

Sommario

Editoriale
di Cristina Settimelli **2**

**Novità
e prospettive**
di Emira Behri **4**

**Uno strumento
fondamentale**
di Luca Sordini **10**

**Notevole
è l'apprezzamento**
di Walter Noris **15**

**Dal confronto
interministeriale
risultati apprezzabili**
di Maurizio Massardo **17**

**La nostra
battaglia**
di Maurizio Cesaretti **19**

**Tavola rotonda
Vincere la sfida della
salute e sicurezza**
22

**Accadde il ...
26 marzo 2017**
di Guido Barucci **36**



PIÙ SICUREZZA { SUL LAVORO, PER LA VIABILITÀ

L'infortunio stradale non è sempre un incidente

13 GIUGNO 2019

CGIL
FILLEA **FILT-CGIL**

in questo numero

L'INFORTUNIO STRADALE NON È SEMPRE UN INCIDENTE

Fillea e Filt insieme per innalzamento sicurezza nei luoghi di lavoro

di Cristina Settimelli - Segretaria Nazionale Filt Cgil

Il tema della sicurezza è uno dei temi centrali della politica della Filt che vede un impegno costante di tutte le strutture sul territorio ed a livello nazionale nel rapporto con le associazioni di categoria e il ministero. Ciò nonostante, anche nei comparti di nostra competenza in questi ultimi anni, registriamo un aumento degli infortuni e delle morti cosiddette “bianche”. Le cause sono molteplici, non mi ci soffermo, se non per richiamare l’attenzione della politica e del governo rispetto alle mancate risposte sui decreti attuativi di collegamento al Decreto legislativo 81/08 per alcuni comparti come porti, marittimi e sistema ferroviario.

Su queste pagine vogliamo valorizzare il percorso realizzato da Filt e Fillea nazionale, assieme alle federazioni dei trasporti e dell’edilizia di Cisl e Uil, al tavolo tripartito attivato presso il Ministero del Lavoro. A partire da un

Le linee guida applicative sono rivolte a tutti i soggetti interessati, a partire dai gestori delle infrastrutture sia pubblici sia privati, alle imprese appaltatrici, esecutrici e affidatarie

comune impegno sui temi legati alla promozione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, il confronto ha consentito l’elaborazione di documenti e proposte congiunte e successivamente la formulazione di soluzioni condivise, recepite poi nel nuovo decreto

interministeriale del 22 gennaio 2019. Secondo le previsioni del testo unico disciplina le attività lavorative svolte in presenza di traffico veicolare ai fini della riduzione dei rischi.

Il lavoro svolto da tutti i soggetti e la comune volontà di rafforzare le tutele per tutti coloro che operano in strada, al di là della mera applicazione del decreto, ha prodotto delle linee guida applicative chiare. Sono rivolte a tutti i soggetti interessati, a partire dai gestori delle infrastrutture sia pubblici sia privati, imprese appaltatrici, esecutrici e affidatarie, costituendo la condizione minima per l’innalzamento dei livelli di sicurezza.

Un lavoro fondamentale per la modifica del decreto precedente. Per valorizzare questa buona pratica abbiamo deciso di organizzare assieme alla Fillea il convegno sulla sicurezza stradale “Più sicurezza sul lavoro per la Viabilità - L’infortunio stradale non è sempre un incidente” del 13 giugno scorso.



Il convegno ha visto la partecipazione di un'ampia rappresentanza del quadro dirigente, centrale e periferico delle due categorie, insieme alla confederazione e agli interlocutori istituzionali con i quali nei mesi passati ci siamo confrontati in sede di definizione del nuovo decreto. È stata un'occasione importante anche per richiamare gli interlocutori ministeriali ad ulteriori impegni assunti, quali la definizione di criteri omogenei per la raccolta dei dati su infortuni e incidenti lungo il nastro stradale e la definizione di una banca dati ad oggi inesistente. L'impegno della Filt va oltre la promozione del convegno ed è concentrato sulla promozione e divulgazione dei contenuti del nuovo decreto. È ben rappresentato dal primo seminario formativo, rivolto a delegate, delegati e rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza di Anas, Autostrade e società regionali che applicano i contratti di riferimento, organizzato il 30 maggio scorso. Seguiranno momenti di verifica, anche a carattere regionale, da programmare nel 2020, unitamente alla costituzione di un gruppo di lavoro per il monitoraggio dello stato di attuazione del decreto nelle medesime società e l'elaborazione di proposte utili.

La promozione del convegno va contestualmente inserita in un quadro più complessivo di rinnovato impegno da parte della nostra confederazione sui temi della salute e sicurezza sul lavoro che, insieme a Cisl e Uil, ha da tempo riproposto tale tematica quale asse centrale dell'azione sindacale, nell'ambito della contrattazione e nei confronti degli interlocutori istituzionali, ritenendo indecente per un paese civile il continuo aggiornamento statistico degli infortuni registrato ogni anno.

Siamo consapevoli che una parte importante di questi infortuni, verificandosi sulla strada, riguarda direttamente la nostra categoria, interessando diversi settori (autotrasporto, trasporto pubblico, viabilità).

