



Sicurezza e mobilità

Per le barriere stradali
norme da aggiornare

Ventura a pagina 11

MOBILITÀ E SICUREZZA

Serve aggiornare le regole con le conoscenze acquisite negli ultimi anni

«Barriere stradali Norme da rivedere»

Calamani (Aisico): le protezioni non seguono l'evoluzione tecnologica dell'auto

LEONARDO VENTURA

••• «Le barriere di protezione delle strade non sono più adeguate alle macchine di oggi. Mentre queste sono cambiate i guardrail non hanno seguito la stessa evoluzione. Serve un aggiornamento delle normative. Ne va della sicurezza di chi guida». A dirlo a Il Tempo è Stefano Calamani, ceo di Aisico, azienda leader in Europa nel campo della sicurezza stradale e nelle prove di crash test.

Cosa fa Aisico?

«Ci occupiamo di prove di crash dispositivi di sicurezza stradale, come barriere, attenuatori, terminali. Abbiamo il principale campo prove in Europa con circa 250 prove ogni anno esegui-

te secondo le principali normative internazionali. Presso il nostro centro prove, posizionato a Pereto, in provincia dell'Aquila al confine con il Lazio, vengono a testare aziende da tutto il mondo, compreso dall'Australia,

dalla Nuova Zelanda e dalla Corea del Sud».

Quale esigenza state perorando?

«Le normative nazionali e comunitarie sono ferme dall'inizio degli anni 90, quindi da circa trenta anni. Nel frattempo è cambiato il traffico e, soprattutto, le conoscenze. Oggi disponiamo di banche dati costituite da migliaia di crash che non erano disponibili trenta anni fa e che consentirebbero un consapevole adeguamento delle norme».

Quali sono le norme da modificare?

«Sono europee per la certificazione e nazionali per quando riguarda il posizionamento e la altre specifiche. In Italia l'ultima norma è del 2004, alla quale anche noi abbiamo contribuito alla stesura, che nella sostanza riprendeva una norma del 1992. Ora, con le cognizioni acquisite sia eseguendo migliaia di crash test sia installando migliaia di chilometri di barriere, ci sono gli

elementi per poterle riscrivere».

Come?

«Innanzitutto tenendo conto dei mezzi che oggi circolano sulle strade e delle condizioni dei supporti sui quali le barriere devono essere installate».

Ci fa un esempio?

«Arriva dall'attualità. Senza voler entrare in merito a recenti tragedie, c'è per esempio da evidenziare che i mezzi elettrici, che adesso vanno di gran moda, hanno pesi molto superiori a quelli che, trenta anni fa, la norma ave-

va previsto. Aumentando il peso, a parità delle altre condizioni, aumenta l'energia di impatto e una barriera potrebbe non essere più in grado di contenere il veicolo. Inoltre, spesso le batterie sono posizionate nella parte alta dei mezzi, come nel caso dei pullman, e questo fa sì che i baricentri dei mezzi siano più alti di quelli previsti dalle norme, con conseguente aumento del rischio di ribaltamento. Ecco, riscrivere le norme significa tener conto anche di queste novità nel





parco macchine attuale». **Ci sono altri esempi?**

«Un ruolo fondamentale per il funzionamento delle barriere è la qualità del terreno su quale viene installata. «È inutile realizzare una barriera di alte prestazioni se poi viene installata su un terreno che, alla prima sollecitazione, cede, come buona parte dei margini laterali delle strade. Questo problema andrebbe regolamentato. Un altro aspetto, ad esempio, è che le norme europee tengono conto della velocità con la quale il guidatore impatta sul parabrezza o sul finestrino laterale, cosa che oggi ha meno senso di trenta anni fa perché tutte le macchine hanno l'airbag che ha lo scopo proprio di evitare questo fenomeno. Dunque per quanto riguarda l'impatto di una macchina contro una barriera, oggi, rispetto al passato, quei limiti potrebbero essere teoricamente anche alzati. Infine la norma non tiene conto della diversità di costruzione delle vetture di oggi rispetto al passato» **Qual è la differenza?**

«Oggi hanno un abitacolo più rigido e assorbono più energia cinetica rispetto a quelle di trenta anni fa. Mettono al sicuro le persone.

