



Caricco. Un incidente sull'autostrada da Torino-Milano, al chilometro 77.

LA STRETTEZZA DELLO SPARTITRAFFICO E' LA CAUSA PRINCIPALE DEGLI INCIDENTI MORTALI CHE AVVENGONO SULLE AUTOSTRADE ITALIANE.

di ANTONIO CEDERNA

ROMA. Nei prossimi mesi si tutte le autostrade italiane già costruite o in fase di costruzione verranno dotate di "guard-rails" cioè d'una barriera metallica che, piantata al centro dello spartitraffico, dovrebbe impedire ai veicoli di "sconfinare a sinistra" e investire altri veicoli provenienti in senso inverso. Lo ha annunciato ufficialmente mercoledì 3 agosto il ministro dei Lavori Pubblici Mancini, ed ha aggiunto che i provvedimenti relativi alle autostrade non riguardano solo l'adozione di guard-rails ma anche l'allargamento degli spartitraffico e l'eliminazione della pubblicità.

A meno di dieci anni dall'inaugurazione del primo tratto dell'Autostrada del Sole, l'intera rete stradale eseguita o in progetto ha dunque bisogno di radicali modifiche. Sempre più numerosi sono infatti coloro che rinviolano in discussione i criteri generali che si sono seguiti e sottolineano le gravi manchevolezze della progettazione e dell'esecuzione: ancora recentemente, a Roma, in una riunione dell'Istituto nazionale di Architettura, le giovani autostrade italiane sono state oggetto di critiche che investivano sia l'aspetto tecnico, sia quello, direttamente conseguente al primo, della sicurezza degli automobilisti.

Il grande imputato

Il fatto che più ha colpito l'opinione pubblica in questi ultimi mesi è stato il ripetuto catastrofico di incidenti dovuti a uscite sulla sinistra, con conseguente ribaltamento sullo spartitraffico e scontro contro un veicolo proveniente in senso opposto. Nel 1985, secondo un rapporto dell'Automobile Club, relativo ad alcuni tronchi della Milano-Firenze e della Napoli-Roma, i morti per uscite sulla sinistra sono stati 27 su un totale di 98. Gli incidenti sono stati 611: in 333 casi (il 54,5 per cento) il veicolo si è fermato sullo spartitraffico, in 137 (il 22,5 per cento) ha invaso la carreggiata opposta senza scontro, in 46 casi (il 7,5 per cento) ha invaso la carreggiata opposta dando luogo a scontro, in 15 casi (il 2,5 per cento) ha superato la carreggiata opposta finendo oltre. Dei 27 casi mortali, 8 sono dovuti a incidenti del primo tipo (arresto e ribaltamento sullo spartitraffico), 2 a incidenti del secondo (invasione della carreggiata senza scontro), 16 a scontro contro altra vettura, 2 per superamento della carreggiata opposta. Nel 1984 le fuoriuscite a sinistra, con o senza scontro, erano state 555, i morti 60.

In casi del genere, dare la colpa

soltanto al "fattore umano" (stanchezza, distrazione, imprudenza, imperizia, eccetera) ha tutta l'aria di essere un comodo alibi. Uscite sulla sinistra e scontri frontali contrastano troppo con le norme elementari di sicurezza secondo le quali dovrebbero essere costruite le autostrade: la vera ragione va dunque ricercata nell'autostrada stessa e nelle sue imperfezioni caratteristiche tecniche. Il grande imputato è lo spartitraffico, che da noi è stato realizzato nel peggiore dei modi.

Lo spartitraffico delle autostrade italiane è il più stretto del mondo: appena 1,90 metri (2,50 di zona erbosa, più due corsoli laterali), contro i 4,50 delle autostrade di Olanda e Francia (dove nuove norme prevedono 5 metri), i 5 metri di Danimarca e Svizzera, i 5,50 di Austria e Germania, i 6,90 della Gran Bretagna, i 6,50 della Finlandia, i 7 della Svezia, gli 8 della Spagna, 14 del Belgio, non è il caso di citare gli Stati Uniti dove si registrano larghezze dai 7 ai 17 metri, da 10 a 15 nelle autostrade del grandioso programma interstatale, quando addirittura non si tratta di carreggiate completamente indipendenti e separate da grandi zone naturali.

