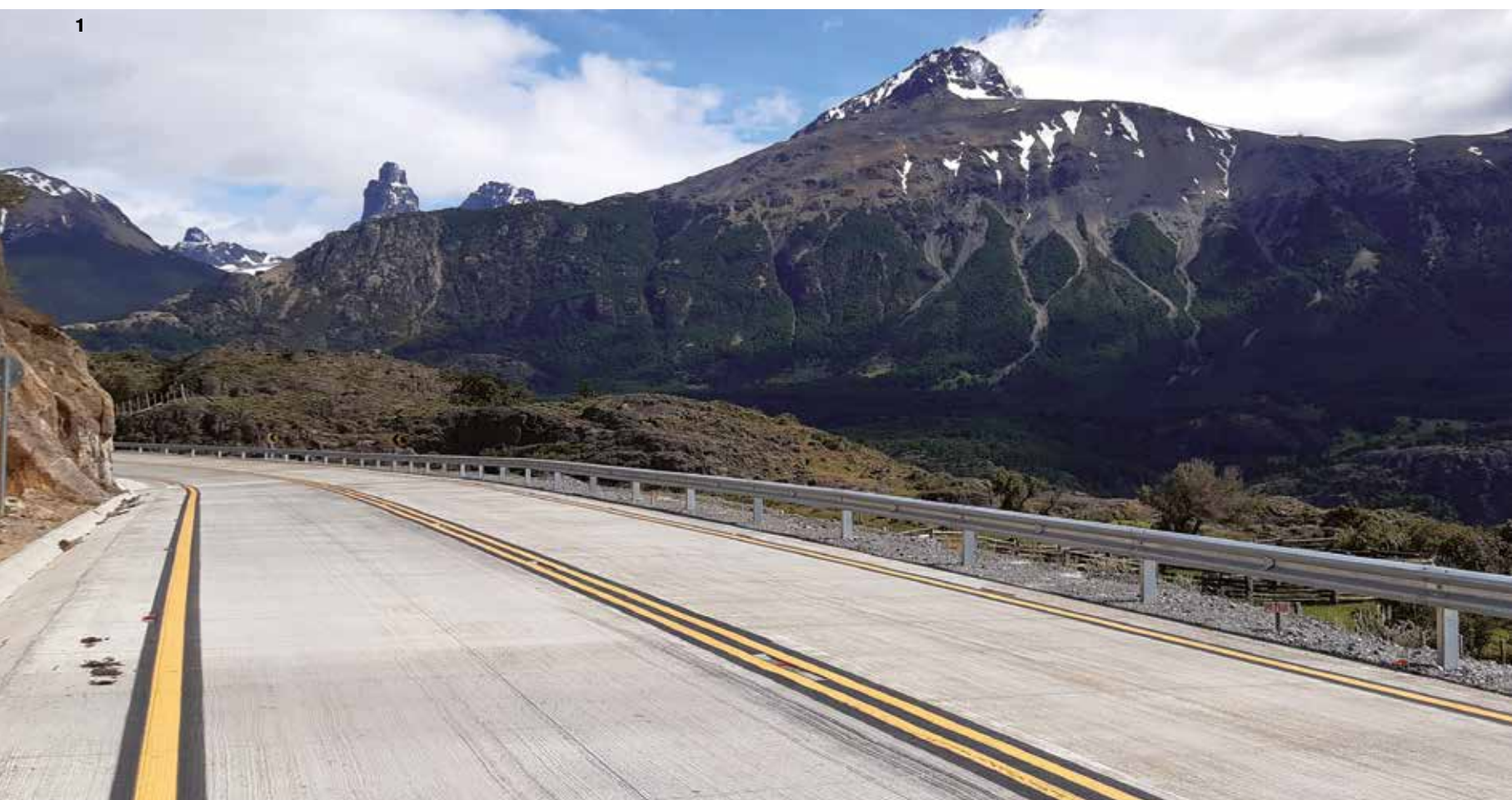


# Quelle barriere che uniscono due continenti

ITALIA E CILE LEGATE DA UN PROGETTO DI SVILUPPO INNOVATIVO, QUELLO CHE HA DIFFUSO NEL PAESE ANDINO LE BARRIERE IN LEGNO E ACCIAIO PROGETTATE DA VITA INTERNATIONAL. A PRODURLE SECONDO GLI STANDARD EUROPEI È TECNOVIAL, OPERATORE LOCALE CHE CON L'AZIENDA BRESCIANA CONDIVIDE I VALORI DELLA QUALITÀ E DELLA SOSTENIBILITÀ. COME CI RACCONTA IN QUESTA INTERVISTA IL COORDINATORE CILENO DELL'INIZIATIVA.

