

SICUREZZA SULLE STRADE Un operaio e un carabiniere le ultime vittime, 8 milioni di motociclisti chiedono nuove strutture

«Stop ai guard-rail assassini, servono le barriere di cemento»

Il popolo delle due ruote: ogni giorno rischiamo la ghigliottina

di NINO CIRILLO

ROMA - Li chiamano «ghigliottinati» e non sono dei condannati a morte della Rivoluzione Francese. Li ritrovano sull'asfalto con la testa da una parte e il corpo dall'altra, e non si sa mai quanti sono, quanti sono stati. Ci vorrebbe, per dare anche a questi ghigliottinati la di-

IL CHIRURGO GUIDARINI

«Nei 50 centimetri che separano dall'asfalto passa esattamente il busto dei malcapitati»



gnità di un rilevamento statistico, che fra i morti e i feriti per incidenti stradali in Italia si inserisce una nuova voce: «vittime da guard-rail». I guard-rail, quelle lunghe strisce di lamiera che dovrebbero proteggere e che invece uccidono. Quei piloncini acuminati che li sorreggono a distanze regolari, aperti da un lato, pronti a

ghigliottinare, appunto, il primo motociclista che capita. Ecco, sono questi guard-rail che hanno strappato la vita, fra domenica e lunedì, a Marco Guabello, un operaio di 30 anni di Pont Canavese, provincia di Torino, e a Giovannino Sechi, 42 anni, maresciallo dei Carabinieri in

servizio, guarda il caso, proprio nel capoluogo piemontese. Ma la cronaca coltiva un gusto dell'horror che talvolta supera ogni limite. Altrimenti non si sarebbe verificata anche questa ben più incredibile coincidenza: Guabello è morto in sella alla sua Kawasaki Ninja intorno alle

3 di pomeriggio di domenica, proprio mentre - minuto più minuto meno - Dani Pedrosa su Honda festeggiava la sua vittoria al motomondiale di Barcellona sventolando per tutto il giro d'onore una bandiera con su scritto - attorno alla sagoma di un ghigliottinato - «guardrail asesinos», guard-rail assassini.

E' stato come un sasso nello stagno, da domenica pomeriggio continua fare cerchi, tutto il mondo ne parla. Attorno a Pedrosa si sono stretti, con calde parole di sostegno, altri piloti famosi come Loris Capirossi e



Daniel Pedrosa dopo il trionfo al Motomondiale ha portato in pista una bandiera contro i guard rail, accusati dal popolo motociclistico di uccidere. A sinistra, la strada con il guard rail dove ha perso la vita il maresciallo Sechi

tore del settore moto dell'Anema-Confindustria (Anema sta per associazione nazionale ciclo moto e accessori): «Il povero amministratore pubblico non sa che pesci prendere. Tutti aspettano dalla Commissione europea una normativa che unifichi i parametri di sicurezza e che quindi porti a investimenti sicu-

Come forse si sarà capito, il rimedio c'è e a portata di mano. E' la barriera di sicurezza New Jersey, di cemento bianco, decisivo anche per migliorare la visibilità, che già protegge almeno al centro della carreggiata (ai lati, purtroppo, ancora no) tutta la nostra rete autostradale. Protegge e non uccide, perché «rimanda» il veicolo al centro della carreggiata, evita salti di corsia e soprattutto protegge la testa dei motociclisti. Ma sulle strade normali, sulle statali e sulle provinciali, dove secondo le statistiche si verifica il 70 per cento degli incidenti, la New Jersey non c'è, ci sono le ghigliottine. Sono barriere di sei metri l'una, in calcestruzzo, che contengono una particolare sequenza di tre pendenze, proprio per risparmiare sulla sua carreggiata il veicolo che le urta. Economiche nei costi di produzione, lo sono ancora di più perché resistono agli incidenti, riducendo quasi a zero il problema dei cantieri di ripristino. Ecco, nell'agenda del nuovo ministro dei Trasporti Matteo, le New Jersey dovrebbero essere proprio ai primi posti. Altrimenti continueremo a vedere ghigliottinati sulle nostre povere strade. E non potremo voltarci dall'altra parte.