In sostanza, in Europa ci si è orientati, come minimo, su una larghezza media di 4,50-5,60 metri: ci si domanda quali sono stati i criteri che hanno consigliato in Italia l'adozione di appena tre metri.

La risposta è: nessun criterio. I tre metri furono adottati con la legge Romita del 1955 (in base alla quale fu avviato il primo programma autostradale, fra cui l'Autostrada del Sole), dopo che una commissione del ministero dei Trasporti nel 1954 aveva proposto due metri: a peggiorare le cose è poi venuto il secondo programma (legge Zaccagnini del 1961), con il quale, mentre si manteneva lo spartitraffico di tre metri sulle autostrade a sezione di 24 metri, si decideva, senza la partecipazione di nessun organo tecnicamente responsabile, la costruzione di 1.500 chilometri di autostrade di seconda categoria, senza corsie di sosta e con uno spartitraffico largo addirittura metri 1,10. (E' il caso, tanto per fare un esempio, della Salerno-Reggio Calabria, della Genova-Rapallo, eccetera).

La strettezza dello spartitraffico è dunque la prima causa della gravità degli incidenti legati alle uscite sulla sinistra; e si deve anche dire che in molti casi non vi sarebbero uscite sulla sinistra se non fossero proprio le caratteristiche specifiche dello spartitraffico a renderle inevitabili: spesso, infatti, lo spartitraffico non ha canali di scolo laterali e quindi riversa fango e acqua di fusione della neve sulla carreggiata, causando uno strato gelato proprio sulla corsia di sorpasso; in secondo luogo, ricoperto com'è di terra di riporto (nella speranza che vi possano attecchire piantagioni antiabbaglianti), assume una forma convessa, che non consente di controllare il veicolo uscito di controllo, e anzi ne determina il ribaltamento, causando la morte anche quando non avvenga lo scontro con un veicolo proveniente nella direzione opposta. In sostanza, nessuno degli scopi ai quali deve servire uno spartitraffico

viene soddisfatto da quello realizzato sulle autostrade italiane: non offre rifugio né spazio sufficiente per scote o manovre di attraversamento in particolari casi di emergenza, non elimina l'interferenza delle opposte correnti di traffico, non serve a ridurre l'abbagliamento. La strettezza della sua sezione e quindi l'esiguità dello strato di terra fa sì che in quasi nessun tratto delle nostre maggiori autostrade si sia riusciti a far crescere una siepe di arbusti antiabbaglianti: nel nostro paese, già noto come il giardino d'Europa, si è dovuti ricorrere in qualche caso ad abnormi pannelli di plastica marmorizzata.

Criteri superati

SONO anzi che i responsabili della motorizzazione italiana si sono resi conto degli errori commessi, e tentano di correre ai ripari. Il toccasana, stando all'annuncio del ministro dei Lavori Pubblici, sembrerebbe essere l'adozione su tutte le autostrade, fatte e da fare, del "guard-rail", cioè della barriera continua in acciaio che separa rigidamente le due carreggiate. E' una soluzione caldeggiata da tempo da quasi tutta la stampa e, a giudicare dalle lettere scritte ai giornali, reclamata a gran voce dalla maggioranza degli automobilisti. Ma è anche una soluzione che lascia molto perplessi i tecnici più avveduti, e che dare offrite scarse o comunque insufficienti garanzie di sicurezza.

