



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE  
E I SERVIZI INFORMATIVI E STATISTICI**

**DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE**

Prot.

**CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N.146  
(ai sensi del D.M. 21.06.2004)**

**IL DIRETTORE GENERALE**

<p><b>M_TRA-DIPT</b> Dip. trasporti terrestri e intermodale DIP-T_DGSS_D4</p> <p><b>REGISTRO UFFICIALE - USCITA</b> Prot. 0103314-30/11/2009</p>
--

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.M. del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, recante "Disposizioni urgenti 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;

VISTO il D.P.R. 8 dicembre 2007, n. 271, con il quale è stato approvato il regolamento di riorganizzazione del Ministero dei Trasporti, che assegna le competenze relative alla omologazione dei dispositivi e dei sistemi di ritenuta stradale al Dipartimento per i Trasporti Terrestri e il Trasporto Intermodale – Direzione generale per la sicurezza stradale;

VISTO il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, con il quale è stato approvato il regolamento di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che assegna le competenze relative alla omologazione dei dispositivi e dei sistemi di ritenuta stradale al Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici – Direzione generale per la sicurezza stradale;

du GA

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;

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

VISTA la domanda presentata in data 01.02.2007, e successive integrazioni, della Società TUBOSIDER S.p.A., con la quale è stata chiesta l’omologazione, ai sensi del D.M. 21.06.04, della barriera stradale di sicurezza in acciaio, di classe H4 con destinazione “per spartitraffico e bordo laterale”, denominata 3N.TU-brl.40;

VISTO il voto n. 109/08 reso dalla V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell’adunanza del 21.05.2009, con il quale è stato espresso il parere che l’istanza possa essere valutata positivamente subordinandolo alla produzione di idonea documentazione integrativa nei termini contenuti nelle osservazioni e prescrizioni del voto stesso;

VISTA l’ulteriore documentazione prodotta dalla società istante in data 05.11.2009, con la quale si ottempera alle indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

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

## DECRETA

**1.- E’ omologata il dispositivo di sicurezza per la destinazione “barriere centrali da spartitraffico e barriere laterali”, realizzato da due barriere monolaterale in acciaio, denominato “3N.TU-brl.40”, della Società TUBOSIDER S.p.A. con sede in Corso Torino, 236 – 14100 Asti, caratterizzata dai seguenti parametri prestazionali:**

- Classe di contenimento: H4b
- Livello di severità d’urto: A
- Classe di larghezza operativa: W7

Il dispositivo è composto da due barriere monolaterali in acciaio S235JR e S185. Ognuna è composta da un corrente longitudinale inferiore a tre onde montato su distanziatore e una trave superiore, i due correnti sono collegati a pali verticali affondati nel suolo per una profondità di 1000 mm. Due file di piatti sagomati sono fissate dietro i pali.

L’unione dei suddetti componenti strutturali è realizzata mediante viti, dadi e rondelle.

La barriera ha dimensioni d’ingombro 2510x1400 mm.

Nell’ eventuale destinazione “barriere laterali”, il dispositivo deve garantire uno spazio libero dietro la barriera pari almeno a quello delle condizioni di prova.

2.- La barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto, effettuate dal Laboratorio L.I.E.R. di Lione (laboratorio accreditato secondo la norma EN ISO 17025) i cui risultati sono riportati nei seguenti rapporti:

- Prova TB11 n. TUB/BSI-104/989A del 10.02.2006, relativa al veicolo leggero;
  - ◆ Rapporto n. TUB/BSI-104/989A del 18.05.2006;
  - ◆ Supplementi n. 1 del 15.05.2006;
- Prova TB81 n. TUB/BSI-102/987A dell' 8.02.2006, relativa al veicolo pesante;
  - ◆ Rapporto n. TUB/BSI-102/987A del 18.05.2006;
  - ◆ Supplementi n. 1 del 15.05.2006;
- ◆ Rapporto n. LM01070 / M03162 / 0 del 27.04.2006, relativa alla TB11 e TB81;

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- ASI: 1
- THIV: 27 Km/h
- PHD: 11 g
- VCDI: LS0000101
- lunghezza di barriera interessata al contatto 5,4 m
- massima deflessione dinamica pari a 0,6 m
- massima deflessione statica pari a 0,26 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 24,7 m
- massima deflessione dinamica pari a 1,4 m
- massima deflessione statica pari a 1,35 m
- posizione laterale massima della barriera 2,5 m
- posizione laterale massima del veicolo 2,2 m

3.- La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, ovvero pari a 97,5 m; pertanto solo in circostanze di impiego analoghe a quelle sopra descritte il comportamento della barriera sarà quello atteso.

Il dispositivo dovrà essere raccordato alla eventuale barriera esistente mediante idonei elementi di transizione.

In assenza di barriera alla quale raccordarsi, il terminale da adottare, dovrà essere quello indicato nella soluzione di cui ai Rif. Dis. 050-A027/00 rispettivamente del "Manuale d'installazione" emesso in data 29.10.09 e del "Manuale d'utilizzo" emesso in data 03.11.09 depositati presso questa Direzione Generale.

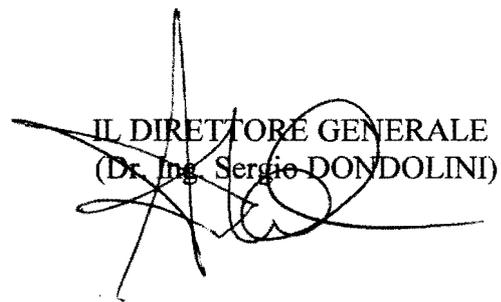
4.- La Società intestataria del certificato di omologazione è vincolata, ai sensi di quanto previsto dall'art. 7 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.2004, a servirsi, per far produrre la barriera omologata, di produttori operanti in regime di qualità, i quali sono responsabili, ai sensi 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 L.I.E.R. di Lione, le cui risultanze sono riportate nei precedenti articoli.

141

- 5.- La Società intestataria del certificato di omologazione deve 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.- Il presente certificato è rilasciato in duplice originale, di cui uno viene consegnato alla Società ed uno viene trattenuto agli atti di questa Direzione.

Roma li

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)



① / km