Gli specialisti in titoli di Stato hanno la facoltà di partecipare al collocamento supplementare, inoltrando le domande di sottoscrizione entro le ore 15,30 del giorno 14 ottobre 2026.

Art. 4.

Il regolamento dei buoni sottoscritti in asta e nel collocamento supplementare sarà effettuato dagli operatori assegnatari il 15 ottobre 2026, al prezzo di aggiudicazione e con corresponsione di dietimi di interesse lordi per quattordici giorni. A tal fine la Banca d'Italia provvederà ad inserire, in via automatica, le relative partite nel servizio di compensazione e liquidazione con valuta pari al giorno di regolamento.

In caso di ritardo nel regolamento dei titoli di cui al presente decreto, troveranno applicazione le disposizioni del regolamento (UE) n. 909/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 e del decreto ministeriale n. 12953 del 17 febbraio 2023, citati nelle premesse.

Art. 5.

Il 15 ottobre 2026 la Banca d'Italia provvederà a versare, presso la Sezione di Roma della Tesoreria dello Stato, il ricavo dei buoni assegnati al prezzo di aggiudicazione d'asta unitamente al rateo di interesse del 3,95% annuo lordo, dovuto allo Stato.

La predetta Sezione di Tesoreria rilascia, per detti versamenti, separate quietanze di entrata al bilancio dello Stato, con imputazione al Capo X, capitolo 5100, art. 3 (unità di voto parlamentare 4.1.171) per l'importo relativo al ricavo dell'emissione ed al capitolo 3240, art. 3 (unità di voto parlamentare 2.1.93) per quello relativo ai dietimi d'interesse lordi dovuti.

Art. 6.

Gli oneri per interessi relativi agli anni finanziari dal 2027 al 2041, nonché l'onere per il rimborso del capitale relativo all'anno finanziario 2041, faranno carico ai capitoli che verranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per gli anni stessi e corrispondenti, rispettivamente, ai capitoli 2214 (unità di voto parlamentare 21.1) e 9502 (unità di voto parlamentare 21.2) dello stato di previsione per l'anno in corso.

L'ammontare della provvigione di collocamento, prevista dall'art. 2 del presente decreto, sarà scritturato, ad ogni cadenza di pagamento trimestrale, dalle Sezioni di Tesoreria fra i «pagamenti da regolare» e farà carico al capitolo 2247 (unità di voto parlamentare 21.1) dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2026 o a quello corrispondente per gli anni successivi.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 13 ottobre 2026

p. Il direttore generale del Tesoro: IACOVONI

26A05462

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 11 settembre 2026.

Disposizioni per l'impiego su strada di dispositivi di sicurezza stradale per i motociclisti (DSM). Modifica e sostituzione del decreto 1° aprile 2019.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada»;

Visto l'art. 47 della legge 29 luglio 2010, n. 120, recante «Disposizioni in materia di sicurezza stradale»;

Visto il regolamento (UE) 2024/3110 del 27 novembre 2024 del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa le norme armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione e abroga il regolamento (UE) n. 305/2011 del 9 marzo 2011;

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 e che abroga la direttiva 89/106/CEE del medesimo Consiglio dell'Unione europea;

Visto il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, di recepimento della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

Visto il decreto legislativo 15 novembre 2021, n. 213, di attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, recante le istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza ed in particolare gli articoli 1 e 2;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 novembre 2001, n. 6792, recante le «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 21 giugno 2004, n. 2367, recante «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» di cui al relativo allegato;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 giugno 2011, recante «Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 1° aprile 2019, prot. n. 121, recante la disciplina per l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti continui su barriere di sicurezza stradale discontinue;

Vista la norma UNI EN 1317, parte 5, del 2007, recante: «Barriere di sicurezza stradali – Requisiti di prodotto e valutazione di conformità per i sistemi di trattenimento dei veicoli»;

Vista la norma UNI EN 1317, parte 1, del 2010, recante: «Sistemi di ritenuta stradali – Terminologia e criteri generali per i metodi di prova»;

Vista la norma UNI EN 1317, parte 2, del 2010, recante: «Sistemi di ritenuta stradali – Classi di prestazione, criteri di accettazione delle prove d'urto e metodi di prova per le barriere di sicurezza inclusi i parapetti veicolari»;

Vista la norma UNI EN 16303 del 2020 recante: «Sistemi di ritenuta stradali – Processo di validazione e verifica per l'impiego di prove virtuali nelle prove d'urto sul sistema di ritenuta stradale»;

Vista la specifica tecnica UNI CEN/TS 17342 del 2019 recante: «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» che ha sostituito la previgente specifica tecnica UNI CEN/TS 1317-8 del 2012;

Considerato che è necessario disciplinare l'impiego su strada di dispositivi di sicurezza stradale per i motociclisti con disposizioni aggiornate alla specifica tecnica vigente UNI CEN/TS 17342: 2019;