L'esperienza straniera mostra che una barriera continua può essere utile su spartitraffici di notevole ampiezza, mentre su spartitraffici stretti come i nostri può causare più danni che vantaggi. Si fa infatti osservare che, secondo quanto è stato accertato dai tecnici americani, la barriera continua, per non costituire un elemento aggiuntivo di pericolo, deve essere collocata ad almeno 1,80 di distanza dalla pavimentazione della corsia di sorpasso: sulle nostre autostrade, con spartitraffico di 3 metri, una barriera larga 60 centimetri disterebbe invece appena m. 1,20. Una distanza insufficiente, che, oltre a non impedire l'occupazione di una zona della corsia di sorpasso da parte del veicolo che si sia arrestato dopo l'urto contro la barriera, riduce anche psicologicamente la larghezza e la capacità della carreggiata, disturbando fortemente i movimenti del guidatore e il suo senso di sicurezza. (Sulle autostrade di seconda categoria la barriera sorgerebbe quasi a filo della carreggiata, restringendo di un metro e più la corsia di sorpasso). Inoltre, sono facilmente immaginabili le conseguenze del cosiddetto "effetto parete": si pensi a cosa accadrebbe delle utilitarie e dei loro occupanti se andassero a sbattere contro una barriera di acciaio e rimbombassero addosso ad altre utilitarie.

La situazione, fino all'annuncio di mercoledì scorso, si presentava veramente assai confusa. Da una parte c'erano le norme elaborate alla

fine del 1964 da una commissione istituita nel 1957 presso il Consiglio nazionale delle Ricerche, la quale dopo aver lasciato passare tanti anni senza concludere nulla, aveva finalmente proposto, tra l'altro, l'allargamento dello spartitraffico a un minimo di quattro metri, raccomandando insieme l'adozione della barriera: una decisione che, ancora una volta, lasciava perplessi, se non altro perché si restava sempre al di sotto della misura minima accettata dagli altri paesi europei. D'altra parte c'erano le sorprendenti proposte di personaggi autorevoli (come il direttore generale dell'ispettorato della motorizzazione civile presso il ministero dei Trasporti) che avrebbero voluto addirittura realizzare autostrade a sei corsie, senza neppure allargare di un centimetro l'attuale sezione di 24 metri, eliminando semplicemente le corsie per la sosta (come del resto è stato fatto sulla Milano-Torino), e riducendo lo spartitraffico alla larghezza di un metro, naturalmente con barriera. In mezzo stava l'ANAS che, coi metodi spicciolati che la distinguono, insisteva per l'adozione affrettata e indiscriminata della barriera sullo spartitraffico così com'è.

Ora, è certo che solo uno spartitraffico molto ampio e ben disegnato (leggermente convesso) può ridurre al minimo le conseguenze di un'uscita di carreggiata: ma per realizzare occorre rivedere coraggiosamente, per le nuove autostrade, i criteri di progettazione fin qui seguiti, ed eliminare i maggiori elementi di pericolo. Occorre, ad esempio, ridurre la pendenza delle scarpate e modificare la sezione delle cunette laterali, evitare che i pilastri del cavalcavia sorgano sul filo della carreggiata, creare aree di parcheggio che non siano solo asfalto e terra bruciata, impedire che subito ai margini della fascia di rispetto si addensino costruzioni di ogni genere. Occorre evitare i tracciati monotoni, primi responsabili dei micidiali "colpi di sonno", occorre creare, come si fa in tutti i paesi del mondo, con opportune piantagioni e sfruttando al meglio la natura circostante, quella misteriosa cornice verde che è indispensabile proprio alla sicurezza dell'aspetto di tutti quegli specialisti (naturalisti, paesaggisti, ecologi, medici, eccetera), che finora nessuno ha interpellato.

Mercoledì scorso, il ministro dei Lavori Pubblici Giacomo Mancini ha detto qualcosa in questo senso: che nelle nuove autostrade saranno evitati i lunghi rettilinei, che le carreggiate saranno allontanate e sfalsate, che sarà finalmente curato l'inserimento dell'autostrada nel paesaggio. Speriamo bene. Intanto, però, l'annuncio della prossima adozione della barriera sugli spartitraffico delle autostrade già costruite o in costruzione rappresenta la conferma di criteri superati. E si capisce bene che non tutti se ne dispiacciono: la spesa per la barriera è calcolata tra i trenta e i cinquanta miliardi, quasi l'anno e un'infinità di ditte e società private.