



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. 82/1
(ai sensi del D.M. 21.06.2004)

DI RETTIFICA DEL CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N. 82

IL DIRETTORE GENERALE

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. 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;

VISTO il certificato n. 63 del 27.05.2004 con il quale è stata omologata la barriera di sicurezza stradale a tripla onda metallica della Società Metalmeccanica Fracasso S.p.a., denominata 3n24872, nella classe H2 per bordo laterale;

VISTA la successiva domanda presentata in data 23.08.2004 dalla Società Metalmeccanica Fracasso S.p.a., 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 H2, denominata 3n24872, di cui al certificato n. 63 del 27.05.2004;

VISTO il voto n. 207/2005 reso dalla V[^] Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 29.09.2005, con il quale viene espresso il parere favorevole alla conferma dell'omologazione di cui al certificato n. 63 del 27.05.2004 ai sensi del D.M. 21.06.2004 con la condizione che la lunghezza minima di installazione sia pari a 48 m ed che alle estremità del tratto siano posti i terminali utilizzati nelle prove;

CONSIDERATO che l'ASI risulta pari a 0,8, 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";

VISTO il voto n. 37 reso dalla V[^] 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;

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

VISTO il certificato n. 82 del 31.01.2006 di omologazione della barriera 3n24872 rilasciato ai sensi del D.M. 21.06.2004;

CONSIDERATO che, nell'art. 2 del suddetto certificato n. 82, per mero errore materiale, è stato indicato un livello di larghezza operativa pari a W6 anziché W7 e quindi è necessario provvedere a tale rettifica;

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. E' annullato il certificato n. 82 del 31.01.2006 che viene sostituito dal presente.

2.-La barriera di sicurezza per la destinazione "bordo laterale", di classe H2, realizzata in acciaio, costituita da paletti e nastro a tripla onda, denominata 3n24872, progettata dalla Società Metalmeccanica Fracasso S.p.a. - con sede in Via Barbariga n. 7 – 30032 Fiesso D'Artico (VE), già omologata ai sensi del D.M. 03.06.1998, è omologata ai sensi del D.M. 21.06.2004, **con livello di severità d'urto "A"**;

3.-La barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto al vero eseguite, gli esiti delle quali, presenti nei rapporti n. X49.03.D06 del 23.07.2003 relativo ad una prova TB 11 e n. X49.04.D06 del 25.07.2003, relativo ad una prova TB 51, redatti dal Laboratorio TUV di Monaco (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:

VALORI MASSIMI DELL'ACCELERAZIONE								
(Accelerazioni medie calcolate su 0.05 s)								
N° del test	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
	X49.03.D 06	37,65	---	26,74	---	38,47	---	0,8
X49.04.D 06	---	---	---	---	---	---	---	---

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 7,30 m.
- massima deflessione dinamica pari a 0,6 m
- massima deflessione statica pari a 0,315 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 17,30 m.
- massima deflessione dinamica pari a 1,6 m
- massima deflessione statica pari a 1,32 m
- posizione laterale massima della barriera 1,7 m
- posizione laterale massima del veicolo 2,2 m
- larghezza operativa risultante dal rapporto pari a 1,7 m
- larghezza operativa effettiva in base al voto 37/2005 pari a 2,2

- livello di larghezza operativa pari a W7

La prova con il mezzo leggero ha fatto registrare un valore THIV pari a 22,78 Km/h, un valore PHD pari a 12,105 g ed un valore dell'indice VCDI pari a LF 202—0-.

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.

La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, pari a 48,0 m più 9,00 m di terminali interrati a monte ed a valle.

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 nel disegno 3n24874 realizzato con nastro che termina immerso nel terreno con la prescrizione di essere deviato verso il margine esterno della carreggiata in modo da ridurre il rischio di sormonto da parte dei veicoli.

4.-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 TUV di Monaco le cui risultanze sono riportate nel precedente articolo.

5.-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.

6.-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.

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

Roma, li 17 MAG. 2006

IL DIRETTORE GENERALE
(D.ssa Maria Pia PALLAVICINI)

