



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE  
E I SERVIZI INFORMATIVI E STATISTICI**

**DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE**

Prot.

## **CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE N. 145 (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.M. del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, recante "Disposizioni urgenti 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;

VISTO il D.P.R. 8 dicembre 2007, n. 271, con il quale è stato approvato il regolamento di riorganizzazione del Ministero dei Trasporti, che assegna le competenze relative alla omologazione dei dispositivi e dei sistemi di ritenuta stradale al Dipartimento per i Trasporti Terrestri e il Trasporto Intermodale – Direzione generale per la sicurezza stradale;

VISTO il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, con il quale è stato approvato il regolamento di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che assegna le competenze relative alla omologazione dei dispositivi e dei sistemi di ritenuta stradale al Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici – Direzione generale per la sicurezza stradale;

(A) M

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;

VISTI gli artt. 7 e 8 delle Istruzioni tecniche allegate al D.M. 21 giugno 2004, n. 2367, disciplinanti le procedure per l'omologazione;

VISTA la domanda presentata in data 12.07.2006, di omologazione ai sensi del D.M. 21.06.2004 di un dispositivo di sicurezza stradale, costituito da una barriera New Jersey in c.a. di classe H4, con destinazione "bordo ponte", denominata "ABESCA NJBP", della società Abesca;

VISTO il voto n. 187/07 reso dalla V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 18.12.2008, con il quale è stato espresso il parere che la domanda di omologazione del dispositivo barriera "bordo ponte" di classe H4, realizzata in c.a. tipo New Jersey, denominato ABESCA NJBP, della società ABESCA, sia meritevole di accoglimento previa produzione di idonea documentazione e nei limiti delle prescrizioni e raccomandazioni richiamate nel considerato del voto stesso;

VISTA l'ulteriore documentazione prodotta dalla società istante in data 03.06.2009 con la quale si ottempera alle indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

VISTA la nota prot. 0005191 del 2.09.2009 della quinta sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ritiene idoneo, per il favorevole accoglimento della domanda, con riferimento al cordolo utilizzato nelle prove di urto, in ordine alle eventuali configurazioni, quanto riportato successivamente nel presente decreto all'art. 1;

VISTA la comunicazione della società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 30.10.2009;

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

## DECRETA

1.- E' omologata *la barriera di sicurezza per la destinazione "barriere per opere d'arti"*, di classe H4, realizzata in cemento armato tipo New Jersey, denominata ABESCA NJBP, della società ABESCA con sede a Trucazzano (MI) in via Fornasino 18, caratterizzata dai seguenti parametri prestazionali:

- Classe di contenimento: H4
- Livello di severità d'urto: B
- Classe di larghezza operativa: W5

La barriera è realizzata in cemento armato tipo New Jersey secondo quanto indicato nella soluzione di cui al fascicolo elaborati grafici "Carpenteria - Armature - Particolare Mancorrente", depositato presso questa Direzione Generale.

La barriera ha dimensioni d'ingombro 500 x 1600 mm.

Il cordolo di prova è realizzato in c.a. con Rck uguale a 40 MPa.

La parte posteriore del manufatto è disposta a 20 cm dal bordo posteriore del cordolo di prova.

Nel manuale di installazione dovrà espressamente essere dichiarato che in caso di impiego del dispositivo su cordoli di diverse dimensioni rispetto a quelle di prova, il progettista della installazione, così come previsto dall'art. 6 del D.M. 21.06.2004, dovrà dimostrare con specifici disegni esecutivi e relazioni di calcoli e sotto la propria responsabilità, che dette dimensioni e/o eventuali differenti posizionamenti della barriera garantiscano analoghe condizioni di sicurezza.

2.- La barriera è omologata in base alle risultanze delle prove di impatto, effettuate dal Laboratorio Centro Prove AISICO (laboratorio accreditato secondo la norma EN ISO 17025) i cui risultati sono riportati nei seguenti rapporti:

- Prova TB11 n. 313 del 14.09.2005, relativa al veicolo leggero;
  - ◆ Rapporto n. 313 del 27.12.2005;
- Prova TB81 n. 330 del 10.11.2005, relativa al veicolo pesante;
  - ◆ Rapporto n. 330 del 27.12.2005;

La prova con il veicolo leggero ha fatto registrare:

- ASI: 1,4
- THIV: 26 Km/h
- PHD: 11 g
- VCDI: LF 0000000
- lunghezza di barriera interessata al contatto 3,30 m
- massima deflessione dinamica pari a 0,05 m
- massima deflessione statica pari a 0,03 m

La prova con il veicolo pesante ha fatto registrare:

- lunghezza di barriera interessata al contatto 7,7 m
- massima deflessione dinamica pari a 1,10 m
- posizione laterale massima del veicolo 1,35 m

3.- La lunghezza minima di funzionamento della barriera è quella risultante dall'installazione in prova, ovvero pari a 84 m, pertanto solo in circostanze di impiego analoghe a quelle sopra descritte il comportamento della barriera sarà quello atteso.

Il dispositivo dovrà essere raccordato alla eventuale barriera esistente mediante idonei elementi di transizione.

I terminali della barriera non devono essere allineati alla barriera corrente ma rivolti verso l'esterno del margine della carreggiata e degradanti al suolo.


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 Centro prove AISICO, le cui risultanze sono riportate nel presente decreto.

5.- La Società intestataria del certificato di omologazione deve 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.

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.- Il presente certificato è rilasciato in duplice originale, di cui uno viene consegnato alla Società ed uno viene trattenuto agli atti di questa Direzione.



IL DIRETTORE GENERALE  
(~~Il~~ Ing. Sergio DONDOLINI)

④ L