Per rafforzare la prevenzione sono necessari, non solo specifici interventi che guardano ai processi formativi e di addestramento, nonché una reale promozione e valorizzazione del ruolo dell'RIs, nell'ambito della contrattazione ma anche, sul piano generale, una seria programmazione da parte dell'esecutivo e dei soggetti incaricati. Serve rafforzare il quadro legislativo di riferimento, l'integrazione degli organici degli enti preposti alle funzioni di controllo e vigilanza nei luoghi di lavoro, al rispetto delle regole e della legalità nelle condizioni di lavoro.

Va dunque colta, anche attraverso un nostro contributo alla confederazione, l'occasione che sembra essersi aperta, ma da verificare, nell'ambito dell'interlocuzione delle parti sociali con il nuovo governo che si è impegnato a garantire un tavolo permanente sulla sicurezza sul lavoro, esprimendo quantomeno una sensibilità, sociale e culturale, su un tema che i governi precedenti non hanno certamente considerato tra quelli da affrontare in via prioritaria.

Il lavoro che ci aspetta come Filt è certamente impegnativo a partire dai temi evidenziati al tavolo ministeriale in sede di riscrittura del decreto.

Ma come Filt abbiamo uno sguardo ampio su l'insieme del settore dei trasporti essendoci dotati della Consulta Nazionale della Sicurezza e avendo attivato iniziative di collaborazione con l'Inca, la Cgil e con Enti e Istituzioni. □

Come impegni ora ci aspettiamo la definizione di criteri omogenei per la raccolta dei dati su infortuni e incidenti lungo la strada e la definizione di una banca dati ad oggi inesistente

contenute nel resoconto

lavori edili e di ingegn...ducibili
le. Occorre un'interp...antica
anche le attività di r...delle
cità per i mezzi pesan...dei
leta deviazione del...sia

DIM 22 gennaio 2019*

Novità e prospettive

di Ermira Behri - Segretaria nazionale Fillea Cgil

“L’**infortunio stradale non è sempre un incidente**” recita il sottotitolo dell’iniziativa “Più sicurezza sul lavoro. Più sicurezza per la viabilità”. In questi ultimi anni, purtroppo, si sono moltiplicate le tragedie sul lavoro che hanno visto il coinvolgimento di lavoratori che operano lungo strade ed autostrade, pubbliche e private, investiti da automobili e tir. Per questo come sindacati delle costruzioni e dei trasporti abbiamo chiesto con forza un intervento del legislatore per rafforzare le procedure già esistenti a protezione dei lavoratori. I dati sugli incidenti stradali, avvenuti in prossimità dei cantieri stradali nei quali siano rimasti coinvolti lavoratori, rilevati dall’Asaps (Associazione Sostenitori Amici Polizia stradale), confermano un aumento delle vittime nel 2016

ed un inizio altrettanto negativo nel 2017. Dall’elaborazione fatta dalla Filt Cgil invece emerge che, dal 2012 al 2016, è aumentata la percentuale del coinvolgimento dei lavoratori impegnati in attività su strada con presenza di traffico veicolare con

La necessità di nuovi interventi migliorativi a norme e leggi in vigore ci ha spinto a chiedere uno specifico confronto al Ministero del Lavoro e delle Infrastrutture e Trasporti

aumento sia del numero delle vittime che dei feriti. L’analisi si concentra sulla tipologia di strada ed il mezzo coinvolto ma soprattutto sul tipo di attività svolta. I cantieri piccoli di manutenzione e sfalcio erba sono più

spesso coinvolti mentre il dato del 2016 conferma purtroppo l’aumento delle vittime nei cantieri, anche in quelli fissi e anche nella posa e rimozione della segnaletica. La consapevolezza della necessità anche di nuovi interventi migliorativi a norme e leggi in vigore ci ha spinto a chiedere con insistenza una sede di confronto specifica al Ministero del Lavoro e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il confronto era già iniziato con un primo incontro al Mit a giugno 2016, seguito dall’incontro al Ministero del Lavoro a novembre dello stesso anno in presenza anche della polizia stradale. Una nuova fase del confronto si avvia il 31 marzo 2017 presso il Mit, a seguito di un incontro chiesto con urgenza dalle rappresentanze sindacali dei lavoratori edili e dei trasporti di Cgil, Cisl e Uil, dopo il



tragico incidente sulla A10 Genova-Savona dove un camion ha travolto un gruppo di operai edili al lavoro in un cantiere sull'autostrada.

In quell'occasione l'incontro si tiene alla presenza non solo dei due ministeri e della polizia stradale ma anche dell'Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) e dell'Anas.

L'esito della riunione prevede l'avvio di un confronto di lavoro congiunto per identificare le misure da adottare e da recepire attraverso un aggiornamento delle norme in materia, per rafforzare la sicurezza dei cantieri stradali e rendere le strade italiane più sicure sia

per chi lavora in autostrada sia per chi viaggia. In seguito, il 19 aprile 2017, si avvia formalmente presso il Ministero del Lavoro il confronto tecnico istituito per un riesame dei contenuti del Decreto interministeriale del 4 marzo 2013. In quell'occasione, alla presenza, tra i rappresentanti istituzionali, oltre ai due ministeri interessati alla revisione del richiamato Dim, anche dei delegati dei ministeri della Salute e degli Interni, unitamente a rappresentanti Inail, Anas, Aiscat e Aspi, è stata svolta una prima riflessione sulla base dei contributi predisposti attraverso due documenti preparatori, curati da Cgil, Cisl, Uil dell'edilizia e dei

trasporti ed effettuata una valutazione circa la metodologia da adottare per il proseguimento dei lavori. Viene presa la decisione che alle successive riunioni tecniche saranno invitati anche i rappresentanti delle Regioni, Province e Comuni, l'Ispettorato del Lavoro e, per la parte datoriale, i rappresentanti di Ance e Cna.

