



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE E PER L'EDILIZIA

DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE ED AUTOSTRADE

Prot. 3065

Agli Enti proprietari
e gestori di strade

Oggetto: Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali.

La sicurezza stradale è per tutti i Governi europei una delle priorità a livello centrale, regionale e locale.

Conseguentemente il comune impegno sul tema della sicurezza stradale è uno dei principi ispiratori del Piano nazionale della sicurezza stradale, predisposto da questo Ministero e approvato dal CIPE nel novembre 2002, attraverso il quale si intende raggiungere l'obiettivo fissato dall'Unione Europea di ridurre drasticamente -40%- il numero dei morti e dei feriti sulle strade.

In tal senso già significativi risultati sono stati conseguiti su uno dei componenti del sistema della circolazione stradale - l'uomo - con l'introduzione della patente a punti che ha indotto gli automobilisti ad assumere comportamenti più attenti e più responsabili.

Un ruolo certamente rilevante è anche da attribuire alla infrastruttura stradale che, a volte, è causa e più spesso concausa degli incidenti stradali, ma che può in ogni caso avere un ruolo determinante nel ridurre la gravità delle conseguenze di molti incidenti, in particolare di quelli che derivano dalla perdita del controllo del veicolo, con conseguente tendenza dello stesso a fuoriuscire dalla carreggiata stradale.

A tal fine un compito determinante è svolto dai dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali e tra essi in primo luogo dalle barriere di sicurezza stradale, la cui progettazione, omologazione ed impiego sono disciplinati dal D.M. 18 febbraio 1992, n. 223 e dai suoi successivi aggiornamenti.

Il ripetersi di incidenti stradali le cui conseguenze sono rese ancor più gravi a causa della mancanza o dell'inadeguatezza di sistemi di ritenuta impone di richiamare l'attenzione di tutti gli enti proprietari e gestori di strade sulla puntuale e

corretta applicazione del suddetto decreto oltrechè sui compiti demandati agli stessi enti dall'art. 14 del nuovo Codice della strada.

Si richiama l'attenzione degli enti proprietari e gestori di strade, oltrechè dei professionisti che svolgono incarichi per conto di tali enti, sull'art. 2 del già citato D.M. 223/92 che, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del D.M. 3 giugno 98, ha assunto forza cogente dal 30.1.99 decorsi tre mesi dalla pubblicazione dello stesso D.M. 3 giugno 98. La formulazione di tale articolo prescrive, per tutte le strade extraurbane e per quelle urbane con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h, di nuova costruzione, la redazione di uno specifico allegato progettuale riguardante l'individuazione dei punti da proteggere, i tipi di barriera o di altri dispositivi da adottare, le opere complementari connesse (cordoli di fondazione, terreni di supporto, modalità di smaltimento delle acque, ecc).

Il riferimento alle opere complementari connesse evidenzia il fatto che l'oggetto della progettazione non è il dispositivo di ritenuta a se stante, per il quale sussiste un certificato di omologazione o un rapporto di prova riferito a condizioni definite in modo convenzionale, ma è il sistema costituito dallo stesso dispositivo e dal supporto o fondazione al quale si collega.

L'obbligo di redigere uno specifico elaborato progettuale per individuare i punti da proteggere rispetto al rischio di fuoriuscita dei veicoli, i tipi di barriera o di altri dispositivi da adottare e le opere complementari connesse, si applica ai sensi del già citato art. 2 del D.M. 223/92, anche per gli interventi di adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti.

Peraltro il ruolo di particolare importanza che deve essere svolto dal progettista è rimarcato in più punti all'interno del detto decreto, in particolare ove è precisato che: "il progettista dovrà curare con specifici disegni esecutivi e relazioni di calcolo l'adattamento dei singoli dispositivi omologati o per i quali siano stati redatti rapporti di prova, alla sede stradale, con riferimento ai terreni di supporto, ai sistemi di fondazione, allo smaltimento delle acque, alle zone di approccio e di transizione". In alcuni casi tale adattamento può comportare l'esigenza di modificare alcuni elementi del dispositivo che di conseguenza può essere, per tali elementi, difforme da quello omologato, in modo particolare per quanto attiene ai montanti ed ai sistemi di ancoraggio nonché nelle zone di transizione tra dispositivi diversi.

