

DECRETO N.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 Codice dei Contratti;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 2014, n. 72 recante «Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

VISTO il decreto del Ministro dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, recante "Istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 16 marzo 1992, n. 63;

VISTO il decreto 5 novembre 2001 concernente «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»;

VISTO il decreto 19 aprile 2006 concernente «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali»;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 giugno 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 5 agosto 2004, n. 182, concernente «Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale»;

VISTO il decreto Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 6 ottobre 2011, n. 233 concernente «Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale»;

VISTO il regolamento (UE) n. 305/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 marzo 2011 che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione;

VISTO il decreto legislativo 15 Marzo 2011, n. 35 Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

VISTA la comunicazione del CEN (Comitato Europeo di Normazione) del 11 gennaio 2012 con la quale si informa sulla approvazione da parte dei componenti del CEN/TC226 della Specifica Tecnica (Technical Specification) "Road restraint systems - Part 8: Motorcycle road restraint systems which reduce the impact severity of motorcyclist collisions with safety barriers", che determina le classi di prestazioni, modalità di prova e criteri di accettazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti;

VISTA la pubblicazione da parte del CEN della CEN/TS 1317-8:2012 in data 18 aprile 2012; VISTA la pubblicazione della norma UNI CEN/TS 1317-8:2012 che recepisce la CEN/TS 1317-8 in data 12 luglio 2012;

VISTA la nota della direzione generale per la sicurezza stradale n. 44280 del 4 maggio 2009, con la quale é stato costituito apposito gruppo di lavoro per la predisposizione delle linee guida generali per la corretta installazione in strada dei dispositivi di ritenuta stradale, composto da rappresentanti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, della direzione generale per le infrastrutture stradali, del Ministero dello sviluppo economico, degli enti locali, dei gestori delle infrastrutture stradali, nonché dai rappresentanti di categoria e da esperti del mondo accademico;

CONSIDERATO che il sopra citato gruppo di lavoro si é espresso favorevolmente sulla necessità di predisporre un atto normativo italiano che disciplini l'esecuzione delle prove d'urto secondo la citata CEN/TS 1317-8 e

l'installazione dei dispositivi di protezione per i motociclisti, in ragione dell'elevato numero di motociclisti presenti sulle strade italiane;

VISTA la norma europea armonizzata UNI EN 1317-5:2012 che recepisce la norma europea EN 1317-5:2007+A2:2012 e tiene conto dell'errata corrige di agosto 2012 (AC:2012), riguardante «Barriere di sicurezza stradali - Parte 5: requisiti di prodotto e valutazione di conformità per sistemi di trattenimento veicoli» adottata dal Comitato europeo di normazione, su mandato della Commissione europea, conferito in attuazione della direttiva 89/106/CEE;

DECRETA:

Articolo 1 (Oggetto)

1. Il presente decreto disciplina l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (indicati da ora in poi con acronimo DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue.
2. Nell'ambito dell'applicazione del presente decreto, le barriere continue sono quelle che presentano dal lato del traffico una superficie continua sia in senso orizzontale che verticale per un'altezza di almeno 80 cm dal piano viabile. Tutte le altre sono da intendersi discontinue.
3. La Specifica Tecnica UNI CEN/TS 1317-8 "Sistemi di ritenuta stradali – Parte 8: Sistemi di ritenuta stradali per motociclisti in grado di ridurre la severità dell'urto del motociclista in caso di collisione con le barriere di sicurezza" determina le classi di prestazioni, le modalità di prova ed i criteri di accettazione dei DSM.

Articolo 2 (Requisiti per l'installazione dei DSM)

1. I DSM di cui al precedente art. 1 comma 1 e testati con la norma UNI CEN/TS 1317-8 devono seguire le istruzioni tecniche per l'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale, richiamate dall'articolo 2 commi 5 e 6 del Decreto Ministeriale 28 giugno 2011, nonché le ulteriori istruzioni tecniche riportate nell'allegato A, che costituisce parte integrante del presente decreto.
2. Le stazioni appaltanti devono richiedere DSM rispondenti alla norma UNI CEN/TS 1317-8, acquisendo, ai fini della verifica di rispondenza alla suddetta norma, rapporti di crash test rilasciati da laboratori accreditati, eseguendo un esame tecnico dei loro contenuti e delle modalità di esecuzione delle prove stesse.
3. I DSM vanno testati con la norma UNI CEN/TS 1317-8 da parte di laboratori accreditati secondo la norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025.
4. I DSM dovranno essere dotati di apposito manuale per l'utilizzo e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale con i contenuti minimi di cui all'Allegato 1 del decreto ministeriale 28 giugno 2011.