Una nuova fase del confronto si avvia a marzo 2017 dopo il tragico incidente sulla A10 dove un camion ha travolto un gruppo di operai edili al lavoro in un cantiere

Il 4 maggio 2017 inizia il primo confronto tecnico alla presenza di tutti gli interlocutori coinvolti. Il 22 febbraio 2018 si concludono i lavori del confronto tecnico con l'approvazione anche di un resoconto condiviso.

Ci vorranno purtroppo quasi 10 mesi prima che il provvedimento arrivi, il 13 dicembre 2018, alla Conferenza Stato - Regioni per l'acquisizione del parere. Il nuovo decreto interministeriale del 22 gennaio 2019 viene pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 13 febbraio 2019 e quindi entra in vigore il 15 marzo 2019. Facendo un passo indietro va ricordato che l'importante risultato conseguito con la pubblicazione del Dim del 22 del gennaio 2019 è frutto di un percorso articolato e complesso, promosso dal Sindacato dal 2007, con la pubblicazione da parte dell'Ispesl (Istituto Superiore per la Prevenzione e la Sicurezza del Lavoro) delle "Linee guida per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori operanti nei cantieri stradali e autostradali, temporanei e mobili", elaborate nell'ambito di un progetto di ricerca promosso dalla Regione Umbria e dalle organizzazioni sindacali unitarie di Cgil, Cisl e Uil dei trasporti e degli edili, a partire dall'analisi degli infortuni e delle malattie professionali.

PIÙ SICUREZZA { SUL LAVORO PER LA VIABILITÀ

L'infortunio stradale non è sempre un incidente

*** Il Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, di concerto con il Ministro della Salute e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua le procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.**





Questo percorso è proseguito con la sottoscrizione di un avviso comune tra le parti datoriali, Anas ed Aiscat, e sindacali, Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, riguardante la proposizione di un emendamento al decreto legislativo 81/2008, Testo Unico sulla Sicurezza, che prevedesse l'adozione di un "Regolamento specifico in materia di sicurezza stradale e sicurezza per gli operatori che vi operano". L'emendamento proposto è stato recepito nel T.U., all'articolo 161, comma 2 bis, che ha fissato una scadenza di dodici mesi per l'emanazione, con decreto dei ministeri del Lavoro, della Salute, delle Politiche Sociali e delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, del "Regolamento per l'individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione

della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare". Successivamente alla proposizione, da parte del sindacato di settore dei trasporti, di un progetto politico coerente in favore del trasporto, presentato nel corso di un'iniziativa

I cantieri stradali e autostradali, in presenza di traffico veicolare, costituiscono specifici ambienti di lavoro, su cui convergono attività di diversa natura

promossa in materia di sicurezza, è stato possibile istituire, presso il Ministero del Lavoro, un confronto tripartito, con la partecipazione di soggetti istituzionali (Ministeri, coordinamento delle Regioni, Inail e Istat), delle rappresentanze aziendali (Anas, Aiscat, Ance) e sindacali, che,

dopo un lavoro di quasi due anni, ha varato il testo del regolamento, recepito con Dim 4 marzo 2013.

Va sottolineato che i cantieri stradali e autostradali, in presenza di traffico veicolare, costituiscono specifici ambienti di lavoro, su cui convergono attività di diversa natura. Per assicurare le necessarie condizioni di sicurezza e prevenire gli infortuni sul lavoro, con particolare riferimento alle fasi di allestimento, di manutenzione e di rimozione della segnaletica di cantiere, occorre considerare diversi fattori. Tra questi la conoscenza e l'analisi degli infortuni occorsi, la definizione di apposite procedure lavorative, la programmazione di adeguati interventi formativi, informativi e di addestramento, considerando che gli infortuni che avvengono su strada, seppure considerati dalle statistiche quali "eventi in occasione di lavoro", vengono troppo spesso archiviati



stradali. Tra le innovazioni introdotte ci sono la formazione obbligatoria di tutti i lavoratori in relazione alla tipologia di strada su cui sono chiamati ad operare e l'aumento delle ore di aggiornamento, l'utilizzo di tecnologie innovative per dotare i cantieri stradali di segnalazioni sempre più efficaci, il rafforzamento del ruolo dei Rappresentati della Sicurezza, Rls e Rlst, e l'obbligatorietà di indumenti ad alta visibilità in classe 3 su tutte le categorie di strada. Fondamentale è stata la revisione del capitolo sui cantieri mobili e delle modalità di intervento in galleria. Altro aspetto molto importante è riferito ai criteri da adottare per la classificazione delle tratte stradali. Per gli schemi segnaletici del cantiere stradale non verranno più prese in considerazione solo le caratteristiche tecniche (corsie, curve, larghezza della carreggiata) ma anche il volume di traffico e la frequenza di incidenti. Importante anche aver fissato procedure più stringenti per le lavorazioni da svolgere in condizioni di emergenza, come in caso di incidente, e con cantieri mobili, in caso di riparazione buche e sfalcio erba, che costituiscono condizioni particolarmente rischiose dal punto di vista del rischio lavorativo.

