

CANTIERI STRADALI E DM 22 GENNAIO 2019:

COSA CAMBIA PER IL COORDINATORE?

arch. Emanuela Dal Santo

A partire dal 15 marzo 2019 il Decreto Ministeriale 4 marzo 2013 relativo alle attività previste nei cantieri stradali non è più in vigore, in quanto sostituito dal Decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 22 gennaio 2019.

Il decreto, che aggiorna il precedente, apporta modifiche di un certo rilievo per quanto attiene a compiti e responsabilità del datore di lavoro dell'impresa – modifiche che sono state oggetto di approfondimento di numerosi testi - ma quali cambiamenti impattano, in concreto, sul coordinatore per la sicurezza?

Come il precedente, il decreto individua i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di installazione, disinstallazione, manutenzione della segnaletica stradale destinata alle **attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare**.

A differenza del precedente, riconoscendo che non tutte le casistiche di cantiere stradale sono trattate nell'Allegato I al decreto stesso, il nuovo decreto stabilisce che per situazioni non disciplinate nell'allegato si devono utilizzare criteri equivalenti. Aggiunge anche i **coordinatori per la sicurezza tra le figure responsabili di dare evidenza dell'adozione ed applicazione dei criteri minimi di sicurezza del citato Allegato I**. Nel decreto precedente, forse per una dimenticanza, era infatti previsto che le procedure fossero contenute nel PSC (riferimento all'art. 100 del D.Lgs. 81/08) ma non si parlava di coordinatori. E comunque, non solo di attività di competenza del CSP si tratta, come sembrerebbe indicare il richiamo all'art. 100 del D.Lgs. 81/08, ma anche del CSE. E ciò è ovvio, considerato che le azioni del CSE devono essere volte alla verifica del rispetto delle disposizioni date nel PSC (e non di quelle date dalle singole imprese nel relativo POS).

Mentre nel precedente decreto non era precisato quali lavoratori dovessero ricevere adeguata informazione, formazione ed addestramento ("ciascun lavoratore"), tali doveri a carico del datore di lavoro - si tratti di gestore delle infrastrutture o delle imprese esecutrici - sono ora specificamente riferiti **agli addetti alle attività specificamente connesse alla apposizione, integrazione e rimozione della segnaletica**. Cioè, chi lavora all'interno del cantiere stradale e non partecipa alla gestione della segnaletica relativa non deve necessariamente avere informazione, formazione ed addestramento specifici. Nel nuovo decreto è anche previsto che **tutti i lavoratori devono avere completato il percorso formativo prescritto**, non essendo più previsto che solo la maggioranza di essi sia in possesso di competenze specifiche. Inoltre, viene introdotto il principio secondo cui **la maggioranza degli operatori** (o almeno uno nel caso di una squadra composta da due persone) deve avere **esperienza nella categoria di strada interessata dalle attività**.

Nel decreto viene anche ribadito quanto già previsto precedentemente **in caso di nebbia, di precipitazioni nevose o, comunque, di condizioni che possano limitare notevolmente la visibilità o le caratteristiche di aderenza della pavimentazione**, ovvero che **le relative attività sono vietate**, a meno che si tratti di attività di **rimozione di ogni e qualsiasi sbarramento di cantiere e della relativa segnaletica** (sempre che lo smantellamento del cantiere e la rimozione della segnaletica non costituiscano un pericolo più grave per i lavoratori e l'utenza stradale), o di lavori ed interventi di emergenza o aventi carattere di indifferibilità. Tale disposizione deve quindi trovare spazio all'interno del PSC, unitamente, se del caso, a disposizioni specifiche per le attività di rimozione citate.

Disposizioni specifiche, eventualmente integrative rispetto a quelle dell'ente gestore della strada, possono essere necessarie/opportune anche per l'individuazione della *tipologia di presegnalazione più adeguata (ad esempio, sbandieramento con uno o più operatori, moviere meccanico, pannelli a messaggio variabile, pittogrammi, strumenti diretti di segnalazione all'utenza tramite tecnologia innovativa oppure una combinazione di questi)*, facendo tesoro della possibilità offerta dalla modifica normativa di impiego di "tecnologie innovative", anche se non meglio definite (forse proprio perché innovative e quindi in fieri).

