

*Il Seminario organizzato da ABESCA Associazione Barriere Elementi Sicurezza Cemento Armato sulla Norma EN1317, certificata CE dal 1° Gennaio 2011*

## L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA

*Bruno Amatucci*

Roma, Dicembre. Hotel Vittorio Veneto. Nonostante una pioggia continua, le strade rese impossibili da varie manifestazioni studentesche e non, il Seminario organizzato da Abesca, Associazione Barriere Elementi Sicurezza Cemento Armato, ha riscontrato un notevole successo di pubblico.

**A**besca è una realtà conosciuta a livello Nazionale ed Europeo per la sua divulgazione delle barriere di sicurezza in calcestruzzo armato a profilo New Jersey, che nascono per dare un contributo al miglioramento della sicurezza degli utenti della strada, con particolare riferimento alla sicurezza passiva, ovvero a ciò che riduce le conseguenze di un incidente.



*Figura 1 - La sala dei partecipanti al Seminario*

## Strade & Autostrade

febbraio 2011



Figura 3 - Il tavolo dei Relatori

L'Associazione nasce nel 2002 con lo scopo di promuovere la diffusione di Barriere di Sicurezza a muretto in calcestruzzo armato. Obiettivi prioritari dell'Associazione sono l'investimento continuo nella ricerca di nuovi modelli e forme di barriere e lo sviluppo dei modelli esistenti nelle loro forme, materiali ed altro, per migliorare, dove è possibile, la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

Tutte le barriere prodotte da Abesca sono testate con la Normativa D.M. del 21 Giugno 2004 (Gazzetta Ufficiale n° 182 del 5 Agosto 2004), su campi di prova Certificati come da Decreto Ministeriale, con recepimento della Normativa Europea EN 1317 parte 1,2,3,4. Le barriere di calcestruzzo sono le migliori in assoluto per affidabilità, sicurezza, facilità di manutenzione e costi.

A fare gli onori di casa, il Presidente Gianluigi Albertario che, al termine dei saluti di rito, ha ceduto la parola per il primo intervento a Stefano Calamari dell'Aisico, che ha illustrato il tema de "La certificazione CE delle barriere di sicurezza" soffermandosi, in particolare, sulle barriere a muretto in calcestruzzo vibrato armato (cav) profilo "T-Rovescio" redirettivo, testato in classe H2, con la Norma europea EN1317 parte 1, 2, 3, 4 e 5 e, successivamente, sulle barriere a muretto in cav profilo "T-Rovescio" redirettivo, con luci LED (modello ET 100 lux), testato in classe H2, con la stessa Norma europea di riferimento.

In particolare, per una dettagliata analisi delle barriere, si evidenziano i dettagli della barriera di sicurezza stradale antiurto modello "ET100", che ha ottenuto il certificato di omologazione n° 99 del 15.02.2007 in classe di contenimento H2, ai sensi del D.M. n° 2367 del 21.06.2004 e della Norma UNI EN 1317, per utilizzo bordo laterale, e testata per urto del motociclista secondo UNI 135900, prefabbricata in calcestruzzo vibrato armato di classe  $R_{ck} \geq 45$  MPa, confezionato con cemento tipo 42,5R e inerti di cava o di fiume vagliati e lavati, con profilo "T-Rovescio" simmetrico di dimensioni 62x619x100 cm, armata con gabbia in acciaio B450C, con copriferro non inferiore a 20 mm.

Il collegamento superiore è affidato ad una barra rullata in acciaio C45 orizzontale di passo 10 e diametro di 28 mm, con estremità verniciate con doppia mano di vernice a base di resina epossidica e completa di manicotti di giunzione.

Il collegamento inferiore è affidato a kit di collegamento composto da doppia piastra 280x80x10 mm con relativi tiranti, dadi M24 e rondelle, il tutto zincato a caldo. Costruiti da azienda in possesso di certificazione di sistema di qualità UNI EN ISO 9001:2008, certificato da ICMQ e marcatura CE. Si tratta di una barriera da posizionare come bordo laterale in fila singola.

Il collegamento in testa con una barra di acciaio rullato (del diametro di 28 mm) fornisce continuità al sistema.

Le prove effettuate hanno fornito i seguenti risultati: energia contenuta 282,14 kJ (classe H2); spostamento massimo auto 32 cm - ASI = 1,4 sull'automobile.

Nella sua utilizzazione in singola fila, con impatti particolarmente violenti, si riscontra una discreta deformabilità trasversale (in linea con tutte le barriere bordo laterale, anche in acciaio, della stessa classe) che comunque riduce la potenzialità della perdita dei carichi trasportati che aumenterebbe se la barriera non avesse deformazioni.

Questa barriera è stata testata e provata inizialmente con un pullman, per verificare e dimostrare il livello di sicurezza offerto ad un automezzo così delicato per la sicurezza stradale; infatti la barriera ha, infatti, ottenuto l'omologazione.

Ricordiamo che tutti i modelli, sia da spartitraffico, bordo laterale, bordo ponte, per punti fissi e gallerie, sono stati messi a punto e testati al vero su piste certificate ed hanno superato i crash test richiesti dalle Normative Italiane ed Europee vigenti: DM del 21 Giugno 2004 Gazzetta Ufficiale n° 182 del 5 Agosto 2004, con recepimento della Normativa Europea EN 1317 parte 1,2,3,4.



Figura 4

A seguire è intervenuto Luciano Marasco, in rappresentanza del Ministero Infrastrutture e Trasporti, con un'esauritiva relazione dedicata a "Evoluzione del quadro di riferimento normativo per i dispositivi di sicurezza stradale", sottolineando la continua opera del Governo in questo delicato e importante comparto.

Ad Eleonora Cesolini dell'ANAS SpA il compito di illustrare la valutazione delle conseguenze dell'applicazione ultradecennale delle Normative sui dispositivi di sicurezza stradale. Con il suo completo ed apprezzato intervento ha "lanciato" la successiva esposizione del Terotecnologo stradale Gabriele Camomilla, che ha approfondito le tematiche relative alla necessità di semplificazione delle Normative sui dispositivi di sicurezza passiva.

Al termine di un ottimo buffet, la tavola rotonda ha dibattuto su diverse tematiche, auspicando come asse portante di ogni considerazione a venire in materia di barriere una sicurezza mirata non solamente al rispetto delle indicazioni normative, ma soprattutto intesa alla salvaguardia della vita.

Successivamente alla chiusura dei lavori, l'acquazzone e le pozzanghere ci hanno bruscamente riportato alla realtà quotidiana, comprensiva di buche sull'asfalto e continui rischi per l'incolumità. ■