Fillea e Filt, insieme alle altre organizzazioni sindacali di Cisl e Uil, che hanno lavorato tenacemente nei confronti di tutte le istituzioni competenti per il miglioramento di questo provvedimento normativo, riconoscono l'importanza di questo decreto, ma sono anche consapevoli che non è esaustivo e che, insieme alla più complessiva normativa sulla sicurezza del lavoro, manifesterà i propri effetti positivi soltanto se tutti i soggetti in campo (datori di lavoro, committenti e imprese appaltatrici) lo rispetteranno concretamente e le istituzioni competenti ne vigileranno la corretta attuazione.

come semplici "incidenti stradali" e non valutati sufficientemente dal punto di vista della prevenzione, adottabile anche dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro.

Oggi possiamo confermare che con il decreto del 22 del gennaio 2019, il cui testo recepisce integralmente quanto convenuto al tavolo tripartito attivato presso il Ministero del Lavoro, si sono fatti importanti passi in avanti, sia rispetto agli obiettivi che il sindacato si era posto, sia relativamente alle integrazioni migliorative introdotte al Decreto, ai fini dell'accrescimento della prevenzione dei rischi da investimento, presenti nelle diverse tipologie di cantiere stradale. Il provvedimento si compone di 6 articoli e 2 allegati tecnici. La Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro, con il coinvolgimento dell'Inail e dei soggetti preposti al controllo della circolazione stradale, è chiamata

Gli infortuni che avvengono su strada vengono troppo spesso archiviati come semplici "incidenti stradali" e non valutati sufficientemente dal punto di vista della prevenzione

a definire, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del nuovo Decreto, i criteri e le modalità per la raccolta e l'analisi dei dati relativi agli infortuni correlati alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare, tenuto conto della competenza delle diverse amministrazioni interessate. È prevista, inoltre, una revisione periodica, con cadenza almeno triennale, delle disposizioni e delle procedure previste dal decreto, dove necessario, anche sulla base dei dati raccolti in ordine alle statistiche degli incidenti in presenza di cantieri



Quindi c'è ancora tanto da lavorare e tanta strada da fare insieme sugli aspetti applicativi del Decreto. Dalla raccolta e analisi dei dati, al coordinamento tra i vari soggetti (Istat, Inail, polizia stradale ed altri come carabinieri, vigili urbani) perché i dati sono parziali, alla modifica della modulistica predisposta per la denuncia di infortunio all'Inail, che non prevede attualmente alcun riferimento specifico.

Altro punto fondamentale è il rilancio più complessivo, anche dal punto di vista istituzionale, dell'importanza del provvedimento, nato su previsione del decreto legislativo 81/2008 e successive modifiche e integrazioni, in ragione del suo carattere di orizzontalità, visto che investe sia tutti i gestori delle strade sia le imprese appaltatrici che vi operano e considerando che i primi

hanno il dovere di applicarlo sia per le attività direttamente rese sia nel controllo di quelle esternalizzate.

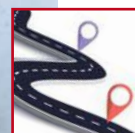
Per quanto riguarda il decreto legislativo 35/2011 (Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali) che recepisce la Direttiva Europea 2008/96 sulla "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" mancano

C'è ancora tanto da lavorare e tanta strada da fare insieme sugli aspetti applicativi del Decreto, dalla raccolta e analisi dei dati al coordinamento tra i vari soggetti

ancora diversi decreti attuativi fra i quali la classificazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti e classificazione della rete

esistente, prevista dall'articolo 5 c1 del decreto. Questa disciplina doveva essere applicata dal 2016 anche alle strade di interesse nazionale, oltre alla rete transnazionale europea, ma il Mit ha prolungato la decorrenza anno dopo anno e manca poco ormai alla data del 1 gennaio 2021, oltre la quale non può essere prorogato.

Va inoltre ricordato che in sede ministeriale è stato redatto un resoconto delle attività svolte che, unitamente alla soddisfazione condivisa per le integrazioni migliorative introdotte, nel lavoro di revisione del testo, esprime l'auspicio che le ulteriori tematiche analizzate, in rapporto ai rischi del lavoro su strada, connesse alla più complessiva normativa vigente nel settore, siano affrontate da altri confronti specificamente costituiti. Il resoconto, condiviso da tutti i



settore, con particolare riferimento al rispetto dei tempi di guida e di riposo da parte degli autisti. Dal punto di vista normativo è stato condiviso di considerare le specifiche previsioni del decreto in oggetto, nell'ambito della predisposizione del Decreto del Presidente della Repubblica, di cui all'articolo 6 del T.U. in materia di qualificazione delle imprese (la cosiddetta patente a punti art 27- 1 bis del decreto legislativo 81). È stato condiviso anche di programmare gli interventi di incremento dell'utilizzo di autovelox in prossimità di cantieri stradali, di introdurre forme di segnalamento acustico di preavviso all'interno degli autoveicoli, di avviare una revisione degli schemi segnaletici del DM 10 luglio 2002 e di adozione nei DVR (Documenti di Valutazione dei Rischi) di procedure di prevenzione in caso di veicoli marcianti contromano. Come Organizzazioni sindacali, abbiamo in ogni caso ritenuto opportuno segnalare che serve l'estensione della formazione specifica prevista dal DIM anche agli operatori degli organi di vigilanza competenti e agli addetti al controllo della circolazione stradale.

