevando e abbassando il veicolo secondo il fen-



UN'AUTOSTRADA PER IL BEL PAESE

invano, per anni. La «bretella» Voltri-Rivarolo, circa 15 chilometri, che decongestionerà il traffico nell'area genovese, alleviando i tempi che legano il più importante porto del Mediterraneo ai principali canali di comunicazione con i mercati europei.

La «camionale» Sasso Marconi-Barberino, in totale 52 chilometri, consentirà di allargare la carreggiata in uno dei punti di collegamento più delicati della dorsale appenninica, da anni un cantiere semipermanente per l'inarrestabile escalation nel peso dei bisonti con rimorchio. Altre due opere di valore: la Livorno-Civitavecchia, attraverso una società controllata, che di fatto consentirà anche al Tirreno di avere un'autostrada «costiera» lunga 238 chilometri; 5850 miliardi, due terzi con contributo preponderante dello Stato, per un lavoro che richiederà due

lustrì, sempre che i meccanismi burocratici non intervengano ad allungare inesorabilmente i tempi. C'è poi il collegamento Fiano Romano-S. Cesario, un percorso di 45 chilometri per rendere molto più fluido il traffico tra la A1 e la A2, Roma-Napoli.

La serie degli ampliamenti dovrebbe annullare l'effetto imbuto che si riscontra in molti tratti.

Si va dal tratto Bologna Sud-Sasso Marconi, «appena» 11 chilometri, all'impegnativo Incisa-Fiano, ben 212 chilometri, praticamente l'intero tragitto tra Firenze e Roma. Anche la Roma-Napoli subirà analogo maquillage.

Lo sforzo dovrebbe avere un primo risultato già a fine '87 con l'inaugurazione del primo segmento Fiano-S. Cesario che sarà completato a metà del prossimo anno.

Parcheggi custoditi

Piano verde, piano uomo? Il toboga a più corsie che si irradia in tutta Italia si fa più accattivante con un nuovo maquillage: l'operazione di sostanza per andare incontro alle moltiplicate necessità.

I vecchi parcheggi, 80, saranno ampliati con aree verdi e impianti che meglio si adattano ai flussi di utenza in forte crescita. Inoltre ne saranno costruiti altri 10 per consentire un facile contatto con le zone più interessanti attraversate dall'autostrada. Saranno, quindi, vicini alle uscite per le oasi naturalistiche o per i centri archeologici e culturali.

Nella nuova filosofia c'è attenzione anche per il relax. Venti aree di servizio saranno ristrutturate. I parcheggi terranno conto delle dimensioni e dei ruoli dei veicoli. Così, ad esempio, gli autotreni avranno i loro garage custoditi a cielo aperto, circondati da prati sui quali si potrà fare a meno del cronotachigrafo. Anche il camionista domatore di bisonti gommati potrà riposare senza la paura del furto, senza l'assillo del sole che picchia inesorabile.

meno definito di «compensazione dinamica». In effetti la nuova barriera dissipa l'energia d'urto in altri tre modi: per attrito veicolo-barriera; per deformazione e rotture della barriera; per attrito barriera-supporto.

Quest'ultima dispersione è la più valida e la più nuova: i tecnici della Società Autostrade sono riusciti a realizzarla anche quando il parapetto è montato sulle cosiddette «opere d'arte».

Per questi motivi la barriera è bivalente. Vale, cioè, non solo per le autovetture e per i pesantissimi TIR, ma per com'è collegata ai ponti. Assorbe direttamente il fortissimo urto (fino a più di 70 tonnellate dinamiche) senza caricare severamente la struttura del ponte.

L'esperimento tipo è stato compiuto ad Agnani (Frosinone) presso l'Istituto sperimentale auto e

motori con un camion a tre assi con baricentro di cm 1,58 recante un carico di 22 tonnellate, lanciato contro il nuovo parapetto con un angolo di 20 gradi e una velocità di 80 chilometri l'ora. L'automezzo non si è rovesciato oltre il parapetto come sarebbe successo con il vecchio guardrail.

Sulla strada la barriera sarà usata in un primo tempo per rendere sicuri gli ampliamenti a tre corsie (proteggerà il traffico ed i cantieri). Alla fine del lavoro per i TIR diventerà una barriera invalicabile. Sarà impossibile il salto di carreggiata. Infatti verrà disposta in doppio file, al centro dell'autostrada, con interposta terra vegetale, in cui nascerà una siepe antiabbagliante ed esteticamente gradevole.

E le barriere in acciaio? Opportunamente rinforzate proteggeranno i bordi laterali della strada.