1





2. Sistemi con rivestimento in legno (Camino G-515-H, Regione Metropolitana)

1. Barriere di sicurezza con vista sulle Ande (Ruta 7 CH, Parco Nazionale Cerro, Regione di Aysén)

**C**ondividere idee e progettualità globalmente, produrre e controllare localmente. Un punto fermo della buona imprenditoria di oggi e senz'altro di domani, vista anche la nuova direzione *green* che il movimento planetario prenderà a seguito dell'elezione, negli USA, di Joe Biden e del rinnovato feeling con i dettami dell'accordo sul clima di Parigi. Mettere a comune denominatore un approccio alla protezione stradale da una all'altra parte dell'Oceano, non semplicemente, come si suol dire, "commercializzando", ma lavorando insieme su tutti i fronti, a partire da quelli strategici, e con un orientamento condiviso agli obiettivi. Che poi sarebbero la massima qualità e il miglior servizio alle rispettive clientele.

3



3. Luis Araya González, specialista barriere di Tecnovial (Cile)

La storia che vi stiamo per raccontare anticipa di alcuni anni, per certi versi, una sensibilità nuova al concetto di "export" (o di "import", dipende da che lato la si veda), ed è soprattutto una storia di persone dalle ampie vedute, dalle competenze certe e dalla passione in grado di far gettar loro il cuore oltre l'ostacolo, anzi "oltre l'Atlantico", nel caso specifico, ponendo le basi di una collaborazione tra realtà imprenditoriali di due Paesi lontani, ma storicamente molto simili, Italia e Cile. La storia che vi stiamo per raccontare è quella della collaborazione, avviata ormai cinque anni or sono, tra Vita International e Tecnovial. La prima è un'innovativa (anche e soprattutto dal punto di vista della sostenibilità ambientale) azienda attiva nel campo della progettazione, produzione e commercializzazione di sistemi di sicurezza, con sede a Travagliato (Brescia), che tra le altre cose è recentemente entrata nella prestigiosa classifica "Leader della crescita 2021", organizzata da *Il Sole 24 Ore* e Statista, che individua le 450 aziende italiane (selezionate su un campione di 7.000 unità) con il maggior incremento di fatturato nel periodo 2016-2019. Di Vita, delle sue soluzioni e delle persone che la animano, a partire dal CEO Irina Mella Burlacu, molto abbiamo scritto negli ultimi numeri di *leStrade*, includendovi anche le cronache dal convegno dell'anno "Una nuova visione per la sicurezza stradale", tenutosi, eccezionalmente in presenza, il 9-10 settembre scorsi. Tecnovial, da parte sua, è operativa in Cile da oltre un ventennio dove mette a punto e fornisce molteplici soluzioni per le infrastrutture, nonché per il settore minerario e industriale in genere.

Pluricertificata in tutti gli aspetti produttivi (dalla qualità all'ambiente, passando per la sicurezza sul lavoro), Tecnovial vanta uno stabilimento produttivo di circa 20mila m2 di superficie complessiva e circa 120 collaboratori, tra ingegneri e operai specializzati. Tra i suoi prodotti, condotte in acciaio corrugato, barriere acustiche e soprattutto barriere stradali di sicurezza, in acciaio così come in "metal-madera", come si dice da quelle parti. Per una panoramica generale sulle soluzioni e le applicazioni infrastrutturali Tecnovial, si rimanda al dettagliato sito web dell'azienda cilena ([tecnovial.cl](http://tecnovial.cl)). Per approfondire, invece, la storia della collaborazione con la nostra Vita International che, come vedremo, ha consentito di portare le barriere "Developed in Italy" non solo sulle bellissime strade che costeggiano la cordigliera andina del Cile, ma anche in molti altri paesi dell'America Latina, *leStrade* ha intervistato l'ingegner Luis Araya González, qualifica *Ingeniero de Especificación y Ventas*, di Tecnovial, ovvero lo specialista che fin dai primi passi ha avuto modo di collaborare con l'azienda bresciana.

