



Ministero delle Infrastrutture

**DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE STATALI, L'EDILIZIA E LA
REGOLAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI**

DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE ED AUTOSTRADE

Prot. 4660

**CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N. 107
(ai sensi del D.M. 21.06.2004)**

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO il D.M. del Ministro dei Lavori Pubblici 18 febbraio 1992 n. 223 "Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza" e successive modificazioni ed integrazioni (D.M. 15.10.1996; D.M. 03.06.1998; D.M. 11.06.1999);

VISTO il D.L.vo n. 300 del 30.06.1999 recante la riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTO il D.L.vo n. 165 del 30.03.2001, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze della pubblica amministrazione;

VISTO il D.M. del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 21 giugno 2004, n. 2367, con il quale sono state ulteriormente aggiornate le istruzioni tecniche per la progettazione l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta e sono state recepite le norme UNI EN 1317, parti 1, 2, 3 e 4;

VISTO il D.P.R. n. 184 del 02.07.2004, con il quale è stato approvato il regolamento di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assegnando le competenze relative alla procedure di omologazioni dei dispositivi di sicurezza stradale al Dipartimento per le Infrastrutture Stradali, Edilizia e Regolazione dei Lavori Pubblici – Direzione Generale per le Strade e Autostrade;

VISTO il D.M. n. 321 del 19.04.2005 recante l'individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTA la legge n. 233 del 17.07.2006 recante "Disposizioni in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri" che ha introdotto, tra

l'altro, lo scorporo dell'ex Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel Ministero delle Infrastrutture e nel Ministero dei Trasporti;

CONSIDERATO che, nelle more dell'emanazione dei regolamenti di riorganizzazione dei Ministeri recentemente costituiti, e quindi della conseguente assegnazione di competenze, la Direzione Generale per le Strade e Autostrade, debba garantire la continuità delle procedure di omologazione dei dispositivi di sicurezza;

VISTI gli artt. 3 e 5 del citato D.M. 18 febbraio 1992 n. 223, che prevedono che i dispositivi di ritenuta debbano conseguire un certificato di idoneità tecnica ("omologazione"), rilasciato, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza stradale;

VISTI gli artt. 7 e 8 delle Istruzioni tecniche allegate al precitato D.M. 21 giugno 2004, n. 2367, disciplinante le procedure per l'omologazione;

VISTA la domanda presentata in data 22.04.2005 della Società CAR Segnaletica Stradale S.r.l., con la quale è stata chiesta l'omologazione, ai sensi del D.M. 21.06.2004, della barriera stradale di sicurezza per la destinazione "bordo ponte" di classe H3 in acciaio con profilo tripla onda, corrente superiore e pannelli posteriori con rete elettrosaldata, denominata COMBI/H3;

VISTO il voto n. 132 reso dalla V[^] Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 27.07.2006, con il quale viene espresso il parere che la domanda di che trattasi sia meritevole di accoglimento;

CONSIDERATO che sussistono le condizioni per il rilascio del certificato di omologazione;

DECRETA

- 1.- E' omologata *con livello di severità d'urto "B", con indice ASI pari a 1,1 e livello di larghezza operativa W6, in classe di contenimento H3, la barriera di sicurezza per la destinazione "bordo ponte" realizzata in acciaio, denominata "COMBI/H3", della Società CAR Segnaletica Stradale S.r.l. con sede in Contrada Piana - Zona Industriale 82030 - Ponte (BN);*
- 2.- La barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto, effettuate dal Laboratorio AISICO (laboratorio accreditato secondo la norma EN ISO 17025) i cui risultati sono riportati nei seguenti rapporti:
 - Prova TB11 n. 269 del 02/02/2005, relativa al veicolo leggero;
 - ◆ Rapporto n. 269 dell'08/03/2005;
 - Prova TB61 n. 270 del 03/02/2005, relativa al veicolo pesante;
 - ◆ Rapporto n. 270 dell'08/03/2005;
 - ◆ Supplemento n. 1 del 16.11.05 alla prova n. 270.

VALORI MASSIMI DELL'ACCELERAZIONE								
(Accelerazioni medie calcolate su 0.05 s)								
N° del test	Accelerazione longitudinale massima x = [g]		Accelerazione trasversale massima y = [g]		Accelerazione verticale massima Z = [g]		A.S.I. $\sqrt{(x/12g)^2 + (y/9g)^2 + (z/10g)^2}$	
	1°terna	2°terna	1°terna	2°terna	1°terna	2°terna	1°terna	2°terna
	269	0,057	0,197	9,359	9,414	1,845	1,522	1,14
270	2,346	—	5,777	—	4,765	—	0,76	—

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 3,5 m
- massima deflessione dinamica pari a 0,2 m
- massima deflessione statica pari a 0,1 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 20,5 m.
- massima deflessione dinamica pari a 1,2 m
- massima deflessione statica pari a 1,1 m
- posizione laterale massima della barriera 2,1 m
- posizione laterale massima del veicolo 1,6 m

La prova con il mezzo leggero ha fatto registrare un valore THIV pari a 29 Km/h, un valore PHD pari a 12 g ed un valore dell'indice VCDI caratterizzato dai seguenti numeri indicatori: LF1011100.

Il dispositivo è stato provato ancorato su un cordolo in calcestruzzo armato Rck 40 Mpa situato a livello strada, di m 90,00 di lunghezza con sezione pari a 0,70 m di larghezza e 0,60 di profondità vincolato a sua volta al cordolo di fondazione sottostante. I paletti di sostegno della barriera, sono posti ad un interasse di 2,25 m, ed ancorati mediante piastra di base, posta a 0,25 m dal margine interno del cordolo, e vincolata allo stesso con n. 3 tirafondi Ø 20 inseriti per circa 15 cm e sigillati con resina bicomponente "Inghisol".

3.- La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, ovvero pari a 90,0 m senza terminali.

Il terminale da adottare, dovrà essere realizzato con nastro che termina immerso nel terreno e deviato verso l'esterno del margine della carreggiata in modo da ridurre il rischio di sormonto da parte dei veicoli.

4.- La Società intestataria del certificato di omologazione è vincolata, ai sensi di quanto previsto dall'art. 7 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.2004, a servirsi, per far produrre la barriera omologata, di produttori operanti in regime di qualità, i quali sono responsabili, ai sensi dell'art. 5 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.04, circa la conformità della produzione della barriera in questione alla documentazione di progetto depositata presso questa Direzione Generale ed al prototipo oggetto delle prove di crash eseguite presso il Laboratorio Aisico di Anagni, le cui risultanze sono riportate nel precedente articolo.

- 5.- La Società intestataria del certificato di omologazione è vincolata a rendere identificabile la barriera omologata mediante apposizione della denominazione della barriera, del numero di omologazione e del nome del produttore secondo quanto previsto dall'art. 5 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.04.
- 6.- In sede di attuazione del catalogo delle barriere omologate previsto dall'art. 6 del D.M. 223/92, la società intestataria dovrà altresì fornire a questa Direzione Generale tutti gli elementi tecnici e grafici relativi alla barriera di propria progettazione ai fini del suo inserimento nel catalogo stesso.
- 7.- La presente omologazione è rilasciata in duplice originale ai sensi del D.M. 21.06.04, n. 2367, di cui uno viene consegnato alla Società ed uno viene trattenuto agli atti di questa Direzione.

Roma li 18 MAGGIO 2007

IL DIRETTORE GENERALE
(D.ssa Maria Pia Pallavicini)

