

Direzione Generale, 15/10/2019

ANAS: SUPERATO CRASH TEST NUOVA BARRIERA SPARTITRAFFICO IN CALCESTRUZZO. PRIMO DISPOSITIVO A LIVELLO INTERNAZIONALE CON PRESTAZIONI UNICHE NEL SUO GENERE

crash test barriera Anas

- **la barriera spartitraffico centrale denominata National Dynamic Barrier Anas (NDBA) ha superato anche il secondo crash test con veicolo pesante lanciato sulla stessa barriera incidentata e già sottoposta a prova d'urto;**
- **facile e rapida da installare con costi e manutenzione contenuti;**
- **AD Simonini: "Ricerca e sviluppo Anas ha l'obiettivo di innalzare i livelli di sicurezza degli utenti"**

Roma, 15 ottobre 2019

Esito positivo per il crash test di una nuova barriera spartitraffico centrale in calcestruzzo interamente progettata da un team di ingegneri di Anas (Gruppo FS Italiane).

Il test è stato eseguito a Bollate, in provincia di Milano, presso il CSI (Gruppo IMQ), Centro di Certificazione e Analisi comportamentale. Ha comportato il lancio di un mezzo pesante di 38 tonnellate ad una velocità di 65 km/h con un angolo di impatto di 20°, e il lancio di un veicolo leggero (900 kg) ad una velocità di 100 km/h sempre con 20° di angolo d'impatto.

Tutte le prove, propedeutiche all'ottenimento della marcatura CE, sono state superate con successo. La barriera spartitraffico è stata ideata e progettata dal settore Barriere di Sicurezza, coordinato dall'ingegner Nicola Dinnella, della Direzione Operation e Coordinamento Territoriale Anas.

La novità di questa nuova barriera, denominata National Dynamic Barrier Anas (NDBA), è il 'W2', la larghezza operativa (il massimo spostamento della barriera in caso di urto) ottenuta con le prove di crash test.

A seguito della suddetta prova, preso atto dei danni esigui riportati dalla barriera e dal mezzo pesante, Anas ha deciso di effettuare una prova unica nel suo genere, ossia rilanciare un altro mezzo di 38 tonnellate sulla stessa barriera incidentata. Aver superato brillantemente anche questa prova, ottenendo sempre un 'W2', significa poter disporre di una barriera in grado di resistere a due eventi incidentali contemporanei o immediatamente successivi, ipotesi che, seppur caratterizzata da un basso grado di probabilità, risulta pur sempre possibile.

La dinamicità della barriera è correlata alla capacità di adattarsi all'infrastruttura stradale in ragione degli spazi disponibili per la corretta installazione. In altri termini, grazie agli ancoraggi utilizzati, la barriera si adatta, nell'ambito dello stesso itinerario, in funzione del tipo di strada, dei livelli e del tipo di traffico. La barriera spartitraffico centrale consente così di risolvere il problema diffuso, riscontrato sulle strade esistenti, dell'installazione dei dispositivi di ritenuta in presenza di spazi ridotti.

“Lo studio e la messa a punto di questa barriera – ha dichiarato l'Amministratore delegato di Anas Massimo Simonini - nasce dalla necessità di Anas di continuare il processo di ricerca e sviluppo per completare la gamma di barriere rendendole sempre più performanti e rispondenti alle esigenze della nostra rete stradale e autostradale. L'obiettivo è innalzare i livelli di sicurezza degli utenti, riducendo anche i costi di installazione e la manutenzione dell'infrastruttura. L'esito positivo del crash test certifica che è un prodotto innovativo, unico, che permetterà di superare le tecnologie preesistenti, con anche una forte valenza commerciale sui mercati nazionali e internazionali”.

Descrizione tecnica

Una delle principali caratteristiche innovative della nuova barriera NDB Anas riguarda la definizione di un nuovo vincolo di collegamento fra i vari elementi realizzato mediante un profilato in acciaio che collega rigidamente gli elementi modulari adiacenti. Il cinematismo che si genera durante l'urto fa sì che la deformazione istantanea e permanente sia più contenuta rispetto a quella che si avrebbe con il tradizionale vincolo a cerniera.

L'NDB Anas avrà una larghezza operativa (il massimo spostamento della barriera in caso di urto), compresa tra 'W2' e 'W5', in ragione degli ancoraggi utilizzati.

La barriera è appoggiata direttamente sullo strato di usura della pavimentazione e pertanto non necessita di strutture di fondazione. Questo significa rapidità di esecuzione, costi di installazione contenuti, riduzione degli oneri di manutenzione ordinaria. L'NDBA è anche facile e rapida da installare in quanto gli ancoraggi sono fissati attraverso l'utilizzo di macchine battipalo disponibili in commercio a costi contenuti.

È stata inoltre introdotta una cavità interna posizionata nella parte superiore della barriera utile per il passaggio di cavi tecnologici in grado di segnalare in tempo reale alle Sale Operative di Controllo delle Aree Compartimentali Anas l'eventuale danneggiamento della barriera a seguito di incidente. Tale sistema consentirà l'immediato soccorso agli utenti coinvolti nell'incidente, un tempestivo intervento di ripristino della circolazione, e la segnalazione per il potenziale pericolo agli altri utenti che sopraggiungono.

[Guarda il video "Crash Test NDB ANAS, la nuova barriera spartitraffico in calcestruzzo"](#)

[Guarda il video "Nuova barriera spartitraffico NDB Anas: caratteristiche tecniche"](#)
