

Constatato che alla direzione provinciale del lavoro di Firenze non sono pervenute opposizioni allo scioglimento del menzionato ente cooperativo;

Visto il parere della commissione centrale per le cooperative espresso nella seduta del 19 maggio 1999;

Decreta:

La società cooperativa «Il Fiorino», con sede in Firenze, costituita per rogito del notaio Mario Piccinini in data 22 giugno 1976, repertorio n. 11082, registro società n. 24939 del tribunale di Firenze, B.U.S.C. n. 3525/147620, è sciolta ai sensi del combinato disposto dell'art. 2544 del codice civile e delle leggi 17 luglio 1975, n. 400, art. 2 e 31 gennaio 1992, n. 59, art. 18, senza far luogo alla nomina di commissario liquidatore.

Firenze, 5 luglio 1999

*Il dirigente: MUTOLO*

99A6652

DECRETO 5 luglio 1999.

**Scioglimento della società cooperativa «La Bovara», in Palazzuolo sul Senio.**

#### IL DIRIGENTE

DELLA DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO  
SERVIZIO POLITICHE DEL LAVORO DI FIRENZE

Visto l'art. 2544 del codice civile;

Visto l'art. 18 della legge 31 gennaio 1992, n. 59;

Vista la legge 17 luglio 1975, n. 400;

Vista la circolare n. 33 del 7 marzo 1996 del Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale della cooperazione, divisione IV/6;

Visto il verbale di ispezione ordinaria del 19 novembre 1998, eseguita nei confronti della cooperativa «La Bovara», dal quale risulta che la medesima si trova nelle condizioni previste dal primo comma dell'art. 2544 del codice civile;

Visto l'avviso di scioglimento della cooperativa La Bovara, pubblicato sul Foglio annunci legali della prefettura di Firenze, n. 14 del 16 febbraio 1999;

Constatato che alla direzione provinciale del lavoro di Firenze non sono pervenute opposizioni allo scioglimento del menzionato ente cooperativo;

Visto il parere della commissione centrale per le cooperative espresso nella seduta del 19 maggio 1999;

Decreta:

La società cooperativa «La Bovara», con sede in Palazzuolo sul Senio, costituita per rogito del notaio Libero De Bellis in data 10 marzo 1985, repertorio n. 77425, registro società n. 42622 del tribunale di Firenze, B.U.S.C. n. 4749/213947, è sciolta ai sensi del combinato disposto dell'art. 2544 del codice civile e delle leggi 17 luglio 1975, n. 400, art. 2 e 31 gennaio 1992, n. 59, art. 18, senza far luogo alla nomina di commissario liquidatore.

Firenze, 5 luglio 1999

*Il dirigente: MUTOLO*

99A6653

## MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DECRETO 11 giugno 1999.

**Integrazioni e modificazioni al decreto ministeriale 3 giugno 1998, recante: «Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza».**

#### IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 con il quale è stato approvato il regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza;

Visto l'art. 8 dello stesso decreto che prevede l'aggiornamento periodico delle suddette istruzioni a cura del Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in rapporto all'esperienza maturata ed allo stato dell'arte;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 ottobre 1996, con il quale sono state aggiornate le istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 3 giugno 1998, che aggiorna ulteriormente le istruzioni tecniche dei sopracitati decreti;

Visto l'art. 6 delle istruzioni tecniche allegate al decreto sopra indicato che modifica, tra l'altro, la denominazione delle classi ed i livelli di contenimento delle barriere stradali di sicurezza;

Considerato che sono state portate a termine procedure per il rilascio di omologazione ai sensi del citato decreto 15 ottobre 1996;

Considerata la necessità di salvaguardare gli equilibri di mercato del settore nei limiti compatibili con le esigenze di sicurezza della circolazione stradale preservando gli investimenti devoluti dalle imprese produttrici di barriere ai fini dell'adeguamento del prodotto agli standards tecnici prescritti dalla normativa succitata.