Ritenuto necessario individuare le zone stradali da proteggere, nonché definire i criteri per l'installazione su strada dei dispositivi in argomento;

Visto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 81 del 23 dicembre 2024;

Ritenuto di accogliere le osservazioni formulate nel predetto parere;

Vista la nota prot. n. 13102 del 20 maggio 2026 con la quale è stato inviato, ai sensi dell'art. 9-*bis*, commi 1 e 7 della legge n. 317/1986, al Ministero delle imprese e del made in Italy lo schema del presente decreto ai fini della notifica alla Commissione europea in base alla direttiva (UE) 2015/1535;

Vista la nota prot. n. 20043 del 25 maggio 2026, con la quale il Ministero delle imprese e del made in Italy ha provveduto alla predetta notifica;

Vista la nota n. 2026/0261/IT con la quale la Commissione europea ha comunicato di aver ricevuto lo schema di decreto *de quo* in data 25 maggio 2026 ed il termine di conclusione della procedura di cui all'art. 6, par. 1 della direttiva (UE) 2015/1535 per il 26 agosto 2026;

Considerato, che entro il predetto termine non è pervenuto alcun contributo in merito al decreto di cui trattasi;

Decreta:

Art. 1.

Campo di applicazione e finalità

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle barriere di nuova realizzazione o già installate lungo le strade caratterizzate da una velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h, ai sensi del decreto ministeriale 18 febbraio 1992, n. 223.

2. Nel caso di interventi da realizzare su strade esistenti, la velocità di progetto della strada deve essere calcolata per assimilazione sulla base di quanto previsto dal decreto ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792, per la medesima classe funzionale e andamento planimetrico della tratta.

3. Le presenti disposizioni regolamentano l'impiego di dispositivi di sicurezza per motociclisti, di seguito indicati con l'acronimo di DSM, su barriere di sicurezza stradale allo scopo di mitigare la severità dell'impatto dei motociclisti in caso di urto contro una barriera di sicurezza stradale a seguito di caduta del motociclista o del passeggero con scivolamento sulla piattaforma stradale.

4. I DSM devono essere di tipo continuo e posizionati lungo una barriera di sicurezza stradale allo scopo di ritenere e reindirizzare un motociclista che la urta, prevenendo un urto contro gli elementi pericolosi della barriera quali pali, ancoraggi, connessioni o ostacoli situati dietro di essa, al fine di ridurre il rischio associato al contatto diretto con tali elementi.

Art. 2.

Caratteristiche dei dispositivi di sicurezza stradale per motociclisti (DSM)

1. I DSM sono prodotti da costruzione destinati a essere montati sulle barriere di sicurezza stradale, ad esempio, costituite da pali ed elementi longitudinali che presentano una superficie discontinua dal piano stradale fino all'altezza massima dell'elemento longitudinale di contenimento principale, al fine di ottenere una superficie di impatto priva di discontinuità in caso di urto da parte del motociclista.

2. I DSM devono soddisfare i requisiti previsti dalla specifica tecnica UNI CEN/TS 17342 ed essere sottoposti alle prove prescritte per verificarne le caratteristiche prestazionali presso laboratori accreditati secondo la norma UNI CEI EN ISO 17025. La verifica della conformità del DSM è effettuata dal fabbricante sulla base dei risultati delle prove effettuate.

3. I DSM sottoposti con esito favorevole alle prove di urto devono essere corredati di dichiarazione del fabbricante contenente la valutazione della prestazione ed il controllo di produzione in fabbrica (FPC).

Art. 3.

Applicazione dei dispositivi DSM sulle barriere di sicurezza stradale marcate CE

1. Le barriere di sicurezza stradali già marcate CE sono idonee a mitigare la severità dell'impatto dei motociclisti se, oltre a soddisfare le prestazioni dichiarate, sono dotate di DSM di tipo continuo conforme alle disposizioni di cui all'art. 2 delle presenti linee guida e di indirizzo.

2. Nel caso in cui il DSM non si configuri quale elemento aggiuntivo ma è parte integrante della barriera di sicurezza stradale marcata CE, il sistema complessivo

è definito sistema di protezione del motociclista di tipo integrato ed è soggetto alla marcatura CE ai sensi della norma UNI EN 1317-5.

3. Il DSM, se è un elemento aggiuntivo alla barriera di sicurezza stradale marcata CE determina in linea generale una modifica del prodotto. La barriera di sicurezza stradale così modificata deve essere valutata dall'organismo notificato ai sensi della norma UNI EN 1317-5 per la conferma o l'aggiornamento delle prestazioni.