Articolo 3 (Disposizioni transitorie)

1. Il presente decreto entra in vigore 180 giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.
2. Le presenti disposizioni non si applicano per le opere con procedura di affidamento in corso e per quelle per le quali sia stato già approvato il progetto definitivo alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Per i casi di cui all'articolo 3 comma 2 delle istruzioni tecniche allegate, il presente decreto entra in vigore un anno dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

IL MINISTRO

ALLEGATO A

ISTRUZIONI TECNICHE PER L'IMPIEGO DEI DISPOSITIVI STRADALI DI SICUREZZA PER MOTOCICLISTI (DSM)

Articolo 1 - Oggetto delle istruzioni

1. Le presenti istruzioni tecniche disciplinano l'impiego dei DSM continui testati secondo la Specifica Tecnica UNI CEN/TS 1317-8, montati su barriere di sicurezza stradale di tipo discontinuo munite o meno di marcatura CE.

Articolo 2 - Finalità di dispositivi di ritenuta testati con la Specifica Tecnica UNI CEN/TS 1317-8

1. I dispositivi di cui al precedente art. 1 sono posti in opera espressamente per proteggere il conducente e/o il passeggero, caduto dal motociclo o ciclomotore, che, scivolando sul piano stradale, si diriga verso la barriera di sicurezza, in ambito sia urbano che extraurbano.

2. Tali dispositivi sono realizzati di modo da mitigare l'effetto dell'urto sulla barriera della persona caduta, evitandone il contatto diretto con pericolose discontinuità.

Articolo 3 - Individuazione delle zone da proteggere

1. I dispositivi, di cui al precedente articolo 1, devono essere montati sulle barriere discontinue installate o da installare lungo il ciglio esterno della carreggiata su tutte le strade ad uso pubblico aperte al transito di veicoli a motore, nei tratti di curva circolare, di cui al decreto ministeriale 5 novembre 2001, della singola carreggiata, caratterizzato da un raggio minore di 250 m per i progetti che riguardano i casi previsti dall'articolo 2 del decreto ministeriale 18 febbraio 1992. Il progettista della installazione dei dispositivi di ritenuta stradale potrà effettuare valutazioni atte a verificare, con apposita relazione tecnica, la possibilità di non installare il DSM in considerazione di elementi quali l'entità e la composizione del traffico, le condizioni di percorrenza, la velocità di progetto (o la velocità operativa, per i tronchi stradali già in esercizio), la geometria plano-altimetrica del tracciato, la composizione della sezione stradale e le dimensioni della piattaforma, la conformazione e le caratteristiche degli spazi marginali, le caratteristiche di aderenza superficiale (o la possibilità di ricorrere ad altri provvedimenti o azioni di sicurezza attiva), la regolamentazione della circolazione, nonché tutti gli altri elementi significativi per la valutazione delle condizioni di sicurezza "intrinseca" dell'infrastruttura.

2. I dispositivi, di cui al precedente articolo 1, devono essere installati, anche al di fuori delle predette casistiche, in corrispondenza di punti singolari della strada quali curve circolari aventi un raggio minore di 250 m ed intersezioni in corrispondenza dei quali si siano verificati nel triennio cinque incidenti con morti e/o feriti, che abbiano visto il coinvolgimento di motoveicoli e/o ciclomotori.

3. Nel caso in cui le zone da proteggere consistono in un tratto di curva circolare, l'installazione dei dispositivi di cui al precedente art. 1 deve interessare il ciglio esterno della carreggiata e deve estendersi, oltre le due estremità della curva circolare, per un tratto minimo pari a $R/10$, comunque non inferiore a 10 m.

4. Al fine della individuazione dell'area entro la quale valutare la casistica dei citati cinque incidenti di cui al comma 2 del presente articolo si devono considerare:

a. Per la curva circolare, gli incidenti ricadenti nel tratto di strada compreso tra le sezioni in corrispondenza dei punti di inizio e fine di installazione dei DSM di cui al precedente comma 3;

b. Per l'intersezione, gli incidenti che, rilevati sulla scheda ISTAT di rilevamento degli incidenti stradali, risultino avvenuti in corrispondenza di una intersezione. In alternativa ai fini dell'individuazione degli elementi stradali componenti l'intersezione e quindi la rispettiva area potranno essere utilizzate le definizioni di cui al decreto ministeriale 19 aprile 2006.