Per le stradi esistenti, che non sono oggetto di interventi di adeguamento e per le quali pertanto non vige l'obbligo di applicare il D.M. 223/92 e di sostituire le barriere eventualmente non omologate o non rispondenti ai requisiti previsti dalle istruzioni tecniche allegate allo stesso D.M., si richiama tuttavia l'attenzione degli enti proprietari e gestori sui compiti agli stessi assegnati dall'art 14 del nuovo Codice della strada in merito al controllo dell'efficienza tecnica della strada e delle pertinenze stradali tra le quali sono compresi tutti i dispositivi di ritenuta.

Pertanto, con la presente direttiva si invitano gli enti in indirizzo a verificare lungo la rete stradale di propria competenza le condizioni di efficienza e di manutenzione dei dispositivi di ritenuta, con particolare riferimento alle modalità di installazione, provvedendo, laddove tali condizioni non siano ritenute sufficienti, a programmarne l'adeguamento alle disposizioni del D.M. 223/92, secondo le modalità previste dall'art. 2 dello stesso D.M..

Si richiama inoltre l'attenzione degli enti proprietari e gestori di strade in merito all'obbligo, previsto dall'art. 3 del D.M. 223/92 di utilizzare unicamente dispositivi omologati dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale obbligo, ai sensi dell'art.3 del D.M. 3 giugno 98 è già in vigore per le seguenti

tipologie di barriere: H4 spartitraffico, H3 bordo laterale, H2 bordo laterale, H1 bordo laterale.

Ad oggi quindi non per tutte le tipologie e classi di barriere è in vigore l'obbligo di installare barriere omologate. Tale vincolo non sussiste in particolare per le seguenti tipologie di barriere: H4 bordo ponte, H3 bordo ponte, H3 spartitraffico, H2 bordo ponte, H2 spartitraffico, N2 bordo laterale, N2 spartitraffico, N1 bordo laterale.

Tuttavia anche per tali tipologie e classi è necessario utilizzare barriere rispondenti all'ultimo aggiornamento delle istruzioni tecniche allegate al D.M. 223/92 essendo possibile riscontrare tale rispondenza o dal certificato di omologazione, ove disponibile, o dal rapporto di prova rilasciato dai laboratori a tal fine accreditati in Italia.

Si richiama infine l'attenzione degli enti in indirizzo sulla puntuale applicazione dell'art 7 del D.M. 223/92 ove è previsto l'invio, all'allora Ministero dei lavori pubblici – Ispettorato circolazione e traffico, oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per le strade e autostrade, di “un rapporto sommario che, sulla base delle esperienze statistiche di esercizio, fornisce indicazioni sulla efficienza e funzionalità delle barriere omologate, segnalando eventuali inefficienze rispetto alle caratteristiche previste”, da inviare con cadenza biennale.

A tal fine e per poter disporre di ulteriori informazioni in merito all'estensione ed alla tipologia delle barriere installate sulla rete stradale italiana, nonché in merito al comportamento delle stesse barriere in caso di incidenti è stata predisposta una scheda, con le istruzioni per la sua compilazione, disponibile sul sito internet del Ministero, (attraverso la chiave di ricerca “barriere stradali di sicurezza” sul sito www.infrastrutturetrasporti.it), che gli enti proprietari e gestori di strade dovranno inviare all'indirizzo e-mail corrado.loschiavo@mail.ilpp.it, entro il 31 ottobre del corrente anno e, per i successivi invii con cadenza biennale, entro il 30 giugno.

Roma, lì 25 agosto 2004

IL MINISTRO
Pietro Lunardi