C'è la necessità di un'interpretazione autentica dell'allegato X del T.U. per la chiara inclusione anche delle attività di manutenzione delle strade e autostrade tra i lavori edili e di ingegneria, (ai fini della corretta applicazione dell'art. 89, comma 1, lettera a) del d.lgs. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni anche in diversi ambiti di riferimento per il settore. Serve infine l'introduzione, a maggiore garanzia della sicurezza degli operatori stradali, di ulteriori limiti di velocità per i mezzi pesanti in prossimità di cantieri stradali per i quali non sia stata operata la completa deviazione del traffico nella corsia opposta di marcia, da attuarsi attraverso il Codice della strada. □

partecipanti al confronto tecnico, è stato già presentato alla Commissione consultiva permanente per la salute e la sicurezza sul lavoro presso il Ministero del Lavoro.

La trattazione di queste tematiche costituisce un concreto piano di lavoro, da realizzarsi nei prossimi mesi, che dovrà vedere l'impegno del sindacato per la realizzazione di quanto indicato. Dal punto di vista generale, è stata condivisa la necessità di dare nuovo impulso ad un coordinamento dei diversi soggetti istituzionali, preposti alla raccolta e all'analisi dei dati relativi agli infortuni e agli incidenti legati al lavoro in presenza di traffico veicolare, al fine di mettere a disposizione della suddetta Commissione specifici dati informativi e statistici così da consentire di procedere all'attuazione di quanto previsto all'articolo 5

del decreto. È stata condivisa la necessità di assicurare uniformità ai piani operativi redatti dai Comitati regionali di coordinamento, di cui all'articolo 7 del T.U., in relazione al

In sede ministeriale è stato redatto un resoconto delle attività svolte, costituisce un concreto piano di lavoro da realizzarsi nei prossimi mesi che dovrà vedere l'impegno del sindacato

sistema dei controlli e della vigilanza rispetto alle particolari caratteristiche dei cantieri mobili stradali che ne rendono difficoltosa l'esecuzione. Infine è stato condiviso di avviare un confronto tra le parti istituzionali e sociali in favore dell'autotrasporto per l'esame della normativa riguardante il



Uno strumento fondamentale

La valutazione statistica degli infortuni che avvengono su strada, in occasione di lavoro, era del tutto insufficiente. Occorreva definire il profilo di rischio da investimento per le attività connesse alla realizzazione e alla manutenzione del piano viabile

di Luca Sordini - Filt Cgil nazionale

Il nuovo decreto costituisce uno strumento fondamentale per l'accrescimento della prevenzione dei rischi da investimento, presenti nelle diverse tipologie di cantiere stradale, che dovrà essere correttamente ed universalmente applicato.

Qual è stato il percorso che ci ha portato fino a qui? Siamo partiti dalla consapevolezza che la valutazione statistica degli infortuni che avvengono su strada quali eventi in occasione di lavoro, o addirittura incidenti stradali era del tutto insufficiente.

Un contributo fondamentale è stato offerto dal progetto di ricerca realizzato nel 2007 in Umbria, bandito dall'Ispe, che ha visto la partecipazione del sindacato, di soggetti istituzionali e di lavoratori direttamente coinvolti

Invece gli interventi svolti in presenza di traffico veicolare e, tra questi, quelli che prevedono l'apposizione di cantieri, costituiscono delle condizioni lavorative, che, comportando esposizione al rischio di investimento, vanno esaminate dal punto di vista di questo rischio specifico.

Per offrire soluzioni adeguate a tale problematica occorreva dunque definire il profilo di rischio per le attività connesse alla realizzazione e alla manutenzione del piano viabile.

Un contributo fondamentale è stato offerto dal progetto di ricerca



realizzato nel 2007 in Umbria, bandito dall'Ispesl, che ne ha anche curato la pubblicazione, che ha visto la partecipazione del sindacato, di soggetti istituzionali, di lavoratori direttamente coinvolti nelle lavorazioni.

L'abbiamo voluto richiamare non solo per l'alto valore scientifico, ma anche per il metodo utilizzato, che consideriamo attualissimo, con la

partecipazione di una molteplicità di competenze che hanno contribuito alla sua realizzazione, riconducendo nella ricerca esperienze, punti di vista e anche convinzioni di partenza diversi, con l'obiettivo comune di realizzare linee guida finalizzate alla prevenzione degli infortuni e all'insorgenza di malattie professionali in questo particolare settore di attività. Tra le principali novità introdotte

di carattere prevalentemente programmatico, per la parte normativa: l'articolo 2 dove nel confermare l'obbligo, per i gestori delle infrastrutture e delle imprese appaltatrici, esecutrici o affidatarie, di applicare almeno i criteri minimi di sicurezza, introduce la possibilità di utilizzare anche equivalenti criteri per le situazioni non disciplinate nell'allegato 1. L'articolo 3 che individua con chiarezza i destinatari dell'informazione, formazione



Vanno predisposti criteri per la qualificazione delle imprese che operano su strada ai fini della sicurezza sul lavoro

e addestramento specifici sui contenuti del decreto, non più genericamente indicati come lavoratori, ma come addetti all'attività di apposizione, integrazione e rimozione della segnaletica.

