



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE

## *CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N 17*

VISTO il D.M. del Ministero dei Lavori Pubblici 18.2.92., n.223 “Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l’omologazione e l’impiego delle barriere stradali di sicurezza”;

VISTO il D.M. del Ministero dei Lavori Pubblici 15.10.96, che aggiorna le istruzioni tecniche allegate al D.M. sopra citato;

VISTO il D.M. del Ministero dei Lavori Pubblici 3.06.98, che aggiorna ulteriormente le istruzioni tecniche allegate al D.M. sopra citato;

VISTO il D.M.11.06.99, modificativo ed integrativo del precitato D.M. 3.06.98;

VISTI gli artt. 3 e 5 del citato D.M. 223\92, che prevedono che le barriere stradali di sicurezza così come definite dal precedente art.1 debbano conseguire un certificato di idoneità tecnica (“omologazione”), rilasciato, previa istruttoria e sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dall’Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza stradale;

VISTO l’art.8 delle Istruzioni tecniche allegate al precitato D.M. n.223\92 e successivi aggiornamenti, disciplinante le procedure per l’omologazione;

VISTA la domanda presentata dalla ditta IMEVA S.P.A. in data 2.09.99, con la quale è stata richiesta l’omologazione della barriera di sicurezza in acciaio di propria produzione, denominata IM99-01, per la classe H4b e per la destinazione “bordo ponte”;

VISTO il voto n.280 reso dalla V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 24.10.01, con il quale viene reso il parere che la domanda di che trattasi possa essere accolta *“limitatamente ad un impiego a protezione di punti particolarmente pericolosi nei quali il contenimento del veicolo in svio diviene un fattore essenziale ai fini della sicurezza , attribuendo a questa ultima specificazione il significato espresso nel voto n.375 del 10.11.99.*

VISTO il voto n.375 reso dalla V Sezione del Consiglio dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 10.11.99 con il quale , nel rispondere ad apposito quesito posto da questo Ispettorato circa l'omologabilità di barriere da bordo ponte limitatamente all'impiego di punti particolarmente pericolosi, detto Consesso ha chiarito che i punti in questione sono identificati dall'art.6 delle istruzioni tecniche allegate al D.M.3.6.98 *“ ove è specificato che solo nelle predette condizioni è ammesso l'impiego di barriere stradali di sicurezza che sono caratterizzate da un indice ASI maggiore di 1 con un massimo di 1,4”* ed aggiungendo inoltre, circa l'individuabilità di punti particolarmente pericolosi lungo la struttura di un ponte, che tale compito *“è prerogativa del progettista, che secondo quanto riportato all'art.7 delle vigenti istruzioni, e in forma analoga anche alla precedente edizione delle stesse istruzioni, individuerà le caratteristiche prestazionali delle barriere da adottare (classe, livello di contenimento, indice di severità, materiali, dimensioni, peso massimo, vincoli, larghezza di lavoro,ecc) tenendo conto della loro congruenza con il tipo di strada, il tipo di supporto, le condizioni geometriche esistenti ed il traffico prevedibile su di essa...”*;

VISTI pertanto gli art.6 e 7 delle Istruzioni tecniche allegate al D.M. 3.6.98

CONSIDERATO che sussistono le condizioni previste dagli artt.8 e 9 delle Istruzioni tecniche allegate al D.M. n.223\92 e successivi aggiornamenti 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 ;

## **DECRETA**

- 1.-**La barriera stradale di sicurezza in acciaio denominata IM99-01, prodotta dalla ditta IMEVA - con sede in Benevento, via G. Cassella, 23- è omologata in classe

H4b, per la destinazione (tipo) “*opera d’arte (in breve: “bordo ponte”)*”, *limitatamente ad un impiego a protezione di punti particolarmente pericolosi*” nei quali il contenimento del veicolo in svio diviene un fattore essenziale ai fini della sicurezza come previsto dall’art.6 , 1° cpv. delle istruzioni allegate al D.M. 3.6.98.

2.-La presente barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto al vero eseguite, gli esiti delle quali, riportati nei rapporti di prova IME/BSI-03/302 del 28.07.99 e IME/BSI-04/303 del 20.07.99 e negli additivi ai rapporti medesimi IME/BSI-03/302A del 23.11.99, IME/BSI-04/303A del 25.04.2000 e IME/BSI-04/303B del 23.11.2000, redatti dal Centro Prove L.I.E.R. 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 :

<b>DESCRIZIONE DEL COMPORTAMENTO DELLA BARRIERA</b>			
N° del test	Spostamento massimo trasversale (cm)	Lunghezza di barriera interessata al contatto (m)	Angolo di uscita (°)
TEST IME/BSI-03/302	5,5	4,9	7,3
TEST IME/BSI-04/303	—	20,3	5,1

<b>VALORI MASSIMI DELL’ACCELERAZIONE</b> (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
TEST IME/BSI-03/302	+4,8	+7,3	+20,6	29,2	+14,3	14,5	1,4	
TEST IME/BSI-04/303	+5,7	---	+9,0	---	+6,9	---	0,5	---

La larghezza utile del sistema calcolata secondo le modalità previste dalle procedure di misurazione allegate alle istruzioni tecniche approvate con il D.M. 3 giugno 1998 rientra nella classe W6.

Il cordolo nel quale sono stati ancorati i tirafondi di fissaggio dei supporti della barriera testata è in calcestruzzo posizionato a raso rispetto al piano stradale, con resistenza caratteristica  $R^{1bk} 450kg/m^3$  ; i tirafondi sono ancorati al calcestruzzo con resina tipo spit polipasta 707. La barriera è stata inoltre provata con l’inserimento di ancoraggi terminali Pertanto solo in circostanze di impiego

analoghe a quelle sopra descritte il comportamento della barriera sarà quello atteso.

- 3.-La succitata Ditta intestataria del certificato di omologazione è vincolata ai sensi dell'art.5 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. n.223\92 e successivo aggiornamento a produrre la barriera in questione in modo conforme alla documentazione di progetto depositata presso questo Ispettorato ed al prototipo oggetto delle prove di crash eseguite presso il Centro Prove di Anagni le cui risultanze sono riportate nel precedente articolo. La succitata ditta è altresì vincolata, ai sensi di quanto previsto dall'art.8 delle istruzioni tecniche allegate al D.M.3.6.98, a produrre la barriera omologata in regime di qualità e, conseguentemente, al mantenimento della relativa certificazione aziendale.
- 4.-La stessa Ditta è altresì vincolata a rendere identificabile la barriera omologata mediante apposizione del nome del produttore, della classe di appartenenza e della sigla di omologazione (tipo e numero progressivo) secondo quanto previsto dall'art. 5 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 223/92 e successivo aggiornamento.
- 5.-In sede di attuazione del catalogo delle barriere omologate previsto dall'art.6 della normativa testè citata, la Ditta intestataria dovrà altresì fornire all'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza stradale tutti gli elementi tecnici e grafici relativi alla barriera di propria produzione ai fini del suo inserimento nel catalogo stesso.
- 6.-La presente omologazione è rilasciata ai sensi del D.M.3.06.98 e successiva modificazione del D.M. 11.06.99.
- 7.-La presente omologazione, rilasciata per la destinazione "per opera d'arte", in considerazione della particolare prescrizione d'impiego che la integra, non è soggetta a pubblicazione a mezzo delle circolari di cui all'art.3, comma 1, del D.M. 3.6.98, modificativo dell'art.9, comma 1 del D.M. n.223 del 18.2.92.

12.04.2002

IL CAPO DELL'ISPETTORATO  
(Dr. Ing.Pasquale Cialdini)