

L'eccellenza nella protezione: focus sulla barriera Geobrugg DF-380

Dal know how sviluppato in Formula 1, nuova para-detriti in A32 a protezione del cantiere TELT

Dalle **barriere paramassi** alle protezioni fermaneve o contro lo scivolamento di materiale dai torrenti, fino a una linea di soluzioni metalliche "para-detriti" caratterizzata dai massimi standard di sicurezza, impiegate in ambito industriale, edile e anche in quello delle competizioni sportive a motore.

È questo il percorso tecnologico che caratterizza **Geobrugg**, specialista nel campo dell'engineering al servizio della sicurezza territoriale. Tra i dispositivi concepiti dal suo "laboratorio", troviamo così anche le barriere approvate dalla **FIA** (Federazione Internazionale dell'Automobilismo) a protezione di commissari e spettatori dei circuiti di Formula 1 o di altre categorie motoristiche, dall'Italia (Mugello, Imola, Balocco) agli USA. Ovvero in "palestre tecniche" in cui l'azienda elvetica ha potuto testare come meglio non si potrebbe la propria vocazione a proporre soluzioni sempre perfettamente adeguate agli ultimi e più stringenti standard normativi.



Massima sicurezza sul (grande) lavoro

Passando dallo sport alle **infrastrutture di trasporto**, merita di essere messa sotto i riflettori una storia tecnica in cui il know how messo in campo è animato dai medesimi principi di ricerca della qualità, una storia che ci porta a stretto contatto con un cantiere "da Formula 1". Siamo sulla soletta del **Viadotto Clarea**, in Val di Susa, un "belvedere" dell'**Autostrada A32 Torino-Bardonecchia** a gestione **Sitaf** che si affaccia sul cantiere della NLTL, la Nuova Linea Torino-Lione, padrone di casa la società italo-francese **TELT Tunnel Euralpin Lyon Turin**. Qui, a protezione di chi opera nel sito costruttivo, è in corso l'installazione della barriera **Geobrugg DF-380**, testata nel rispetto del disciplinare FIA. La prima fase della posa del dispositivo è terminata a novembre, la seconda e conclusiva è invece prevista per la prossima primavera.

Nuova barriera para-detriti

Tra l'autostrada di oggi e la ferrovia di domani, una priorità era ed è proprio quella di assicurare la massima protezione possibile sia agli utenti in transito, sia ai lavoratori. Di qui, lo stimolo delle autorità territoriali, a partire dalla Prefettura di Torino, affinché fossero messe in opera protezioni certificate a lato manufatto, con l'obiettivo di scongiurare gli effetti di una caduta volontaria o accidentale di oggetti dal sedime dell'autostrada.

I progettisti dell'intervento - e in particolare l'architetto **Corrado Giovannetti**, di Musinet Engineering (a cui fa capo la progettazione e la direzione lavori; responsabile del procedimento è invece l'ingegner **Federico Sandretti** di Sitaf), coadiuvato dall'ingegner **Nicola Mordà** - hanno trovato nelle barriere certificate FIA di Geobrugg la soluzione più indicata allo scopo. In più, dal momento che gli standard di protezione richiesti sono risultati ancora più stringenti di quelli garantiti dai prodotti disponibili, gli specialisti di **Geobrugg** hanno sviluppato una soluzione ad hoc, ancora più performante, sottoposta a test in scala reale presso il campo prove DTC (Dynamic Test Center) di Bienne, in Svizzera.

Il risultato: **la potenziata barriera ha dimostrato di essere in grado di superare le prove più ardue previste dal disciplinare di certificazione FIA**. Come anticipato, la prima parte della posa, che ha riguardato i fianchi esterni dei due viadotti autostradali paralleli, è iniziata nella seconda metà di novembre, non appena terminate le opere di risanamento dei ponti, per concludersi a inizio dicembre. Terminata la stagione invernale, prenderà quindi avvio la fornitura e posa delle barriere para-detriti lungo le corsie di sorpasso in entrambi i sensi di marcia, così da mettere definitivamente in (massima) sicurezza il cantiere della costruenda galleria ferroviaria.