L'articolo 4 che uniforma le caratteristiche proprie degli indumenti ad alta visibilità alle nuove previsioni normative ed alla norma UNI EN ISO 20471, prevedendo la classe 3 per le attività lavorative svolte su strade anche di tipo urbano.

L'articolo 5 che fissa 180 giorni dall'entrata in vigore del decreto quale limite temporale per la Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 81 per definire i criteri e le modalità per la raccolta e l'analisi dei dati relativi agli infortuni correlati alle attività oggetto del decreto. Infine l'articolo 6 che stabilisce che le previsioni e le procedure del decreto, ove necessario, siano oggetto di revisione periodica, con cadenza almeno triennale, anche sulla base dei dati raccolti sulle statistiche degli incidenti in presenza di cantieri stradali di cui all'articolo 5.



Sulla parte disciplinare le novità introdotte nell'allegato I riguardano l'impegno, da parte delle associazioni dei datori di lavoro, dei gestori delle infrastrutture e delle organizzazioni sindacali a promuovere intese destinate a rafforzare le competenze e le azioni di intervento degli RIs, degli Rlst o di sito a garantire l'esercizio del diritto di accesso nei cantieri stradali e autostradali. Viene rafforzata la fase di presegnalamento e segnalamento dei cantieri, ad inizio intervento, e vengono accresciute le tutele in favore degli operatori nell'attività di sbandieramento. C'è la revisione delle procedure riguardanti gli interventi in condizioni di emergenza, con

relativo segnalamento, le lavorazioni lungo i viadotti e le gallerie, con particolare riferimento a quelle di lunga percorrenza, compresi gli interventi di emergenza e l'utilizzo

Va implementato il sistema dei controlli e della vigilanza

dei cantieri mobili. Infine c'è l'individuazione di idonee soluzioni nel caso di svolgimento di particolari fasi lavorative e/o manovre ad alto rischio, quali spostamenti a piedi lungo il piano viabile da parte degli operatori e manovre da effettuare in retromarcia, in particolare nei tratti

privi di corsia di emergenza. Sulla formazione le novità riguardano l'ampliamento dei soggetti qualificati come formatori ed istruttori per la parte pratica (addestratori), prevedendo, tra i requisiti, anche un'esperienza almeno quinquennale nelle tecniche di installazione e rimozione dei sistemi segnaletici. L'inserimento del preposto quale soggetto destinatario di processi formativi distinti da quelli previsti per i lavoratori. La differenziazione dei corsi diretti ai lavoratori adibiti alle attività connesse alla segnaletica, rispetto a quelli per preposti. La previsione che tutti gli operatori debbano aver completato il percorso formativo e che la squadra sia composta, in maggioranza, da operatori che abbiano esperienza nella categoria di strada interessata dagli interventi.

L'introduzione di percorsi formativi differenziati rispetto alla tipologia (categoria) di strada, con trattazione degli interventi in condizioni di emergenza ed infine l'erogazione di aggiornamento formativo qualora vengano introdotte modifiche alle norme tecniche e in caso di interruzione prolungata dell'attività lavorativa.

Particolarmente importante è quanto previsto all'art.5 del decreto in merito ai criteri e modalità di rilevazione degli infortuni, considerando che l'Istat registra ogni anno circa 50 mila incidenti che si verificano sulla strada, a carico di automobilisti e autotrasportatori, addetti che lavorano sulla strada.

Si tratta di un dato costante negli anni, che comporta circa 200/250 vittime l'anno, rispetto al quale non è possibile ricavare con certezza la quota di incidenti che si verificano in presenza di cantieri stradali, nel corso delle lavorazioni svolte sulla rete stradale italiana, pubblica e privata. I dati disponibili sono infatti il risultato



di estrapolazioni operate da Inail e Polizia Stradale, del tutto insufficienti, come illustrato nel corso del convegno, in cui abbiamo invece riproposto un'elaborazione

In una elaborazione, di tipo sperimentale, della Filt, resa possibile anche grazie alle pubblicazioni dell'Asaps (Associazione amici della polizia stradale) abbiamo rapportato gli incidenti agli infortuni rilevati in occasione dei cantieri, ponendoli in relazione con diversi fattori (tipologia di strada, aspetti comportamentali, presenza di autocarri) e ad un ventaglio di attività (sfalcio erba, posa di cantiere, attività di presegnalazione), ricavandone dei dati concretamente utili ad una lettura del fenomeno e

Vanno attivati confronti con il sindacato riguardanti l'autotrasporto

all'individuazione di soluzioni mirate, anche di tipo organizzativo. In tale ambito, va segnalata l'assenza di dati sugli infortuni che si verificano nei cantieri, a carico di lavoratori dipendenti da imprese che operano lungo la rete stradale in regime di appalto, quasi sempre i più esposti e con minor tutele, anche sindacali. È pertanto necessario ed urgente avviare una duplice operazione, di affinamento del dato ricercato, anche attraverso una revisione del modello Inail di denuncia degli infortuni sul lavoro, e di coordinamento tra i diversi soggetti che provvedono alla raccolta e alla sistematizzazione dei dati, che, una volta disponibili, vanno valutati ed analizzati, per decidere la tipologia di intervento necessario, di tipo formativo, addestrativo, o anche inerente l'organizzazione del lavoro.