Considerato che si rende necessario, per le finalità di cui sopra, stabilire un regime transitorio per la validità delle omologazioni rilasciate ai sensi del citato decreto 15 ottobre 1996;

Visto l'art. 4 del decreto 3 giugno 1998 che prevede che, in via transitoria, in attesa che le disposizioni del decreto 18 febbraio 1992, n. 223, acquistino efficacia operativa, gli enti appaltanti possono richiedere, per la partecipazione alle gare, le certificazioni delle prove eseguite in conformità alle istruzioni tecniche indicate al suddetto decreto ed ai relativi aggiornamenti.

Considerata la necessità di stabilire un corrispondente periodo transitorio per la validità delle certificazioni delle prove eseguite in conformità alle istruzioni tecniche indicate allo stesso decreto 15 ottobre 1996;

Visto l'art. 3, comma 3, punto secondo del decreto 3 giugno 1998, che prevede comunque l'acquisto di efficacia operativa delle disposizioni di cui al decreto 18 febbraio 1992 decorsi diciotto mesi dalla pubblicazione del medesimo decreto 3 giugno 1998 a prescindere dall'avvenuta o meno pubblicazione delle circolari con le quali viene resa nota l'avvenuta omologazione di almeno due tipi di barriera per ciascuna destinazione e classe di cui al precedente art. 2;

Considerata l'opportunità di unifomare tale termine con il periodo transitorio relativo alla validità delle omologazioni rilasciate ai sensi del decreto 15 ottobre 1996 e delle certificazioni delle prove eseguite in conformità alle istruzioni tecniche indicate allo stesso;

Considerata la necessità di ridefinire per il futuro le modalità di individuazione del punto in cui misurare le componenti dell'accelerazione di cui all'art. 4 delle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998;

Visto l'art. 8 delle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998, che prevede l'obbligo per i produttori di barriere di essere certificati in qualità secondo la circolare del Ministero dei lavori pubblici n. 2357 del 15 maggio 1996;

Considerato che si rende necessario modificare, come previsto dall'art. 8, comma 2, del decreto 18 febbraio 1992, la formulazione della disposizione di cui sopra eliminando il riferimento alla suddetta circolare al fine di chiarire che l'obbligo della certificazione in qualità aziendale è riferito a tutti i produttori indipendentemente dalla partecipazione degli stessi alle gare e dall'importo di queste ultime;

Visto l'art. 9 delle stesse istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998 che prevede al secondo punto del sesto capoverso, quale aspetto da valutarsi ai fini del giudizio sull'esito delle prove il «non ribaltamento completo del veicolo»;

Considerato che detta formulazione ha lasciato spazio ad erronee interpretazioni circa la possibile validità ai fini della riuscita della prova, del coricamento su un fianco del veicolo e si rende necessario pertanto adottare una dicitura univoca in merito alla necessità che il veicolo mantenga durante e dopo la prova un assetto verticale;

Considerato che il Garante nominato con lo stesso decreto ministeriale n. 2344 del 16 maggio 1996 che ha autorizzato il centro prove di Anagni della società autostrade, ha segnalato la presenza di alcuni errori materiali nella stesura della tabella *B* delle prescrizioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998 e che si rende necessario pertanto effettuare un «errata corrigé» sul contenuto della suddetta tabella;

Rilevata l'opportunità di apportare ulteriori modifiche alla medesima tabella *B* al fine di rendere le prove di impatto al vero eseguite in conformità della stessa utilizzabili anche in ambito europeo;

Decreta:

Art. 1.

In via transitoria e fino a due anni dalla pubblicazione del presente decreto, le omologazioni rilasciate sulla base di prove effettuate in conformità al decreto 15 ottobre 1996 — purché le stesse siano integrate con prove di verifica di crash test realizzate con autovettura di massa  $900 \pm 40$  kg con le modalità indicate nelle prescrizioni tecniche in calce alle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998 — sono equiparate, ai fini dell'utilizzo, alle omologazioni rilasciate sulla base di prove effettuate in conformità al decreto 3 giugno 1998, secondo la seguente tabella di corrispondenza:

- classe N1 corrisponde alla classe A1;
- classe N2 corrisponde alla classe A2;
- classe H1 corrisponde alla classe A3;
- classe H2 corrisponde alla classe B1;
- classe H3 corrisponde alla classe B2;
- classe H4a,b corrisponde alla classe B3.

