

17/09/2009

Infrastrutture, in arrivo le nuove barriere ANAS “salva motociclisti”

Il dispositivo permette anche un risparmio complessivo rispetto a quelli attualmente disponibili sul mercato. L'Anas, attraverso il sito www.stradeanas.it [1] e la rivista specializzata “Le strade”, ha annunciato l'avvio della nuova barriera di protezione stradale “ANAS H2 Bordo Laterale-SM”, in cui SM sta per “salva motociclisti”, che potrà essere fabbricata da tutti i costruttori che abbiano le attrezzature certificate in Qualità EN ISO 9001 o 9002.

La progettazione della nuova barriera è stata eseguita dal Centro Sperimentale di Cesano dell'Unità Ricerca ed Innovazione dell'Anas, diretto dall'ingegner Eleonora Cesolini, e tutte le prove di crash test tradizionali TB11 e TB51 (autovetture e autobus), oltre a quelle sui manichini motociclisti, sono state eseguite nella pista AISICO di Anagni, certificata ISO 17025.

Soddisfatto il Presidente dell'Anas Pietro Ciucci per l'importante traguardo raggiunto: “Insieme allo sforzo prodotto per migliorare la disponibilità di infrastrutture nazionali, l'Anas - attraverso le sue strutture di ricerca ed innovazione - ha posto l'accento sul miglioramento della gestione della rete esistente, individuando criteri, azioni e attrezzature specializzate ispirate alla più avanzata tecnologia stradale, a servizio del miglioramento della sicurezza attiva e passiva delle strade esistenti. Per primi in Italia abbiamo pensato anche ai motociclisti nella progettazione di un dispositivo di sicurezza, in modo da contribuire a ridurre la mortalità degli incidenti per questa categoria di utenti. L'installazione delle nuove barriere potrà avvenire progressivamente sulla nostra rete”.

Il nuovo approccio usato dall'Anas per una barriera più sicura e legata al contesto stradale, è rappresentato da un controllo nelle prove di crash test, oltre a quelli prescritti dalle norme vigenti, anche su manichini antropomorfi dotati di sensori per la protezione dei motociclisti, che negli ultimi anni hanno registrato un aumento di feriti e morti dovuti all'urto sulle barriere tradizionali in acciaio.

Inoltre, si è pensato al contenimento dello spostamento che la barriera subisce in seguito all'urto, per ridurre lo spazio necessario al suo funzionamento. Le barriere di sicurezza attualmente disponibili sul mercato, infatti, richiedono uno spazio a margine della carreggiata costoso o non sempre disponibile, come nel caso delle strade non ammodernate, che può costituire il presupposto per protezioni inadatte ad urti al di sopra di una certa velocità. A questo aspetto si aggiunge una differenziazione per la sicurezza totale di tutti gli utenti della strada; si pensi, ad esempio, agli effetti di barriere a paletti separati sui motociclisti.

Le nuove barriere “salva motociclisti” comportano maggiori quantità di acciaio e quindi maggiori costi, che allo stesso tempo vengono ridotti, in termini complessivi, dal minor spostamento durante l'urto, che consente la riduzione dello spazio necessario per il funzionamento della barriera stessa. Per l'ente gestore della strada, quindi, il costo globale ha un valore tale che la maggior sicurezza si ottiene oggi con costi minori rispetto a quelli delle soluzioni attualmente in uso.

Un'ulteriore e sostanziale riduzione dei costi effettivi si ottiene, infine, con un'altra caratteristica innovativa della nuova barriera dell'Anas, che permette l'omogeneizzazione dei distanziatori nelle diverse classi di resistenza delle barriere, in modo che i pezzi di ricambio siano tutti uguali. Questa prerogativa fondamentale delle nuove barriere di sicurezza dell'Anas è in corso di brevetto ed è quella che ha richiesto il maggior

sforzo creativo. Consiste in un distanziatore composto i cui elementi principali di resistenza sono un cerchio in nastro di acciaio sagomato “a testa di gatto”.

Roma, 17 settembre 2009

Collegamenti

[1] <http://www.stradeanas.it>