LA DOMANDA

PERCHÉ SONO PIÙ SICURI GLI SPARTITRAFFICO DI CEMENTO?



Le prime barriere di sicurezza di cemento installate in Italia negli anni 80 sono le «new jersey», prefabbricate in calcestruzzo, normalmente in elementi lunghi 6 metri e messe in opera con barre d'acciaio all'altezza di un metro dal piano di supporto. Sono sagomate con una particolare sequenza di tre pendenze diverse che attenuano l'urto e impediscono il «salto» di carreggiata. Nel 98% dei casi dopo l'urto non hanno bisogno di riparazioni.

Simone Corsi. E non è un caso che siano piloti di casa nostra: si calcola che in Italia ci sia un «popolo» di 8 milioni di motociclisti, più che in ogni altra nazione d'Europa. Un popolo che non da oggi si batte per l'abolizione dei guard-rail assassini, ma che il gesto di Pedrosa ha fatto riuscire clamorosamente allo scoperto.

Cliccando su Motociclisti-ecolumi.it, si leggono le parole agghiaccianti di Marco Guidarini, chirurgo nella vita e presidente di quest'associazione: «Quei cinquantacinque centimetri che separano la lamiera dall'asfalto sono esattamente quanto basta per far passare il mezzo busto di un motociclista». Oppure si può ascoltare Claudio De Viti, diret-

L'INTERVISTA

«Quelle lamiere trappole letali»

Max Biaggi: le strade di tutti i giorni più pericolose della pista

ROMA - «Le strade di tutti i giorni sono molto più pericolose della pista. Cadere a oltre duecento orari in condizioni di sicurezza è meglio che cadere a quaranta orari in città». E' il parere di Max Biaggi, motociclista di professione, ma anche motociclista e scooterista per necessità come tutti coloro che usano le due ruote per i piccoli spostamenti quotidiani. Biaggi vive a Montecarlo, ma le strade italiane le ricorda bene.



Max Biaggi, 37 anni, l'asso romano quattro volte campione del mondo

Perché le strade sono così pericolose?

«Perché non ci sono gli spazi di fuga. Come cadi sbatti da qualche parte e purtroppo in molti casi si rischia di finire contro il guard rail, il nemico principale di noi motociclisti. Una specie di ghigliottina messa lì, che ti circonda quando viaggi e che non ti perdona. Anche quelli più moderni, con una fascia ad altezza intermedia, sono ugualmente letali».

Perché è così pericoloso il guard rail?

«Perché è sorretto da paletti che sono delle vere e proprie lame. Basta fermarsi a guardarlo: quel ferro a forma di «U» che tiene la fascia alta è come una falce. Se un motociclista cade ci finisce sotto e sono guai. Le statistiche parlano chiaro: è un bollettino di guerra, bisogna fare qualcosa».

Quali sono i rimedi?

«Togliere il guard rail e sostituirlo con le New Jersey. Sostituire le trappole di metallo con la barriera di cemento, in città come è stato fatto sulle autostrade, sarebbe la soluzione migliore. La

IN CITTA' COME SULLE AUTOSTRADE:

«Bisognerebbe eliminare ovunque quelle strutture di metallo; il new jersey è sicuro e non si deforma»

New Jersey è attaccata all'asfalto, se ci si finisce addosso si sbatte e poi si scivola, non ci si passa sotto come con il guard rail. La New Jersey non si altera e non si deforma, può contribuire a salvare molte vite».

Invece di esibirsi in sciocchi teatrini, Daniel Pedrosa a Barcellona ha dato un grande esempio. E' d'accordo?

«Se la bandiera di Dani è servita per svegliare qualcuno e richiamarlo alle proprie responsabilità allora sì, è servito. Guidare uno scooter sulle strade di tutti i giorni ormai è una prova di sopravvivenza: cordoli, buche e sampietrini. Ma la minaccia più grande per tutti noi che andiamo in moto resta il guard rail. Togliamolo di mezzo, una volta per tutte».

G. Bel.