



## *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. 85  
(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;

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;

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;

VISTA la domanda presentata in data 10.02.2005 dalla Società S.C.T. Architettura Ambientale Acustica e Sicurezza Stradale S.r.l., con la quale è stata chiesta l'omologazione della barriera di sicurezza per la destinazione "bordo ponte" di classe H2 in acciaio - legno di propria produzione, denominata "Leonessa";

VISTO il voto n. 271/05 reso dalla V<sup>^</sup> Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 15.12.2005, con il quale viene espresso il parere che la domanda di che trattasi sia meritevole di accoglimento;

CONSIDERATO che l'ASI risulta pari a 0,9, 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";

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

### DECRETA

- 1.- E' omologata con livello di severità d'urto "A" con indice ASI pari a 0,9 e larghezza Operativa W4, la barriera di sicurezza per la destinazione "bordo ponte" 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
- 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) riportate nei rapporti di prova:  
TB11 n. SCT/BSI-06/856 del 15.09.2004;  
TB51 n. SCT/BSI-05/855 del 10.09.2004,  
con i seguenti risultati:

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
SCT/BSI-06/856	10.7	10.8	23.9	24.5	14.9	13.0	0.9	---
SCT/BSI-05/855	2.0	1.5	3.1	6.2	9.1	19.0	0.3	---

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 6,9 m
- massima deflessione dinamica pari a 0,5 m
- massima deflessione statica pari a 0,48 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 13,4 m.
- massima deflessione dinamica pari a 0.8 m
- massima deflessione statica pari a 0.74 m
- posizione laterale massima della barriera 1,3 m
- posizione laterale massima del veicolo 1.2 m
- larghezza operativa risultante dal rapporto pari a 1,3 m
- livello di larghezza operativa pari a W4

La prova con il mezzo leggero ha fatto registrare un valore THIV pari a 27 Km/h, un valore PHD pari a 13 g ed un valore dell'indice VCDI pari a LS 0122000.

La barriera è stata provata, installata su cordolo in calcestruzzo con resistenza alla compressione superiore a 40 MPa, situato al livello della strada di larghezza 1,00 m. Le piastre dei paletti sono disposte a 0.59 m dalle transizioni tra il cordolo e la strada; i paletti sono fissati al cordolo ogni 3.00 m con 4 tirafondi M24x260 mediante resina chimica (SPIT Polipast 707).

La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, pari a 90.00 m senza terminali e con l'impiego di diagonali di rinforzo come indicato nei disegni di progetto contenuti nei rapporti di prova.

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

Il terminale da adottare non oggetto di omologazione, dovrà essere realizzato con nastro che termina deviato verso il margine esterno della carreggiata e degradante al suolo.

- 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 Lier di Lione le cui risultanze sono riportate nel precedente articolo.
- 4.- La succitata 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.
- 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 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 05 MAG. 2006

IL DIRETTORE GENERALE  
(D.ssa Maria Pia Pallavicini)