#### **Ingegner Araya, le chiediamo innanzitutto di presentarsi brevemente ai nostri lettori.**

Sono, innanzitutto, anch'io un lettore di *leStrade*. Questo anche grazie a Vita, che mi ha fatto conoscere la vostra rivista, che seguo dal web. In Tecnovial, mi occupo di aspetti sia tecnici, sia commerciali legati a specifici prodotti come le barriere di sicurezza, di cui seguo tutti i passaggi, dallo sviluppo dei sistemi agli iter di autorizzazione MOP (*Ministerio de las Obras Públicas*, in pratica il MIT cileno, ndr), fino ai controlli d'officina, alla revisione dei progetti e al supporto alla vendita.

#### **Conosce l'Italia?**

Ho avuto modo di conoscerla recentemente dal vivo, realizzando di fatto un mio antico sogno, nel corso di un tour svol-



to poco prima dell'inizio della pandemia proprio insieme ai manager di Vita International. Ne ho apprezzato, naturalmente, le grandi bellezze, ma anche gli standard di sicurezza stradale. In entrambi i casi, ho potuto notare molte similitudini con il mio Cile, confermando così quell'idea di somiglianza tra i due Paesi che è per molti, molto più che un'impressione.

#### **4. Irina Mella Burlacu, CEO di Vita International**

**Confronto rapido Cile-Italia: "soltanto" 4-6 ore di fuso orario, circa 3.000 km in più (4.300 versus 1.300) e qualche milione di abitante in meno (quasi 20 versus oltre 60 milioni), ma anche molte analogie, culturali così come orografiche, senza contare l'accompagnamento costante a entrambi i Paesi, oltre che della montagna, del mare (d'altronde, uno dei più celebri racconti del Cuore di Edmondo**

**De Amicis, ormai fissato nell'immaginario popolare italiano, si intitola proprio "Dagli Appennini alle Ande"). Se ben guardiamo, le premesse per un buon esito di una collaborazione Italia-Cile c'erano tutte. Ci racconta più nel dettaglio, ingegnere, questa bella storia?**

Inizialmente l'idea era semplicemente quella di acquistare alcuni dei prodotti Vita e commercializzarli in Cile. Tuttavia, la rapidità dell'evoluzione tecnologica dei sistemi di sicurezza e necessità di garantire ai nostri clienti standard sempre elevati di qualità a costi concorrenziali ci hanno indotto a ragionare su un progetto di collaborazione diverso, basato sul trasferimento integrale del know how di Vita International, con gli opportuni adattamenti alle necessità del nostro mercato, e l'attivazione di una linea produttiva cilena, che lavorasse in parallelo rispetto a quella italiana. Questa logica ha fatto sì che fossimo sempre competitivi e allo stesso tempo garantissimo sempre il prodotto migliore, più aggiornato ed evoluto. Abbiamo così gettato le basi di una collaborazione innovativa, che non smette di portare frutti. Noi

#### **5, 6. Spettacolare Cile: dal deserto di Atacama (dove campeggia la celebre "mano) alla Patagonia, con i suoi parchi naturali**





**7. Strade e barriere lungo la Ruta 7, nel Sud del Paese (Ruta 7, Ponte Chacano, Regione de Aysén)**

**8. Dispositivi di sicurezza metallici in prossimità di un'aeroporto (Perimetro Aeroporto Internazionale Arturo Merino Benítez, Regione Metropolitana)**

di Tecnovial abbiamo portato in America la tecnologia europea, quella che ci permette di proporre praticamente tutta la gamma Vita, dalle barriere N2 alle H4 bordo laterale. Oggi le barriere non prodotte, ma sviluppate e progettate in Italia proteggono le strade del Cile, ma anche dell'Argentina, del Costarica, di Panama, del Nicaragua, del Peru, della Bolivia e del Paraguay, ovvero i nostri mercati di riferimento.

#### **Cosa ha apprezzato di più delle barriere Vita?**

Innanzitutto la profonda competenza tecnica che c'è dietro a ogni progetto. Ma anche e soprattutto il "concept" di fondo, che ne determina il vantaggio più sensibile: i sistemi "metal-madera" di Vita International sono infatti pienamente duali, ovvero possono essere installati come una barriera metallica con caratteristiche proprie e successivamente, a seconda della volontà dell'ente gestore, con un aggiunto

rivestimento in legno. Così facendo cambia l'estetica, ma non la sostanza, perché il sistema nel suo complesso, con o senza legno, continua a essere pienamente certificato (una variazione sul tema, vista proprio in Italia, è la seguente: un ente, in caso di incidente o deterioramento dei dispositivi, può decidere se sostituire il rivestimento oppure optare per mantenere la sola barriera, ndr).

