

Autovelox. I servizi di rilevazione della velocità fino a domenica 30 novembre

Guard rail da cambiare a difesa dei motociclisti

**Maurizio Caprino
Fabrizio Patti**

Da una parte ci sono i motociclisti: da qualche anno, hanno preso coscienza che molti di loro muoiono in incidenti anche banali perché i guard-rail fungono quasi da ghigliottine. Dall'altra parte ci sono le istituzioni, italiane ed europee: non hanno mai imposto guard-rail che proteggano anche i motociclisti e non hanno fissato uno standard per omologarli. Così alcune associazioni di appassionati stanno organizzando una manifestazione di protesta sulle strade italiane per il 26 aprile 2009. E alcuni privati stanno elaborando uno standard da proporre alle istituzioni. Si sa che l'impatto di un motociclista contro un guard-rail è sempre pericolosissimo: la persona sbatte direttamente. Anche per questo, ad esempio, in Italia ben una vittima della strada su quattro andava in moto, nono-

stante la bassa quota di questi mezzi sul traffico complessivo. Alcuni degli oltre mille motociclisti che muoiono ogni anno potrebbero salvarsi con un abbigliamento adeguato (come le "armature" sotto la tuta). Ma non sono pochi gli impatti che non lasciano scampo nemmeno così e sono proprio quelli per i quali sono sotto accusa i guard-rail: la vittima striscia sull'asfalto fino a incastrarsi sotto la loro lama (che con le forze in gioco diventa anche tagliente) oppure fino a sbattere contro un palletto (di solito molto rigido) di sostegno della barriera stessa.

A prima vista, la soluzione è semplice: aggiungere ai guard-rail un profilo che chiuda lo spazio tra asfalto e lama. Ma i crash-test dimostrano che è difficile trovare un profilo sempre adeguato: il corpo del motociclista, lanciato contro la barriera, è libero di muoversi e quindi in ogni prova impatta in modo diverso, nonostante la velocità e la direzione di lancio siano sempre uguali. Per questo, solo in Spagna è stato fissato uno standard di omologazione, ma alcuni lo contestano. Nel resto d'Europa, ancora nulla. In Italia l'Aisico (Associazione italiana per la si-

curezza della circolazione) ha un programma di oltre 100 test sostenuto dall'Ancma (i costruttori di veicoli a due ruote, aderente a Confindustria), da completare entro l'estate 2009 per fissare modalità di prova da proporre su scala europea. Intanto, data la lunghezza dei tempi tecnici e burocratici, Aisico e Ancma consegneranno una prima bozza di proposta alla commissione Ue prima ancora della fine dei test. In ogni caso, passerà ancora molto tempo prima di avere norme di omologazione europee, per cui le due associazioni hanno anche chiesto al ministero delle Infrastrutture di adottare uno standard nazionale provvisorio di omologazione e di imporre guard-rail così omologati almeno dove ci sono più incidenti. Non sarà facile, in un Paese dove si stima che oltre metà delle barriere non sia conforme nemmeno ai requisiti attuali.

www.ilsole24ore.com/Italia.shtml

La mappa e le date dei controlli della Polizia stradale sulle principali tratte extraurbane