



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
 DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI, L'EDILIZIA E LA  
 REGOLAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI

DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE ED AUTOSTRADE

**CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N. 77**

VISTO il D.M. del Ministro dei Lavori Pubblici 18 febbraio 1991 n.223 "Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza";

VISTO il D.M. del Ministro dei Lavori Pubblici 15. ottobre 1996, che aggiorna le istruzioni tecniche allegate al D.M. sopra citato;

VISTO il D.M. del Ministro dei Lavori Pubblici 03.06.98, che aggiorna ulteriormente le istruzioni tecniche allegate al D.M. sopra citato;

VISTO il D.M.11 giugno 1999, modificativo ed integrativo del precitato D.M. 03 giugno 1998;

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.

VISTI gli artt. 3 e 5 del citato D.M. 223/92, che prevedono che i dispositivi 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;

VISTO l'art.7 delle Istruzioni tecniche allegate al precitato D.M. n.2367/04, disciplinante le procedure per l'omologazione;

VISTO l'art. 5 del D.M. 21 giugno 2004 n. 2367. che prevede che le prove d'urto eseguite precedentemente alla entrata in vigore del D.M. stesso, secondo la norma UNI EN 1317 parti 1, 2, 3 e 4 presso campi prova già autorizzati in base al decreto ministeriale 3 giugno 1998, sono ammesse per l'esame o il riesame ai fini dell'ottenimento dell'omologazione in base alle nuove disposizioni, anche in assenza di certificazione secondo le norme ISO EN 17025;

VISTA la domanda presentata in data 26.08.2004 dalla Società Les Bois De Tertu, con la quale è stata richiesta l'omologazione della barriera di sicurezza per la destinazione "bordo laterale" di classe H2 in acciaio - legno di propria produzione, denominata T 40;

VISTO il voto n. 314 reso dalla V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 23.02.2005, con il quale viene espresso il parere che la domanda di che trattasi sia meritevole di approvazione previo il perfezionamento degli atti relativamente alle caratteristiche del legno impiegato;

VISTE le documentazioni trasmesse in data 03.03.2005 e 01.06.2005 con le quali la società Les Bois De Tertu ha fornito le dovute integrazioni circa le caratteristiche del legno da impiegare;

CONSIDERATO che l'ASI risulta pari a 1,1, il livello di severità d'urto, ai sensi dell'art. 4 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.04, secondo le norme UNI EN 1317-2 rientra nel livello "B";

VISTI pertanto gli art.7 e 8 delle Istruzioni tecniche allegate al D.M. 21.06.04;

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

VISTO l'art.41, comma 3, del Decreto Legislativo 30.7.99, n.300, con il quale è stato istituito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sono state trasferite allo stesso le funzioni e i compiti già del Ministero dei lavori pubblici;

VISTO il D.P.R. 2 luglio 2004, n. 184, con il quale è stato approvato il regolamento di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assegnando le competenze relative alle 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;

## DECRETA

- 1.-La barriera di sicurezza per la destinazione "bordo laterale" di classe H2 realizzata in acciaio e legno denominata T 40 , progettata dalla Società Le Bois De Tertu - con sede in Domaine De Tertu - 61160 Villedieu Les Bailleul, è omologata **con livello di severità d'urto "B"**
- 2.-La presente barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto al vero eseguite, gli esiti delle quali, presenti nei rapporti n. BDT/GBT-17/597A del 29.07.2002 relativo ad una prova TB 11 e n. BDT/GBT-16/596A del 29.07.2002, relativo ad una prova TB 51, redatti dal Laboratorio Lier di Lione (Istituto autorizzato all'esecuzione di prove di



impatto in scala reale ai sensi della Circ.del Ministero dei Lavori Pubblici n. 4622 del 15.10.96 e successivo aggiornamento) sono di seguito riportati:

N° del test	VALORI MASSIMI DELL'ACCELERAZIONE							
	(Accelerazioni medie calcolate su 0.05 s )							
	Accelerazione longitudinale massima x = [g]		Accelerazione trasversale massima y = [g]		Accelerazione verticale massima Z = [g]		A.S.L. $\sqrt{(x/12g)^2 + (y/9g)^2 + (z/10g)^2}$	
	1°terna	2°terna	1°terna	2°terna	1°terna	2°terna	1°terna	2°terna
BDT/GBT -17/597A	14,2	14,0	41,7	41,9	9,0	9,2	1,1	-
BDT/GBT -16/596A	1,6	1,2	2,1	1,7	3,5	2,7	0,3	-

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 7.1 m.
- massima deflessione dinamica pari a 0,2 m
- massima deflessione statica pari a 0,14 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 11.0 m.
- massima deflessione dinamica pari a 0,8 m
- massima deflessione statica pari a 0,76 m
- posizione laterale massima della barriera 1,2 m
- posizione laterale massima del veicolo 1,1 m
- larghezza operativa pari a 1,2 m
- livello di larghezza operativa pari a W4

La prova con il mezzo leggero ha fatto registrare un valore THIV pari a 28 Km/h, un valore PHD pari a 20 g ed un valore dell'indice VCDI pari a RS 1112100.

Il terreno fondale nel quale la barriera è stata provata rientra, secondo la classifica CNR-UNI 10006, fino alla profondità di infissione dei paletti, nel tipo A1-a. Il terreno all'atto della prova era coperto con uno strato di asfalto dello spessore di sei centimetri.

La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, pari a 92.00 m. esclusi i terminali e con l'impiego di un ancoraggio posto in diagonale all'inizio ed alla fine della stesa di prova.

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

Il terminale da adottare, dovrà essere realizzato con nastro che termina immerso nel terreno, come indicato nella figura 13 dell'allegato tecnico, con la prescrizione di essere deviato verso il margine esterno della carreggiata in modo da ridurre il rischio di sormonto da parte dei veicoli.

3.-La succitata ditta 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 Lier di Lione le cui risultanze sono riportate nel precedente articolo.

4.-Il produttore è altresì vincolato 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.  
E' altresì tenuta a rendere note a tutti gli utilizzatori della barriera omologata le modalità di ancoraggio risultanti dalla documentazione di progetto depositata e dalle prove di crash.

5.-In sede di attuazione del catalogo delle barriere omologate previsto dall'art. 6 del D.M. 223/92, la Ditta 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.

6.-La presente omologazione è rilasciata ai sensi del D.M. 21.06.04, n. 2367.

Roma, li 14 GIU. 2005

IL DIRETTORE GENERALE  
(D.ssa Valeria OLIVIERI)