4. In conformità con le prescrizioni stabilite nell'appendice A della norma UNI EN 1317-5 nei casi di lieve modifica del prodotto l'organismo notificato può eseguire le verifiche di cui al precedente comma 3 in modalità virtuale secondo quanto stabilito dalla norma UNI EN 16303.

Art. 4.

Progettazione delle sistemazioni, zone da proteggere e programmi di intervento

1. Ai sensi dei decreti ministeriali 18 febbraio 1992, n. 223, e 21 giugno 2004, n. 2367, la progettazione delle nuove sistemazioni dei margini stradali con la previsione di DSM o di un sistema di protezione del motociclista di tipo integrato deve comprendere un apposito allegato progettuale, redatto da un ingegnere iscritto all'ordine, completo di una relazione motivata in ordine alle scelte progettuali effettuate, con riferimento altresì, alla valutazione del rischio correlato all'evento di urto da parte del motociclista e del passeggero contro la barriera di sicurezza stradale.

2. Le barriere di sicurezza stradale già conformi alla norma UNI CEN/TS 17342 o su cui è applicato il DSM in conformità alle disposizioni di cui alle presenti linee guida e di indirizzo, devono essere installate almeno in corrispondenza delle seguenti zone e configurazioni stradali:

a) sul lato esterno delle curve caratterizzate da un raggio di curvatura inferiore a 250 metri, su entrambe le carreggiate nel caso di configurazione stradale con carreggiate separate;

b) nelle discese pericolose delle strade extraurbane e delle strade urbane di scorrimento segnalate con il segnale di figura II 15 ai sensi dell'art. 89 del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada, su entrambi i margini della carreggiata;

c) in corrispondenza dei restringimenti pericolosi della carreggiata segnalati con i segnali di pericolo di cui alle figure II 17, II 18 o II 19 ai sensi dell'art. 90 del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada, su entrambi i margini delle strade extraurbane e delle strade urbane di scorrimento;

d) nei tratti stradali in cui, nell'ultimo triennio, si sono verificati uno o più incidenti con «fuoriuscita» o «urto contro sicurvia» di motocicli o di ciclomotori nei quali si è determinata la morte o grave infortunio dei conducenti o dei passeggeri.

3. Il progettista dell'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale può, in una relazione tecnica apposita, effettuare valutazioni volte a verificare la possibilità di non installare il DSM, motivando in tal senso l'eventuale scelta, tenendo conto di elementi quali: l'entità e la composizione del traffico, le condizioni di percorrenza, la velocità operativa dei tronchi stradali in esercizio, la geometria plano-altimetrica del tracciato, le caratteristiche degli spazi marginali e di aderenza superficiale, ed ogni altro elemento significativo per la valutazione delle condizioni di sicurezza intrinseca dell'infrastruttura, nonché la possibilità di ricorrere ad altri provvedimenti o azioni di sicurezza attiva o di regolamentazione della circolazione stradale.

4. I programmi d'intervento sono definiti in base ai risultati dell'analisi delle configurazioni di cui ai precedenti commi e sulla base delle valutazioni dell'ente gestore o proprietario della strada.

5. L'installazione del DSM deve essere realizzata per tutta l'estensione prevista dall'inizio del restringimento della carreggiata, della curva o della discesa pericolosa e per un tratto minimo non inferiore a 10 metri prima del restringimento pericoloso, oltre l'estremità sul lato esterno della curva e delle carreggiate e oltre le estremità della discesa pericolosa su entrambi i margini.

6. In deroga a quanto sopra, è consentito non installare il DSM e il sistema di protezione del motociclista di tipo integrato in alcune prevedibili condizioni particolari ed eccezionali (ad esempio, in caso di innevamento copioso e ricorrente), a condizione che l'ente proprietario o gestore della strada verifichi, con apposita relazione tecnica, che l'installazione di tali dispositivi e sistemi possa pregiudicare la sicurezza della circolazione stradale in funzione delle esigenze di manutenzione della strada.

Art. 5.

Installazione di DSM su barriere di sicurezza stradale in esercizio

1. Nei tratti stradali in cui è già in esercizio una barriera di sicurezza stradale laterale, per le zone e le configurazioni stradali indicate al precedente art. 4, comma 2, lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)* delle presenti linee guida e di indirizzo, l'ente proprietario o gestore della strada effettua una valutazione del rischio associato all'urto del motociclista e del passeggero contro la barriera di sicurezza stradale.

2. La valutazione dell'ente è effettuata sulla base di un'analisi tecnica di dettaglio completa di una relazione motivata redatta da un ingegnere iscritto all'ordine, in ordine alle specifiche criticità riscontrate e alle eventuali scelte progettuali necessarie per l'adeguamento tecnico dei margini stradali ai fini della mitigazione del rischio di fuoriuscita dalla carreggiata e di urto del motociclista o del passeggero contro la barriera di sicurezza stradale. Tale analisi tecnica è eseguita in relazione all'infrastrut-

tura e alla circolazione stradale e agli altri elementi che concorrono alla sicurezza già indicati all'art. 4, comma 3, delle presenti linee guida.