Quelle più vecchie nello scontro si deformano. La norma europea, per la certificazione delle barriere, considera un indice che dovrebbe rappresentare la decelerazione percepita dal corpo umano. La contraddizione è

che prove eseguite con veicoli di trenta anni fa forniscono risultati migliori a quelle eseguite con veicoli più recenti. Come se le nuove macchine siano meno sicure di quelle vecchie. È evidentemente un controsenso che deve essere regolato. Da qui l'esigenza che il mondo dell'automotive e quello delle infrastrutture si parlino. Non ha senso consentire senza una preventiva valutazione, la circolazione di veicoli, come ad esempio gli autobus a doppia altezza, già

sapendo che, nella malaugurata ipotesi che abbiano bisogno dell'aiuto delle barriere per evitare fuoriuscite dalla sede stradale, queste non sarebbero in grado di contenerli. Per dimostrare tutte queste presunte criticità servono sperimentazioni ed è

l'obiettivo che sta ponendo un'associazione nata da una nostra idea condivisa con il Politecnico di Milano».

Cosa fa?

«Si chiama «Intoroads - International Organization for Road Safety», è partecipata da diversi produttori di barriere ma sta già riscontrando molta attenzione di gestori e pubbliche amministrazioni italiane ed estere. Intoroads si è posta l'obiettivo di fornire, a proprie spese attraverso prove e simulazioni numeriche, degli elementi oggettivi che possano rappresentare la base sulla quale incardinare con consapevolezza le revisioni delle norme. Certamente Intoroads avrebbe bisogno della massima partecipazione per portare a compimento progetti più ambiziosi ed in tempi rapidi, e soprattutto della partecipazione delle pubbliche amministrazioni».

Ma l'industria automobilistica è a conoscenza di queste risposte delle auto nei crash test?

«Non credono. Le auto seguono le norme internazionali per l'omologazione e, in maniera volontaria, le prove EuroNCap per le stellette di sicurezza. Gli urti contro una barriera di sicurezza sono un'altra cosa».

Cosa rischiamo sulle strade oggi?

«In Italia ci sono circa 830 mila chilometri di strade, comprese quelle urbane. Circa 600 mila sono interessate dalle barriere di sicurezza. Di queste circa 6 mila sono autostrade e 30 mila quella di Anas. Il resto è in mano a province, comuni e regioni. Le amministrazioni locali non hanno né le risorse economiche né le competenze per poter adeguare le barriere di sicurezza. Le poche ri-

sorse sono destinate alle priorità come la segnaletica orizzontale o l'asfalto. Per le barriere i soldi sono sempre pochissimi o non ci sono. E questo abbassa la sicurezza in generale. Per come sono oggi in Italia e per come è fatta la norma, dobbiamo solo essere contenti che incidenti catastrofici si verifichino ogni 10 anni. Servono investimenti e tecnologia».

Le risorse sono poche come finanziare tanti interventi?

«Tenga conto che in Italia nel 2022 ci sono stati sulle strade 3.159 morti e 223.475 feriti, con un costo sociale pari a 17,9 miliardi, pari allo 0,9% del Pil. Pur sapendo che la principale causa degli incidenti è dovuta ai comportamenti dei guidatori ed ai relativi controlli, è necessario che l'Italia investa meglio e di più sulla sicurezza stradale per ridurre il numero di vittime ed i costi sociali, come peraltro stanno facendo diversi paesi europei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tempi

L'ultima disposizione sul tema è del 2004 e nella sostanza riprendeva quanto stabilito da una legge del 1992

Bilancio

Nel 2022 per gli incidenti ci sono stati 3.159 morti e 223.475 feriti con un costo sociale pari a 17,9 miliardi

Asfalto

In Italia ci sono 830 mila km di strade e circa 600 mila sono interessati dai dispositivi per proteggere gli automobilisti

0,9

Per cento
La quota del Pil che ogni anno si spende per il costo sociale generato dagli incidenti stradali





► 9 novembre 2023



Aisico
In alto una prova
dei crash test sulle
barriere
A destra
il ceo Stefano
Calamani
che domani sarà
presente alla
terza edizione
della conferenza
internazionale
sulla sicurezza
stradale al Maxxi
di Roma a partire
dalle 9.00