Anche il punto 3.3 dell'allegato, relativo agli spostamenti a piedi del personale in galleria e lungo ponti e viadotti, vede alcune modifiche che ci possono interessare. In particolare:

"Gli spostamenti lungo il ponte o il viadotto o all'interno della galleria che avvengono ad una certa distanza dall'imbocco sono segnalati e, previa valutazione, la segnalazione è ripetuta all'interno della galleria o lungo il ponte o il viadotto.

Nel caso di gallerie con una sola corsia per senso di marcia le attività di presegnalazione vengono poste in atto nel solo senso di marcia interessato dall'intervento.

In caso di indisponibilità di aree per lo stazionamento in sicurezza dello sbandieratore e del veicolo, fatte salve le situazioni di emergenza descritte al punto 6, si dovrà procedere alla cantierizzazione temporanea del tratto."

Nei casi in cui l'attraversamento stradale è consentito e **si rende necessario**, vengono considerate (come nel decreto del 2013) le sole strade con una corsia per senso di marcia, eliminando la necessità, per l'adozione di particolari cautele, di un'elevata intensità di traffico. **Non è più previsto l'obbligo di:**

- posizionare in sicurezza il veicolo di servizio a circa 50 metri prima del punto di attraversamento (sulla corsia di emergenza, sulla banchina o sulla prima piazzola utile);
- attivare i dispositivi supplementari a luce lampeggiante ed i pannelli luminosi con segnali a messaggio variabile in dotazione al veicolo;
- dislocare l'operatore addetto allo sbandieramento almeno 100 m prima del veicolo di servizio.

Nella definizione dell'organizzazione del cantiere fisso è stato introdotto un nuovo parametro, oltre al tipo di strada e relative caratteristiche geometriche e alla visibilità legata agli elementi geometrici della strada, ovvero la **considerazione degli ingombri e della visibilità conseguenti alla tipologia di cantiere da adottarsi.**

Il punto 7.4 "Installazione della segnaletica" è stato integrato con disposizioni relative ad interventi su strade con più corsie per senso di marcia ed assenza di corsia di emergenza e a segnaletica per la chiusura della corsia di sorpasso.

Per quanto attiene alla rimozione della segnaletica per fine lavori, si è data risposta ad una criticità operativa, concedendo che *nei tratti privi della corsia di emergenza ove le manovre in retromarcia possono risultare particolarmente difficoltose e pericolose, la rimozione della segnaletica di preavviso può essere effettuata nel senso del traffico supportata da adeguata presegnalazione.*

Il punto 7.6 "Segnalazione e delimitazione dei cantieri mobili" risulta particolarmente più corposo ed esaustivo, con definizione maggiormente dettagliata delle disposizioni da dare per le attività propedeutiche nei vari contesti operativi.

Infine, dall'allegato I è stato eliminato il punto 6.7 "Segnalazione di interventi all'interno di gallerie con una corsia per senso di marcia", aggiungendo un punto 8, di analogo contenuto ma più correttamente collocato nelle attività e non nelle modalità di gestione di emergenze. Nella gestione di questa casistica di intervento, è prevista la possibilità di **semplificare la regolamentazione del traffico qualora gli interventi siano di durata inferiore alle 4 ore.**

Fondamentale, comunque, sarebbe che tutti i gestori delle infrastrutture (e non solo alcuni) individuassero le tratte omogenee, e procedessero alle *necessarie rappresentazioni grafico/schematiche dei sistemi segnaletici da adottare per situazioni omogenee, con indicazione della tipologia, della quantità e della posizione dei segnali*, come previsto dal punto 1 dell'allegato I. Disporre di indicazioni di tale natura consentirebbe omogeneità di intervento, sicurezza nell'individuazione di procedure, responsabilità di individuazione delle stesse in capo ai gestori delle infrastrutture, che effettivamente sono in possesso di tutti i dati relativi a traffico, velocità, incidentalità ecc. delle singole tratte, e non in capo al CSP (e poi al CSE e alle imprese) che spesso non è in grado di rintracciare alcuno dei documenti/dati necessari.