

PROPOSTE PER LA SICUREZZA DEI CANTIERI AUTOSTRADALI

Riteniamo non più rinviabile una decretazione d'urgenza da parte del Governo in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri (fissi e mobili) connessi alle attività (ordinarie e straordinarie) di intervento su strade e autostrade.

Chiediamo un Decreto legge che intervenga su DM 4 marzo 2013 e su Testo Unico sulla sicurezza (Dlgs n. 81/ 2008 e s.m.i.)

1) In merito al T.U 2008 (Codice Sicurezza sul lavoro), nello specifico al Titolo IV (Cantieri temporanei e mobili) Capo I (Misure per la salute e sicurezza nei cantieri temporanei o mobili) Art 89 - Definizioni, che al punto 1 lettera a) nella parte in cui definisce: *“cantiere temporaneo o mobile, di seguito denominato: “cantiere”:* *qualunque luogo in cui si effettuano lavori edili o di ingegneria civile il cui elenco è riportato nell’Allegato X”;* al comma 1 dell’Allegato X occorre specificare meglio cosa si intende per *“opere stradali”*.

Occorre introdurre **specifiche “classi di rischio”** per i vari tratti autostradali (le più alte dove avvengono il maggior numero di incidenti sono proprio quelle in assenza di corsia di emergenza, di banchine, con doppio senso di marcia, con tortuosità della strada, con successioni di gallerie e curve ecc.).

E' necessario, quindi, procedere ad una “classificazione” dei vari tronchi autostradali definendone il grado di rischio, secondo il principio “della collocazione del cantiere”. Prevedere **un’indicazione più chiara e prescrittiva delle distanze di segnalazione, delle procedure e dei mezzi.** Questo comporta un necessario aggiornamento dell’Art 100 d.lgs 81/08 – Piano di sicurezza e di coordinamento - **introducendo l’obbligo di predisposizione già nei PSC (Allegato XV - vedi Nota*) di delimitazione delle aree cantiere con delle paratie o blocchi di cemento armato** a protezione distanziata delle squadre di lavoro che siano capaci di contenere

eventuali svii dei veicoli in transito (p.es Barriera New Jersey in calcestruzzo di classe superiore a H3, se non vi sono possibili ulteriori soluzioni).

Il provvedimento normativo deve necessariamente affrontare il tema delle qualificazioni delle imprese puntando alla specializzazione certificata.

Rispetto all'Art 90 – **Obblighi del committente o del responsabile dei lavori** - ed all'Allegato VII – **Idoneità, tecnico professionale**

Occorre fare maggior attenzione nella verifica dell'idoneità tecnico professionale, ossia una valutazione che tenga conto anche della professionalità, della preparazione tecnica e del kow how (competenze) delle imprese esecutrici nonché affidatarie.

Inoltre tenendo conto della difficoltà oggettiva, anche da parte delle OO.SS. e degli RLST di essere presenti nei cantieri autostradali che, per loro natura, non sono accessibili a coloro i quali non possiedono l'autorizzazione ad hoc (POS) si chiede un potenziamento del ruolo degli RLS delle imprese esecutrici.

2) Rispetto al DM 4 MARZO 2013 riteniamo necessario **integrarlo e modificarlo** anche in base all'art 6 dello stesso – **Revisione e Integrazione**

In riferimento all'Art 3 del DM – **Informazione e formazione** ed all'Allegato II – **Schema di corsi di formazione... etc.**

- è fondamentale introdurre la differenziazione nella formazione obbligatoria presso gli organismi paritetici del settore, tra allestimento e posa della segnaletica, gestione e organizzazione degli strumenti/sbarramenti di protezione collettiva, con ampliamento delle ore.

**Nota : Allegato XV – Contenuti minimi dei piani di sicurezza nei cantieri temporanei o mobili; comma 2 - Piano di sicurezza e di coordinamento; al punto 2.1. – Contenuti minimi; al 2.1.2. lettera d) le scelte progettuali ed organizzative, le procedure, le misure preventive e protettive, in riferimento: 1) all'area di cantiere*

Allegato XV.1 - Elenco indicativo e non esauriente degli elementi essenziali utili alla definizione dei contenuti del PSC – punto 1: *Gli apprestamenti comprendono: ponteggi; trabattelli...etc.*

In riferimento all'Allegato I del DM – **Criteri minimi per la posa, il mantenimento e la rimozione della segnaletica di delimitazione e di segnalazione delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.**

Al punto 2.1 – **Dotazione delle squadre di intervento**

- occorre sostituire lo sbandiatore con segnali meccanici ad illuminazione gialla e rossa se non in caso di incidente autostradale ed intervento successivo;
- occorre inserire il divieto di attività in presenza di un solo addetto sia per la segnalazione che per la predisposizione dei materiali segnaletici nei tratti più a rischio o nei periodi di maggior traffico. Le imprese dovranno assicurare la presenza costante di un assistente o Caposquadra responsabile delle applicazioni delle norme in materia di sicurezza. Non è consentito l'allontanamento dell'Assistente o Caposquadra che dovrà trovarsi sempre a disposizione della polizia stradale e dei funzionari della Società Concessionaria o della Direzione lavori.

Al punto 2.4 – **Presegnalazione di inizio intervento**

- occorre inserire l'obbligo di segnalazione di interventi ordinari presso le principali auto stazioni in un raggio minimo di 200 km;
- occorre inserire un potenziamento dei controlli da parte della Polizia stradale in prossimità dell'inizio segnalazione lavori;
- occorre introdurre, come già sperimentato in Nord Europa, del ricorso alle tecnologie telematiche per avvertire tutti coloro che conducono mezzi della presenza degli operai al lavoro sulla strada;

Al punto 6.7 – **Segnalazione di interventi all'interno delle gallerie con una corsia per senso di marcia**

- occorre una revisione delle modalità di intervento in galleria, con particolare attenzione a quelle a lunga percorrenza.

3) Infine, riteniamo necessario intervenire nell'ambito delle normative e nei contesti di riferimento:

- sull'obbligo di deposito e utilizzo delle barriere collettive per ogni tratta stradale/autostradale in caso di intervento in presenza di traffico aperto;
- sull'obbligo di riduzione ad una corsia in tutti i casi nei quali ve ne siano tre (due corsie delimitate ciascuna da coni, delle quali una viene utilizzata come vera area di cantiere e l'adiacente come corsia franca, nella quale venga interdetto l'accesso sia dei lavoratori e mezzi di cantiere, sia del traffico) e deviazione del traffico sulla carreggiata opposta in tutti gli altri casi;
- sulla rimodulazione al rialzo della distanza di inizio cantiere se in presenza di tratti particolarmente tortuosi;
- sul divieto di transito dei mezzi pesanti se non per motivi di urgenza connessi ad esigenze di pubblica utilità, in caso di cantieri fissi su strada ad alto rischio (presenza di tornanti, gallerie, assenza di doppio senso, carreggiata di emergenza, ecc.);
- sulla normazione della presenza obbligatoria della Polstrada nei tratti più a rischio durante l'attività del cantiere e dell'effettivo utilizzo di sistemi di rilevazione tipo autovelox o tutor con sorveglianza continua.
- sul potenziamento dei controlli sullo stato dei mezzi di autotrasporto e sul rispetto rigoroso dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei mezzi;