



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

**DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE**

Prot.



**CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N. 166  
(ai sensi del D.M. 21.06.2004)**

**IL DIRETTORE GENERALE**

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 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;

VISTO il decreto 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 modifiche ed integrazioni (D.M. 15.10.1996; D.M. 03.06.1998; D.M. 11.06.1999), ed in particolare gli articoli 3 e 5 che prevedono che i dispositivi di ritenuta conseguano un certificato di idoneità tecnica (“omologazione”), rilasciato sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

VISTO il decreto 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, ed in particolare gli articoli 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 26.07.2005 di Autostrada del Brennero S.p.A., con la quale è stata chiesta l’omologazione ai sensi del D.M. 21.06.2004 n. 2367 di una barriera stradale di sicurezza in acciaio in classe H4b denominata A22-SP-H4b-R, con destinazione spartitraffico;

VISTA la nota n. 2922 del 17 maggio 2006 con la quale la Direzione Generale per le Strade e le Autostrade comunicava la necessità di presentare documentazione integrativa;

VISTO la nota del 9.6.2006 pervenuta in data 14.6.2006 con la quale la Società istante ha prodotto la richiesta documentazione integrativa;

VISTA la nota prot.n. 007365 del 7.5.2007 con la quale la Direzione Generale per le Strada e le Autostrade Divisione V trasmetteva la domanda e la documentazione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

VISTO il voto n. 106/07, reso dalla V<sup>a</sup> Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 25.10.2007 pervenuto il 13.3.2008, con il quale è stato espresso il parere della non sussistenza degli estremi per una valutazione positiva della domanda di omologazione;

VISTO il preavviso di respingimento prot. n. 0039696 del 9.5.2008 inviato dalla scrivente Direzione Generale per la Sicurezza Stradale alla Società istante ai sensi dell'articolo 10 bis della legge n. 241 del 7 agosto 1990;

VISTA la nota del 10.6.2009 pervenuta in data 22.6.2009 con la quale la Società istante ha trasmesso documentazione ad integrazione;

VISTA la nota prot. n. 0070364 del 13.7.2009 con la quale la scrivente Direzione Generale per la Sicurezza Stradale trasmetteva unitamente alla richiesta di riesame con i relativi allegati, anche la documentazione originaria;

VISTO il voto n. 148/09 reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 14.09.2010, nell'adunanza del Comitato Speciale di cui al D.P. n. 6928 del 10.8.2010, con il quale è stato espresso il parere che la domanda di omologazione sia meritevole di accoglimento;

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

#### DECRETA

1. E' omologata la barriera di sicurezza stradale con destinazione spartitraffico realizzata in acciaio, denominata A22-SP-H4b-R della Società Autostrade del Brennero S.p.A. con sede in Via Berlino, 10 - 38100 Trento, caratterizzata dai seguenti parametri prestazionali:

- Classe di contenimento: H4b
- Livello di severità d'urto: B
- Classe di larghezza operativa: W5

La barriera è realizzata in acciaio S355JOWP ed è costituita da due correnti longitudinali continui sostenuti attraverso opportuni distanziatori da una fila di paletti infissi nel terreno. Il corrente inferiore è costituito da due nastri a doppia onda contrapposti, collegati tra loro da centrine e tramite distanziatori ai paletti di sostegno. Il corrente superiore è realizzato con un tubo a sezione rettangolare collegato ai paletti tramite distanziatori.

2. La barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto, effettuate presso il Centro Prove L.I.E.R di Lyon (Francia), laboratorio accreditato secondo la norma EN ISO 17025 e i cui risultati sono riportati nei seguenti rapporti:

- Prova TB11 ABR/BSI-22/880 del 01.12.2004, relativa al veicolo leggero;
  - ◆ Rapporto ABR/BSI-22/880 del 07.03.2005;
- Prova TB81 ABR/BSI-23/881 del 02.12.2004, relativa al veicolo pesante;
  - ◆ Rapporto ABR/BSI-23/881 del 07.03.2005;

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- ASI: 1,3
- THIV: 32 Km/h
- PHD: 9 g
- VCDI: LS0010100
- lunghezza di barriera interessata al contatto 4,1 m
- massima deflessione dinamica 0,2 m
- massima deflessione statica 0,13 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 34,8 m
- massima deflessione dinamica 1,0 m
- massima deflessione statica 0,90 m
- posizione laterale massima del veicolo 1,7 m.

Il terreno di fondazione con il quale la barriera è stata provata è conforme alla norma NF P94-117 (04-2000) e corrisponde alla classe PF2 definita nella guida tecnica "Réalisation de remblais et de couches de formes – Guide Technique – Dossier 1" che prevede una portanza media EV2 compresa tra 50 e 120 Mpa ed un coefficiente di costipazione medio EV2/EV1 inferiore a 2,2.

Pertanto solo in circostanze di impiego analoghe, il comportamento della barriera sarà quello atteso.

3. La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, ovvero pari a 85,31 m.

I terminali standard da adottare dovranno essere composti da un corrente superiore degradante ed un nastro con elemento curvo per cuspidi.

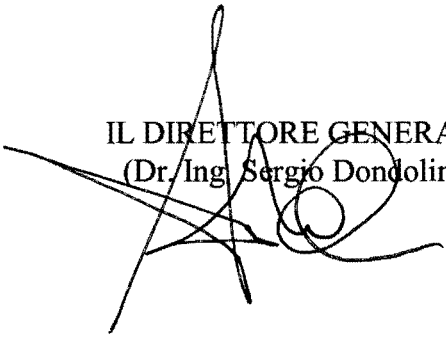
4. La Società intestataria del certificato di omologazione è vincolata, ai sensi di quanto previsto dall'art. 7 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.2004, a servirsi, per far produrre la barriera omologata, di produttori operanti in regime di qualità, i quali sono responsabili, ai sensi dell'art. 5 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.2004, 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 di Lyon (Francia) del Centro Prove L.I.E.R, le cui risultanze sono riportate nei precedenti articoli.

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 è trattenuto agli atti di questa Direzione.

Roma li 23,12.2010

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr./Ing. Sergio Dondolini)



di