Pertanto gli enti appaltanti, per il periodo anzidetto, nel richiedere nei bandi di gara successivi all'entrata in vigore del presente decreto la classe di barriera prevista dalla tabella *A* dell'art. 7 delle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998, dovranno accettare altresì la classe individuata nell'art. 6 delle istruzioni tecniche indicate al citato decreto 15 ottobre 1996 secondo la tabella di corrispondenza di cui al precedente capoverso.

## Art. 2.

In via transitoria e fino a due anni dalla pubblicazione del presente decreto e sempre che le disposizioni del decreto 18 febbraio 1992 non abbiano nel frattempo acquistato efficacia operativa, gli enti appaltanti, ai fini della partecipazione alle gare, dovranno considerare valide, secondo la tabella di corrispondenza stabilita al precedente art. 1, le certificazioni di prova di cui all'art. 4 del decreto 3 giugno 1998, eseguite ai sensi del decreto 15 ottobre 1996 — sempre che le stesse siano integrate dalla prova di crash test eseguita con autovettura di massa  $900 \pm 40$  kg con le modalità indicate nelle prescrizioni tecniche in calce alle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998 — che vengano presentate in sostituzione dei relativi certificati di omologazione. Dette certificazioni di prova dovranno essere corredate da apposita dichiarazione rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, attestante che la relativa domanda di omologazione è stata presentata entro i termini previsti dall'art. 2 del richiamato decreto 3 giugno 1998.

## Art. 3.

Il termine di diciotto mesi previsto dall'art. 3, comma 3, secondo punto del decreto 3 giugno 1998, è modificato con quello di due anni dalla pubblicazione del presente decreto.

## Art. 4.

All'art. 4 delle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998, il secondo capoverso è sostituito dal seguente: «Viene poi definito convenzionalmente, ai fini della classificazione della severità degli impatti, l'indice ASI (Indice di severità dell'accelerazione) che misura la severità dell'urto sugli occupanti delle autovetture considerati seduti con cinture di sicurezza allacciate.

$$ASI(t) = \left[ \left( \frac{\bar{a}_x}{12g} \right)^2 + \left( \frac{\bar{a}_y}{9g} \right)^2 + \left( \frac{\bar{a}_z}{10g} \right)^2 \right]^{\frac{1}{2}}$$

in cui  $g$  è uguale a  $9,81 \text{ m/s}^2$  ed  $\bar{a}_x$ ,  $\bar{a}_y$  e  $\bar{a}_z$  sono le componenti dell'accelerazione mediate su un intervallo mobile  $\delta$  di 50 ms, da misurare nel baricentro del veicolo di prova con tolleranza di  $\pm 5$  centimetri per l'asse x (longitudinale) e  $\pm 3$  centimetri per gli assi y (trasversale) e z (verticale).

In caso di impossibilità di eseguire misure nel baricentro con le tolleranze indicate, si accetteranno i valori riportati al baricentro calcolati secondo la procedura della norma europea EN 1317-1, derivanti dalle

misure di accelerazione effettuate con due terne di accelerometri a distanza di almeno 50 centimetri l'una dall'altra.

I valori dell'indice ASI, prescritti nell'art. 6, vanno arrotondati alla prima cifra decimale e sotto questa forma vanno riportati nei rapporti di prova.

## Art. 5.

All'art. 8 delle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998, il terzo capoverso è sostituito dal seguente: «Tutti i produttori del suddetto dispositivo devono essere specializzati e certificati in qualità aziendale secondo le norme della serie EN ISO 9001 o 9002».

## Art. 6.

All'art. 9 delle istruzioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998, al secondo punto del sesto capoverso, le parole «non ribaltamento completo del veicolo» sono sostituite dalle seguenti: «il veicolo deve mantenere l'assetto verticale durante e dopo l'impatto, sebbene siano accettati fenomeni di rollio, beccheggio e imbardata».

## Art. 7.

La tabella B delle prescrizioni tecniche indicate al decreto 3 giugno 1998 è sostituita dalla tabella di cui all'allegato 1 del presente decreto.

## Art. 8.

Gli articoli 4 e 8 si applicano alle prove di impatto al vero eseguite successivamente all'entrata in vigore del presente decreto.

