



## *Ministero delle Infrastrutture*

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

**DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE ED AUTOSTRADE**

Prof. ZBh  
P.U.U.

**CERTIFICATO DI CONFERMA DI OMOLOGAZIONE N. 97  
(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 la 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;

VISTO l'art. 3 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;

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;

VISTO il certificato n. 36 del 03.03.2003 con il quale è stata omologata la barriera di sicurezza stradale a tripla onda metallica della Società CAR Segnaletica Stradale S.r.l., denominata CAR/H2/BL, nella classe H2 per "bordo laterale";

VISTA la domanda presentata in data 30.11.2004 dalla Società CAR Segnaletica Stradale S.r.l., con la quale è stato richiesto il riesame, per l'omologazione ai sensi del D.M. 21.06.2004, della barriera di sicurezza a tripla onda in acciaio, per la destinazione "bordo laterale" in classe H3, denominata CAR/H3/BL, di cui al certificato n. 36 del 03.03.2003;

VISTO il voto n. 113 reso dalla V<sup>^</sup> Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 08.06.2006, con il quale viene espresso il parere che la domanda di che trattasi sia meritevole di accoglimento;

VISTO il voto n. 37 reso dalla V<sup>^</sup> Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 13.04.2005, con il quale detto organo consultivo, ha ritenuto che per larghezza operativa in base alla quale viene definita la classe W, deve intendersi la distanza tra il lato rivolto verso il traffico prima dell'urto della barriera di sicurezza e la massima posizione laterale dinamica di qualunque parte principale della barriera, ovvero, se il corpo del veicolo supera in qualunque modo la barriera, la posizione laterale massima di qualunque parte del veicolo;

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

#### DECRETA

- 1.- E' confermata l'omologazione ai sensi del D.M. 21.06.2004, *con livello di severità d'urto "A", con indice ASI 1,0 e livello di larghezza operativa W7, in classe di contenimento H2,*

della barriera di sicurezza per la destinazione "bordo laterale" realizzata in acciaio denominata "CAR/H2/BL", 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 Lier di Lione (Istituto accreditato per l'esecuzione di prove di impatto in scala reale secondo la norma EN ISO 17025) i cui risultati sono riportati nei seguenti rapporti:

- Prova TB51 n. CAR/BSI-04/573 del 10.01.2002, relativa al veicolo pesante;
  - ◆ Rapporto n. CAR/BSI-04/573B del 12.01.2005;
- Prova TB11 n. CAR/BSI-03/572 del 09.01.2002, relativa al veicolo leggero;
  - ◆ Rapporto n. CAR/BSI-03/572B del 24.11.2005;

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
CAR/BSI-04/573	1,4	---	2,9	---	5,2	---	0,3	0,4
CAR/BSI-03/572	9,8	9,9	15,9	15,8 <sup>v</sup>	11,9	10,2	1,0	---

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 16,6 m.
- massima deflessione dinamica pari a 1,3 m
- massima deflessione statica pari a 1,22 m
- posizione laterale massima della barriera 1,5 m
- posizione laterale massima del veicolo 2,2 m

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 4,7 m
- massima deflessione dinamica pari a 0,5 m
- massima deflessione statica pari a 0,37 m

La prova con il mezzo leggero ha fatto registrare un valore THIV pari a 25,3 Km/h, un valore PHD pari a 19,8 g ed un valore dell'indice VCDI pari a RF 00210000;

3.- Il terreno fondale nel quale la barriera è stata provata, fino alla profondità di infissione dei paletti, è costituito uno strato di cm 21 di ghiaia frantumata 0/20 e da un successivo strato di cm 80 di ghiaia a pezzatura mista 0/100, posto su terreno naturale.

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

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

Il terminale da adottare, dovrà essere quello indicato nella soluzione con nastro che termina immerso nel terreno di cui al disegno del 14.05.01, non allineato alla barriera corrente ma

rivolto verso l'esterno della carreggiata in modo da ridurre il rischio di sormento 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 Lier di Lione 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.  
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.
- 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 conferma di 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 10 GEN. 2005

IL DIRETTORE GENERALE  
(D.ssa Maria Rita Pallavicini)

