PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 24 - numero 5247 di Lunedì 03 ottobre 2022

# Due norme sulle barriere in grado di bloccare un'autobomba

***Il comitato tecnico ISO/TC 292 ha completato l'elaborazione di due norme, che rappresentano un prezioso supporto per tutti gli esperti di sicurezza, che devono prevenire e mitigare attacchi terroristici, perpetrati mediante l'utilizzo di autobomba.***

Il comitato tecnico ISO / TC 292 ha finalmente portato a termine l'elaborazione di due norme dal seguente titolo:

- ISO/DIS22343-1 security and resilience-vehicle security barriers-part 1: performance requirements, vehicle test method performance rating.
- ISO/DIS22343-2 security and resilience-vehicle security barriers-part 2: Application

Esaminiamo brevemente i contenuti di queste norme, che risultano fondamentali per tutti coloro che, nell'ambito di attività di prevenzione del terrorismo, debbono mettere a punto barriere, in grado di bloccare un attacco con autobus allacciate velocità.

Cominciamo ad esaminare la prima norma.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[ALDIG02] ?#>

Gli elaboratori della norma, di cui fa parte lo scrivente, si sono preoccupati di mettere subito in evidenza alcuni aspetti, che la norma non prende in considerazione.

Ad esempio, la norma non prende in considerazione un attacco, preceduto da una squadra di terroristi, che abbiano cercato di danneggiare i dissuasori. Parimenti la norma non prende in considerazione un attacco informatico, che potrebbe comandare a distanza l'abbassamento di dissuasori mobili.

La norma, quindi, è progettata e provata sulla base dei seguenti requisiti:

- identificazione del tipo di veicolo, sua massa e velocità di impatto,
- le condizioni climatiche in cui la barriera viene installata, ad esempio presenza di estremi di temperatura,

- adattamento della barriera alle condizioni specifiche locali, come ad esempio l'installazione su suolo rigido o non rigido.

La norma passa quindi ad esaminare le modalità di prova della barriera, ad esempio illustrando le attrezzature che deve essere utilizzate per misurare la velocità del veicolo, misurare l'angolo di impatto, misurare la massa del veicolo.

Si raccomanda l'utilizzo di apparecchiature video, anche con riprese ad alta velocità, che possono permettere di osservare il comportamento della barriera del veicolo durante fatto.

Si passa quindi ad analizzare il sito di prova, indicando le modalità con cui deve essere allestito, in modo da garantire che il dissuasore, che viene utilizzato, sia installato in condizioni simili a quelle che dovranno poi essere garantite, in fase di installazione sul campo.

Si passano poi ad esaminare le condizioni del veicolo di prova, per garantire che tutti i punti della norma siano rispettati e, soprattutto, che non possano essere arrecati traumi ai soggetti coinvolti.

Si passano quindi ad illustrare i sistemi in grado di catturare tutti i dati relativi all'impatto, in modo da poter elaborare il rapporto finale.

Sulla base del rapporto finale, viene elaborato il codice di classificazione del prodotto, che tiene anche conto del danneggiamento arrecato ai dissuasori e al loro ancoraggio sul terreno di prova.

Passiamo adesso ad analizzare la seconda parte di questa norma.

Questo documento offre una linea guida per la selezione, installazione l'utilizzo di barriere o dissuasori e descrive il processo, che porta a sviluppare i requisiti operativi. Sono questi gli aspetti fondamentali che dovrebbero, ad esempio, essere inseriti in un capitolato di gara.

Questa seconda parte della norma dà inoltre una guida sulla procedura da utilizzare per valutare le prestazioni di questa barriera.

La norma comincia a dare indicazioni sulle modalità con cui bisogna scegliere una barriera, in funzione della minaccia che è stata individuata (vedi in seguito).

Occorre evidentemente identificare quali sono i beni da proteggere, in modo da individuare la posizione, in cui debbono essere montate le barriere di protezione antiterrorismo.

Occorre analizzare attentamente il terreno sul quale verranno montate le barriere, prevedendo, se del caso, che esse vengano annegate in struttura in calcestruzzo.

La norma prende anche in considerazione problemi legati al traffico, che potrebbe essere in qualche modo disturbato dalla installazione delle barriere.

In fase di analisi del progetto, la norma raccomanda anche di prendere in considerazione altri accorgimenti in grado di mitigare l'urto, come ad esempio la introduzione di percorsi in curva, prima che l'auto impatti contro la barriera. Con questo sistema si riduce la velocità dell'auto bomba e si rende più facile il suo blocco, da parte dei dissuasori.

Si danno poi indicazioni sull'allestimento di un capitolato di gara e, laddove possibile, si danno indicazioni anche su come utilizzare barriere mobili, che spesso vengono utilizzate a fronte di situazioni temporanee di rischio.

Un intero capitolo è dedicato all'illustrazione delle varie tipologie di barriere ed un successivo capitolo destinato all'allestimento dei punti di controllo dell'accesso dei veicoli, che evidentemente in qualche modo devono poter entrare, in condizioni di elevata sicurezza, all'interno della cinta protetta.

La norma si conclude con indicazione sull'addestramento del personale utilizzato e sulle modalità di manutenzione, messa in servizio ed ispezione.

In sintesi, due norme estremamente importanti, che potranno dare un contributo decisivo alla messa sotto controllo di questa particolare tipologia di attacco.

Concludiamo questo documento con il riferimento alla norma:

- prCEN/TR 14383-8 Prevention of crime - Urban planning and building design - Part 8: Protection of buildings and sites against criminal attacks with vehicles,

pubblicata tempo addietro, nella quale sono presenti delle tabelle, che permettono di avere a disposizione un calcolo aggiornato dell'energia cinetica, che deve essere dissipata dal dissuasore, o dalla barriera, in funzione della massa e della velocità del veicolo. È questo il parametro fondamentale che il progettista deve individuare, ad esempio consultandosi con la polizia stradale, polizia locale ed altri organi di controllo del territorio, in modo da dare un'indicazione fondamentale per i progettisti delle barriere appena illustrate.

**Adalberto Biasiotti**

Licenza Creative Commons

**www.puntosicuro.it**