Oltre ai punti del decreto ulteriori proposte di intervento di Filt e Fillea recepite nel Resoconto condiviso,

predisposto al termine dei lavori che, per la loro attuazione, necessitano dell'attivazione di ulteriori e diversi sedi di confronto e di specifici adeguamenti normativi, in un'ottica di intervento di sistema, riguardano il rafforzamento del coordinamento tra i soggetti preposti alla raccolta dati sugli infortuni. L'inclusione di quanto previsto dal DIM 22 gennaio

2019 per la predisposizione dei criteri, tutt'ora da definire, da adottarsi per la qualificazione delle imprese che operano su strada, ai fini della sicurezza sul lavoro.

L'implementazione del sistema dei controlli e della vigilanza, da favorire anche attraverso la definizione di modalità operative coordinate ed uniformi da parte dei soggetti preposti.



Miglioriamo da 65 anni per proteggere
te e la tua famiglia **sul lavoro** e **nel tempo libero** in caso di **infortunio e malattia** e da oggi anche con la **tutela legale**.

inat agenzia speciale FL

www.inat.it

00142 Roma
Largo Carlo Salinari, 18
Tel. 06.515741
Fax 06.5137841
Email: info@inat.it

L'attivazione di confronti con le parti sociali riguardanti il settore dell'autotrasporto, anche per l'esame della normativa in vigore, con particolare riguardo ai problemi connessi al rispetto dei tempi di guida e di riposo da parte degli autisti. L'introduzione di forme di

Vanno introdotti forme di segnalamento acustico nei veicoli e incrementato l'utilizzo di autovelox mobili in prossimità dei cantieri

segnalamento acustico all'interno degli autoveicoli, da attivarsi, nel rispetto della vigente normativa sull'omologazione, in anticipo nei confronti dell'utenza automobilistica ed infine la necessità di un incremento dell'utilizzo di autovelox mobili in prossimità dei cantieri stradali anche di tipo mobile. Nello stesso documento condiviso abbiamo ribadito alcune osservazioni avanzate come parti sociali, che non è stato possibile condividere al tavolo. Nel proseguo dei lavori andrebbe considerata l'estensione della formazione specifica, riguardante anche il decreto, ai soggetti che svolgono attività di vigilanza, considerando che gli addetti ai servizi di polizia e vigilanza sulla rete stradale sono spesso impegnati nella fase di primo intervento in caso di incidente e/o di infortunio, ed al fine di svolgere anch'essi una funzione preventiva. La previsione di una specifica riduzione dei limiti di velocità per i mezzi pesanti in prossimità dei cantieri ed infine la richiesta di interpretazione autentica dell'allegato X del Testo Unico, includendo anche le attività di manutenzione delle strade e autostrade tra i lavori edili e di ingegneria, ai fini della corretta applicazione dell'art. 89, comma 1, lettera a del decreto 81 e successive modifiche anche in diversi ambiti di riferimento per il settore. □





Il punto di vista dei lavoratori

Notevole è l'apprezzamento

Il nuovo decreto inquadra certe specificità a seconda degli interventi, rappresenta uno studio approfondito e dimostra attenzione nei confronti dei lavoratori

di Walter Noris - Filt Cgil Genova

Ricoprovo l'incarico di Rls quando c'era ancora la legge 626 e oggi, che leggo il nuovo decreto interministeriale del 22 gennaio 2019, noto da parte dei colleghi un notevole apprezzamento che non è da sottovalutare.

Questo decreto introduce delle distinzioni che non sono proprio scontate, quando tratta gli interventi su strade e autostrade in maniera distinti e separati, come ad esempio, sui viadotti o all'interno delle gallerie. Questa attenzione vuol dire che si è fatta un'analisi dell'orografia della strada e, pertanto, delle difficoltà dei vari posti dove si va a operare ed intervenire.

Il decreto introduce delle distinzioni, non proprio scontate, sugli interventi a seconda di dove si va ad operare

Ho partecipato ai corsi di formazione e molti colleghi li hanno apprezzati tantissimo, come anche la differenziazione tra chi interviene a seconda delle situazioni. Lavoro all'ufficio traffico della direzione di tronco di Genova e, mio malgrado, sono intervenuto nella drammatica occasione dell'incidente avvenuto al chilometro 35 dell'autostrada A10. Ogni volta, in occasione di questi

incidenti, provo un senso di sconfitta e mi domando che cosa non abbiamo fatto per evitare o prevenire questi tragici avvenimenti. Allo stesso tempo mi rendo conto che, per il rischio di esposizione al traffico, non c'è sempre la soluzione e quindi, di fronte a eventi così gravi, si rimane sempre amareggiati. Ai tempi dell'incidente sull'A10 ci siamo molto confrontati e abbiamo riflettuto sul fatto che il Testo Unico afferma che, dove non arriva l'uomo, bisogna fare ricorso alla tecnologia. Questo oggi non si fa perché la tecnologia ha un costo, spesso elevato, e comporta il ricorso a strumenti che dialogano con l'utenza in maniera più chiara e diretta.

