



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. 83

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 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;

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

VISTA la domanda presentata in data 31.01.2005 dalla Società S.C.T. Architettura Ambientale Acustica e Sicurezza Stradale S.r.l., 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 "Leonessa";

VISTO il voto n. 211/05 reso dalla V^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 17.11.2005, con il quale viene espresso il parere che la domanda di che

trattasi sia meritevole di accoglimento con la prescrizione che, costituendo i tratti di barriera rinforzata una lunghezza significativa dello sviluppo complessivo della barriera installata, sarà cura del progettista della installazione reale, valutare se, in relazione all'effettivo sviluppo, siano sufficienti i tratti terminali utilizzati in prova ovvero prevedere anche rinforzi intermedi;

CONSIDERATO che l'ASI risulta pari a 0,95, 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 "A";

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 "Leonessa", progettata dalla Società S.C.T. Architettura Ambientale Acustica e Sicurezza Stradale S.r.l., - con sede in Brescia (BS) – 25136 Via del Brolo, n. 32 è omologata *con livello di severità d'urto "A"*
- 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. X82.01.E11 del 20.01.2005 relativo ad una prova TB 11 e n. X82.02.E11 del 20.01.2005, relativo ad una prova TB 51, redatti dal Laboratorio TUV di Monaco (Istituto accreditato per l'esecuzione di prove di impatto in scala reale secondo la norma EN ISO 17025) 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.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
X82.01.E1 1	21,05	---	67,68	---	56,33	---	0,95	---
X82.02.E1 1	---	---	---	---	---	---	---	---

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 7,23 m
- massima deflessione dinamica pari a 0,6 m
- massima deflessione statica pari a 0,28 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 14,25 m.
- massima deflessione dinamica pari a 1,4 m
- massima deflessione statica pari a 1,165 m
- posizione laterale massima della barriera 1,5 m
- posizione laterale massima del veicolo 2,01 m
- larghezza operativa risultante dal rapporto pari a 1,5 m
- larghezza operativa effettiva in base al voto 37/2005 pari a 2,01 m
- livello di larghezza operativa pari a W6

La prova con il mezzo leggero ha fatto registrare un valore THIV pari a 25,36 Km/h, un valore PHD pari a 19,589 g ed un valore dell'indice VCDI pari a LF 0010000.

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 91,00 m senza i terminali e con l'impiego di diagonali di rinforzo orizzontali ed oblique, nei 6 moduli di inizio tratta, per 15,6 m, e nei sei moduli di fine tratta, per 15,6 m.

Pertanto, poichè solo in circostanze di impiego analoghe a quelle sopra descritte, il comportamento della barriera sarà quello atteso, sarà cura del progettista della installazione reale, valutare se, in relazione all'effettivo sviluppo, siano sufficienti i tratti terminali utilizzati in prova, ovvero prevedere anche rinforzi intermedi.

Il terminale da adottare, dovrà essere realizzato con nastro che termina immerso nel terreno, deviato verso il margine esterno della carreggiata in modo da ridurre il rischio di sormonto da parte dei veicoli, come indicato nell'allegato tecnico, "particolare con finale inclinato",

3.-La succitata 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 TUV di Monaco 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 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.

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

Roma, li 31 GEN. 2006

IL DIRETTORE GENERALE
(D.ssa Maria Pia Pallavicini)