3. Fermo restando quanto previsto dall'art. 2 del presente decreto in ordine alle caratteristiche dei DSM, in relazione alla possibilità di installare i DSM su barriere già in esercizio, è previsto quanto segue:

a) per le barriere di sicurezza stradale in esercizio marcate CE ovvero rispondenti ai requisiti di cui alla norma UNI EN 1317-2, è necessario che il sistema costituito dalla barriera di sicurezza stradale e dal DSM sia certificato CE quale sistema di protezione del motociclista di tipo integrato ai sensi dell'art. 3, comma 2, ovvero la barriera sottoposta a modifica di prodotto sia certificata CE ai sensi dell'art. 3, comma 3;

b) sulle barriere di sicurezza stradale poste in esercizio prima dell'entrata in vigore della norma UNI EN 1317-5 e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 giugno 2011 e rispondenti al decreto del Ministro dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, e successive modificazioni ed integrazioni, è possibile installare i dispositivi di sicurezza per i motociclisti (DSM) senza ulteriori verifiche, a condizione che siano tecnicamente compatibili con i sistemi costituiti dalla barriera di sicurezza stradale e dal DSM, cioè che abbiano superato rispettivamente le prove previste dalle norme UNI EN 1317-2 e UNI CEN/TS 17432, e che siano soddisfatti i seguenti tre requisiti:

i. gli elementi del collegamento del DSM alla barriera sono gli stessi utilizzati nelle prove condotte sul DSM e posti alla stessa distanza tra di loro; nel caso in cui tale condizione non è soddisfatta, deve essere eseguita la prova prevista al punto 6.9.4. della specifica tecnica UNI CEN/TS 17342;

ii. la distanza da terra del bordo inferiore del DSM nell'installazione non differisce da quella delle prove più di 2 cm e comunque è tale da assicurare il normale deflusso delle acque;

iii. la barriera in esercizio ha una deflessione dinamica non superiore a quella della barriera di prova; nel caso in cui tale condizione non è soddisfatta, deve essere effettuata con esito positivo la prova di contenimento prevista dalla norma UNI EN 1317-2 per la classe corrispondente;

c) il DSM può essere installato su un'altra barriera di sicurezza stradale già in esercizio senza ulteriori verifiche a condizione che il DSM e la barriera in esercizio siano tecnicamente equivalenti ad un sistema, costituito da barriera e DSM, che ha superato le prove previste dalle norme UNI EN 1317-2 e UNI CEN/TS 17342, e a condizione che la barriera già in esercizio e quella sottoposta a prove d'urto insieme al DSM abbiano stesso interasse, tipo di paletto, profondità di infissione, altezza complessiva fuori terra e altezza dal suolo della lama, nonché uguali supporti e materiali dei componenti principali (tipicamente paletti e lama).

4. I DSM conformi alla previgente specifica tecnica UNI CEN/TS 1317-8 e già in esercizio su barriere di sicurezza stradale o già immessi sul mercato alla data di entrata in vigore del presente decreto rispondono, ai fini del presente decreto, ai requisiti di mitigazione del rischio di urto del motociclista e del passeggero contro la barriera di sicurezza stradale.

Art. 6.

Conformità dell'installazione

1. I DSM devono essere dotati di apposito manuale per l'utilizzo e l'installazione, che riporti i contenuti minimi previsti dall'allegato 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 giugno 2011 per i dispositivi di ritenuta stradale per quanto applicabile al DSM.

2. Per lavori che prevedono l'installazione di DSM il produttore deve inoltre rilasciare la certificazione relativa al corretto montaggio ed installazione del DSM, in attuazione dell'art. 18, comma 22 dell'allegato II.12 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

3. Al termine della posa in opera di un DSM deve essere redatto il certificato di corretta posa, in analogia a quanto previsto dall'art. 5 dell'allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 21 giugno 2004, n. 2367.

Art. 7.

Entrata in vigore

1. I lavori relativi all'installazione di DSM con procedura di affidamento in corso e quelli per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, sia stato approvato un progetto di fattibilità tecnico-economica ai sensi del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, seguono le disposizioni dettate dal previgente decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 1° aprile 2019, prot. n. 121.

2. Il presente decreto abroga le disposizioni del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 1° aprile 2019, prot. n. 121.

3. Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed al fine di consentire la diffusione di DSM compatibili con le diverse tipologie di barriere di sicurezza stradale sul mercato, entra in vigore centottanta giorni dopo la data di pubblicazione.

Roma, 11 settembre 2026

Il Ministro: SALVINI

Registrato alla Corte dei conti il 5 ottobre 2026
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, n. 3361

26A05446