

Quei quattro assi che ci proteggono

Giulio Toffolo

Roadlink

SICUREZZA PASSIVA CON PROTEZIONE UTENZE DEBOLI. SICUREZZA ATTIVA GRAZIE AL LIGHTING INNOVATIVO. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E RIGOROSE CERTIFICAZIONI. SONO I QUATTRO TRATTI DISTINTIVI DI GUARDLED, UNA TECNOLOGIA SEMPRE PIÙ DIFFUSA, DAGLI SVINCOLI AUTOSTRADALI AI BIVI DELLE STRADE EXTRAURBANE.

Sicurezza passiva, rinforzata grazie al poliuretano che va a proteggere anche le utenze più deboli. Sicurezza attiva, migliorata grazie ai progressi della ricerca sull'illuminazione (a LED). Sicurezza sostenibile, in quanto generatrice di luce pulita, radente, dunque profondamente rispettosa delle specie vegetali che popolano i lati strada. Ultima ma non ultima: sicurezza certificata, ovvero perfettamente nel solco delle attuali normative di settore, con riferimento principale a quanto prescritto dalla

la EN 1317. I "quattro assi" della *road safety* sono quelli che, oggi, vanno a contraddistinguere una soluzione tecnologica, GuardLED by Roadlink, portata per la prima volta su strada, anzi in autostrada, a Spinea (rete CAV), nel 2020 dopo un lungo e accurato processo R&D, e che si è costantemente evoluta, per esempio nella versione G-Light, la sommatoria di GuardLED+Light, che vuol dire "luce", ma anche "leggero", nel senso della sua semplicità applicativa e adattabilità ai sistemi di protezione viaria esistente.

Bivio illuminato dalla tecnologia GuardLED a luce radente sulla rete Veneto Strade nel Veronese



G-Light è applicabile a ogni tipologia di barriera

Dal 2020 la costellazione GuardLED si è diffusa a ritmi sostenuti, quasi sciame di stelle comete della sicurezza. Con apprezzamenti da parte dei media specializzati, italiani e internazionali (rete Intertraffic), e soprattutto degli addetti ai lavori, su tutti i gestori delle autostrade, e degli utenti. Come ha ricordato anche la responsabile dell'Unità Road Safety della DG Move, Commissione Europea, Claire Depré, il perno su cui deve essere costruito ogni valido *road safety system approach*.

ROAD SAFETY EUROPEA

In origine, dunque, fu GuardLED, il rivestimento in poliuretano più StripLED installabile solo su barriere sottoposte a specifici crash test, ovvero con applicato lo stesso GuardLED su modelli in classe H1 e H2 Bordo Laterale, procedura secondo norma europea rigorosamente seguita dal produttore. Da GuardLED è quindi derivato G-Light, un dispositivo applicabile sotto la lamina della barriera, di ogni tipologia, che non ne influenza prestazioni e caratteristiche, dunque in questo caso non c'è bisogno di ricorrere a nuove certificazioni. Se il tratto di distinzione riguarda il rivestimento, quello che accomuna le due versioni è il progetto illuminotecnico basato sul principio della

luce radente (a soli 40 cm da terra) e della distribuzione uniforme della stessa sulla strada. Rispetto al 2020 la tecnologia riesce inoltre a garantire un illuminamento medio maggiore, un consumo al metro inferiore, nonché un aumento della lunghezza massima di tratta di installazione. Con piccoli accorgimenti e perfezionamenti si è poi riusciti a distribuire ancora meglio la luce, concentrandola in quantità sempre maggiore lungo una carreggiata a due corsie. Il sistema rispetta le normative sull'illuminazione stradale (UNI 11248 e UNI 13201) andando a soddisfare i requisiti per le zone di conflitto CO (categoria illuminotecnica basata sull'illuminazione stradale con requisiti più elevati), è dotato di dimmerazione per poter essere impiegato anche in quei casi dove sono richiesti valori di illuminamento inferiori e può essere regolato alle diverse situazioni (dalla pendenza al manto irregolare).

BIVI AL SICURO

La tecnologia GuardLED è stata citata in una recente intervista rilasciata al *Corriere della Sera* da Alessandra Zinno, direttrice dell'Autodromo Nazionale di Monza, come best practice innovativa tra quelle testate e impiegate nel grande laboratorio di qualità viaria che è il

circuito brianzolo-lombardo. Spostandoci più a Est, ci preme infine sottolineare una sua applicazione peculiare, ovvero in prossimità di alcuni bivi stradali nel Veronese. Già lo scorso anno Veneto Strade aveva infatti fatto mettere in sicurezza impiegando il sistema Roadlink un bivio-chiave: quello che, dallo svincolo di Verona Nord dell'A22, indirizza la circolazione verso la A4 da un lato, e verso l'aeroporto Catullo dall'altro. L'approccio all'intersezione avviene generalmente a traffico sostenuto, di qui l'esigenza di potenziarne la protezione aggiungendo alle luci lampeggianti tratti di illuminazione a LED dal basso innestati sulle barriere di sicurezza. Il sistema adottato: proprio la versione versatile di GuardLED, ovvero G-Light. A occuparsi della posa dei dispositivi di sicurezza, PBS Barriere Stradali, nome di primo piano nel settore. Sempre alto Veronese, sempre stessi player (Veneto Strade, PBS e Roadlink), anno 2022. Siamo in prossimità di un altro bivio, che separa il traffico della SP 6 da una delle viabilità di Quinto (Verona): qui G-Light è andato a rischiarare entrambi i lati strade, ma anche lo stesso attenuatore d'urto. Le ragioni dell'intervento? Come sopra: elevata velocità dei veicoli in arrivo e posizionamento del punto stradale dopo una curva.

Rivestimento in poliuretano: un plus di sicurezza passiva in caso di urto