5. L'installazione dei DSM nelle circostanze di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo potrà essere derogata nel caso in cui l'ente proprietario della strada o altro ente da quest'ultimo delegato o l'ente concessionario della strada verifichi, con specifica relazione tecnica, che la suddetta installazione pregiudichi i compiti di cui all'articolo 14 comma 1 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

6. Nel caso di cui al precedente comma 2 del presente articolo sussistano vincoli finanziari che non consentano l'installazione dei DSM, l'adempimento di cui al comma 2 potrà essere raggiunto mediante un miglioramento progressivo della sicurezza da pianificare secondo un ordine di priorità e da motivare con idonea analisi di sicurezza, nell'ambito delle attività per la gestione della sicurezza di cui al Decreto legislativo 15 Marzo 2011, n. 35.

Articolo 4 - Applicazione di dispositivi per motociclisti su barriere marcate CE

1. L'applicazione di un DSM ad una barriera di sicurezza marcata CE comporta in via generale una modifica del prodotto. La barriera così modificata deve quindi essere valutata dall'Organismo Notificato ai sensi della norma UNI EN 1317-5, in relazione alla marcatura CE.

Articolo 5 - Applicazione di dispositivi per motociclisti su barriere già in opera, rispondenti al DM 223/92 e s.m.i. e precedentemente alla entrata in vigore della norma armonizzata UNI EN1317-5, non marcate CE

1. Un dispositivo di cui all'art.1 testato su una barriera ove il complesso così realizzato abbia superato le prove previste dalla norma UNI CEN/TS 1317-8 e UNI EN1317-2, può essere installato su una altra barriera già posta in opera delle caratteristiche richiamate nel titolo senza ulteriori verifiche purché:

a) gli elementi del collegamento del DSM alla barriera siano gli stessi utilizzati nelle prove e posti alla stessa distanza tra di loro;

b) nell'installazione la distanza da terra del bordo inferiore del DSM non differisca da quella delle prove più di 2 cm, tale comunque da mantenere il normale deflusso delle acque;

c) la barriera in opera abbia deflessione dinamica non superiore a quella della barriera testata.

2. Nel caso in cui non sia soddisfatta la condizione a), ai fini dell'installazione del DSM, deve essere eseguita la prova prevista dalla Specifica Tecnica UNI-TS 1317-8 definita al punto 6.9.4.

3. Nel caso in cui non sia soddisfatta la condizione b), il DSM non può essere installato.

4. Nel caso in cui non sia soddisfatta la condizione c), ai fini dell'installazione del DSM, dovrà essere eseguita la prova di contenimento prevista dalla norma UNI EN 1317-2 per la classe corrispondente.

Articolo 6 - Applicazione di dispositivi per motociclisti su barriere già in opera, non rispondenti al DM 223/92 e s.m.i

1. Un dispositivo di cui all'art.1 testato su una barriera ove il complesso così realizzato abbia superato le prove previste dalla norma UNI CEN/TS 1317-8 e UNI EN1317-2, può essere installato su una altra barriera già posta in opera delle caratteristiche richiamate nel titolo senza ulteriori verifiche purché la barriera già in opera e quella testata abbiano lo stesso interasse, tipo di paletto, profondità di infissione, altezza complessiva fuori terra ed altezza dal suolo della lama, medesimo supporto, medesimo materiale dei componenti principali (tipicamente paletti e lama).

2. In alternativa, il progettista della sistemazione dei dispositivi di ritenuta, potrà anche provvedere con opportuni calcoli di verifica a dimostrare la analogia prestazionale del complesso DSM + barriera già in opera con la barriera testata.

Articolo 7 - Adempimenti per la posa in opera dei DSM

1. Analogamente a quanto previsto all'articolo 5 delle Istruzioni Tecniche per la per la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali di cui al decreto ministeriale 21 giugno 2004, fermo restando quanto previsto dal Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, alla fine della posa in opera dei dispositivi, dovrà essere effettuata una verifica in contraddittorio da parte della ditta installatrice, nella persona del suo Responsabile Tecnico, e da parte del committente, nella persona del Direttore Lavori anche in riferimento ai materiali costituenti il dispositivo. Tale verifica dovrà risultare da un certificato di corretta posa in opera sottoscritto dalle parti.