## Art. 9.

Resta invariata ogni altra disposizione contenuta nel decreto del Ministro dei lavori pubblici del 18 febbraio 1992, n. 223 e del decreto del Ministro dei lavori pubblici del 3 giugno 1998.

## Art. 10.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 11 giugno 1999

*Il Ministro: MICHELI*

*Registrato alla Corte dei conti il 2 luglio 1999  
Registro n. 2 Lavori pubblici, foglio n. 177*

ALLEGATO 1

Tabella B

Caratteristiche dei veicoli	Tutte le classi N e H TC	Classe TC1/ TC2/	Classe N1/N2	Classe H1/	Classe H2	Classe H3	Classe H4a	Classe H4b
MASSA (kg)								
Massa del veicolo .	825 ± 40	1300 ± 65	1500 ± 75	10000 ± 300	13000 ± 400	16000 ± 500	30000 ± 900	38000 ± 1100
Compresa la zavorra massima <sup>(1)</sup>	100	160	180	-	-	-	-	-
Massa simulante il conducente	75	-	-	-	-	-	-	-
Massa statica totale del veicolo	900 ± 40	1300 ± 65	1500 ± 75	10000 ± 300	13000 ± 400	16000 ± 500	30000 ± 900	38000 ± 1100
DIMENSIONI (m)								
(toleranza ± 20%)								
Carreggiata delle ruote (anteriori e posteriori)	1,35	1,40	1,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Raggio della ruota (a veicolo scarico)	-	-	-	0,46	0,52	0,52	0,55	0,55
Passo del veicolo (tra gli assi estremi)	-	-	-	4,60	6,50 <sup>(3)</sup> 4,10 <sup>(4)</sup>	5,90	6,70	11,25
Numero di assi	2	2	2	2	2	≥ 2	≥ 3	≥ 4
Distanza dal suolo del paraurti frontale misurata all'angolo inferiore	-	-	-	0,58	0,58 <sup>(4)</sup>	0,58	0,58	0,58
POSIZIONE DEI BARICENTRI (m) :								
<u>Baricentro del veicolo : (CGZ)</u>								
(toleranza ± 10%)								
Distanza longitudinale dall'asse anteriore (CGX) ± 10%	0,49	0,53	0,53	-	-	-	-	-
Distanza laterale dall'asse longitudinale del veicolo (CGY)	0,90	1,10	1,24	2,70	2,90 <sup>(4)</sup> 3,80 <sup>(3)</sup>	3,10	4,14	6,20
<u>Baricentro della zavorra</u> <sup>(2)</sup> :	± 0,07	± 0,07	± 0,08	-	-	-	-	-
H <sub>ZS</sub> (toleranza +15%, -5%)					1,50	1,40 <sup>(3)</sup> 1,50 <sup>(4)</sup>	1,60	1,90
Altezza H <sub>P</sub> del pianale a pieno carico dal suolo (toleranza ± 10%)	-	-	-	1,10	≥ 0,90 <sup>(3)</sup> 1,20 <sup>(4)</sup>	1,40	1,45	1,30
Massa del veicolo scarico	-	-	-	≥ 3500 < 6000	≥ 7000 <sup>(3)</sup> < 12000 ≥ 4500 <sup>(4)</sup> < 7000	≥ 5500 < 8000	≥ 9000 < 11000	≥ 11000 < 15000
TIPO DI VEICOLO	Auto vettura	Auto vettura	Auto vettura	Autocarro	Bus o Autocarro	Autocarro	Autocarro	Auto articolato

<sup>(1)</sup> Compresa l'attrezzatura di calcolo e registrazione<sup>(2)</sup> La zavorra va posizionata in modo simmetrico rispetto all'asse longitudinale del pianale di carico con tolleranza di 5 cm; il suo baricentro rispetto al suolo è H<sub>ZS</sub> = H<sub>P</sub> + H<sub>ZP</sub> dove:H<sub>P</sub> = altezza del pianale (sommità) a veicolo carico      H<sub>ZP</sub> = altezza del baricentro della zavorra rispetto al pianale<sup>(3)</sup> Autobus<sup>(4)</sup> Autocarro