#### **Può aggiungere ancora qualcosa sull'iter che porta, in Cile, dalla produzione alla messa in opera dei sistemi Vita?**

Le barriere, frutto del know how italiano, come già accennato in certi casi vengono adattate tenendo conto dei requisiti specifici richiesti in Cile, quelli indicati dal MOP, il quale supervisiona tutti gli aspetti produttivi e dà i nullastosa alla commercializzazione. Quindi, noi provvediamo alla produzione dei dispositivi in un impianto caratterizzato dai medesimi standard di quello europeo: il nostro sito di Santiago del Cile, infatti, possiede tutte le omologazioni e i certificati necessari a produrre esattamente come se fossimo in Europa, inoltre viene costantemente revisionato. È un sistema, questo che anticipa quella che potrebbe diventare una tendenza ancora più massiva: produrre 'regionalmente', per soddisfare i bisogni di una determinata area. Per il momento, facciamo così in Europa e in Sud America. In seguito, questo schema potrebbe anche essere esteso.

#### **Ci dica ancora qualcosa sul processo di qualificazione.**

Posto che le barriere sono già omologate, in Cile ci concentriamo, come già sottolineato, sui cosiddetti controlli di qualità in fabbrica, la cui documentazione deve essere presentata al MOP. Il Ministero, da parte sua, verifica nel dettaglio che tutto sia conforme. La revisione dell'intero iter, da parte del dicastero e, in particolare, del Dipartimento di sicu-



9



10



11

rezza stradale, avviene ogni due anni, il che ci impone, sostanzialmente, di provvedere a una revisione annuale dello stabilimento produttivo.

#### Come è regolata, in generale, la sicurezza stradale nel suo Paese?

Qui da noi possono convivere sia gli standard europei, sia quelli americani. Se le caratteristiche tecniche, di cui abbiamo detto, sono accuratamente verificate dal Ministero, lo stesso avviene per l'installazione. Il Ministero delle Opere Pubbliche autorizza sia commercializzazione, sia applicazione sulla base di un certificato di conformità alle norme tecniche vigenti, che sono vincolanti.

#### Come descriverebbe, in poche parole, a un aspirante visitatore italiano la rete viaria cilena?

Come da voi, abbiamo sia autostrade a pedaggio, sia strade nazionali libere. Il network copre l'intero territorio, dal Nord più arido al bellissimo Sud, la terra dei parchi naturali. In generale, da noi è in atto una forte spinta alla modernizzazione della rete stradale, con attenzione sempre più elevata sia ai livelli di sicurezza, sia di tutela ambientale. Nei parchi del

Sud, per esempio, che sono fortemente vincolati, hanno un successo notevole proprio le barriere in legno e acciaio, penso per esempio alla Ruta 7, la cosiddetta "Carretera Austral".

#### Per dare l'idea, viaggiare dal Nord al Sud del Cile sarebbe un po' come andare da Gibilterra al Nord della Norvegia...

Un giro d'Europa, in pratica. Ma il Cile con l'Europa, come dicevamo, ha più di una similitudine, penso al parco veicolare o, per l'appunto, alle dotazioni di sicurezza, ma anche alle politiche sul clima.

#### E a proposito dell'innovazione?

Ci crediamo convintamente, proprio come fate voi in Europa. Penso per esempio alle nuove possibilità di dialogo tra strade e veicoli. Nell'ingresso del nostro stabilimento abbiamo messo in mostra un elemento in scala reale di GuardLed, la protezione in poliuretano con led sviluppata da Roadlink, un'azienda collegata alla stessa Vita. Chi viene a visitarci, ci domanda: che cos'è questo? Io, semplicemente, rispondo: questo è il futuro. Ovvero due progetti in uno: l'illuminazione e la sicurezza. ■■

**9, 10. Legno sopra l'acciaio: design e protezione vanno di pari passo**

**11. Le soluzioni secondo gli standard europei sono sempre più diffuse nel Paese andino (Ruta 7 CH, Parco Nazionale Cerro, Regione di Aysén)**

**12, 13. Modelli, sempre "Developed in Italy", con rivestimento in legno (rispettivamente Ponte Chada e Camino G-515-H, Regione Metropolitana)**



12



13