Tempo fa abbiamo avuto un problema su un viadotto. È stato realizzato, seguendo una procedura corretta, uno scambio a bretella, con tutti i cartelli previsti dalla disciplina della segnaletica, ma gli utenti non riuscivano capire. Per risolvere il problema, in collaborazione con l'ausiliario alla viabilità in servizio, facciamo posizionare, alla testa della biforcazione, il furgone con il pannello a messaggio variabile e mettiamo il cartello con i passaggi consentiti. In questo caso la tecnologia aiuta a dialogare con i viaggiatori, in quanto vedono il pannello a distanza. Questo tipo di pannello richiama maggiormente l'attenzione rispetto al classico cartello che viene posato ai margini della strada che, tante volte, la gente non guarda neanche. Proprio

in riferimento a questo, ultimamente sono stato in Olanda, dove usano, sulle loro autostrade, dei portali in metallo, neanche particolarmente difficili da mantenersi. Sono dei pannelli elettronici per ogni corsia, anche un pò datati. Nel momento in cui non serve particolare segnalazione, li lasciano in

Dove non arriva l'uomo bisogna far intervenire la tecnologia, anche se ha un costo

“stand by” mentre, nel momento che necessitano di chiudere una corsia, perché c'è un lavoro, inseriscono il limite di velocità previsto. Non usano solo i cartelli stradali ma usano anticipatamente questi pannelli che

richiamano l'attenzione. Per ogni corsia c'è un pannello, un portale, addirittura anche sugli svincoli di uscita. In effetti è vero, la tecnologia è complementare e non va a sostituirsi a quello che c'è già. Racconto questa mia esperienza con l'auspicio che possa essere rielaborata ed essere di aiuto a chi viaggia e a chi lavora sulle autostrade. Le aziende da parte loro, nella maggior parte dei casi, visto che questo tipo di tecnologie rappresentano un costo, se possono le evitano.

Inoltre è importante ricordare che ad essere esposto al rischio traffico, non è solo chi lavora dentro il cantiere che, tutto sommato, è un'area protetta, ma anche altre categorie, come la polizia stradale con cui collaboriamo, gli ausiliari alla viabilità e tutto quel personale che all'improvviso è chiamato ad intervenire in emergenza e pertanto si trova esposto al traffico in maniera esponenziale. In queste situazioni è stato importante il ricorso alla tecnologia.

Tempo fa, quando era ancora in carica, ho scritto una lettera a Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, chiedendogli se era possibile adottare il sistema di segnaletiche dinamiche, denominate anche “freccia croce” che, oggi, la legge 264, sulla circolazione dei mezzi di trasporto, obbliga ad usare nelle gallerie e sulle tratte in cui ci sono cantieri, per indicare quali sono le corsie aperte e quali quelle chiuse. Naturalmente non ho mai ricevuto risposta.

Sono grato a questo decreto perché ha inquadrato certe specificità. Quando leggo che secondo la tipologia di tracciato della strada devono intervenire un certo numero di personale, vuol dire che dietro c'è uno studio approfondito. Un lavoro molto apprezzato dai lavoratori perché hanno capito che esiste una certa attenzione nei loro confronti. □





Il punto di vista dei lavoratori



Dal confronto interministeriale risultati apprezzabili

Maurizio Massardo - Fillea Genova

Sulla qualità del lavoro e sulla valutazione dei rischi, basate su un'analisi continua, sulla ricerca delle possibili tecnologie fattibili dobbiamo ancora lavorare veramente tanto

Inanzitutto mi presento, sono coordinatore della sicurezza, mi occupo di formazione e ho preso parte, portando anche la mia esperienza, al confronto interministeriale che ha condotto a risultati apprezzabili.

Il 5 febbraio 2016 un operaio, che svolgeva un'attività di sorveglianza e di guardiania della segnaletica in esercizio, che aveva lavorato durante il giorno, viene trovato morto la mattina successiva, schiacciato dal proprio automezzo. Ricostruendo la dinamica, è stato ricostruito che, di notte, non sappiamo per quale motivo, è sceso dal proprio mezzo sul quale il freno a mano non era stato sufficientemente

**L'occupazione è fondamentale,
ma non dimentichiamoci
la qualità del lavoro**

tirato ed è rimasto schiacciato. Se non sono tutti incidenti sul lavoro, allora questo è frutto di una casualità? Sta di fatto, che ci sono stati due anni di indagini ma che soprattutto è mancata una persona di 41 anni che ci ha lasciato una famiglia.

La prima domanda che ci hanno fatto gli inquirenti e soprattutto il pubblico ministero è stata relativa al fatto se l'operaio lavorasse da solo.

Sì, lavorava da solo. L'analisi e la

valutazione dei rischi viene fatta, nel caso specifico delle società autostradali, sulla base dell'indice di frequenza e quello maggiore è il rischio di investimento. Tenendo presente che l'articolo 15 del Codice degli Appalti afferma che il minor numero possibile di lavoratori deve essere esposto al rischio di investimento, se ce ne fossero stati due, tre o quattro, probabilmente lo stesso pubblico ministero avrebbe chiesto un resoconto sulle ragioni di aver esposto così tanti lavoratori per un'attività per la quale ne era sufficiente uno. Una situazione paradossale. La vera risposta è che quel lavoratore non ci doveva essere.

Il decreto 81 sostiene che la organizzazione del lavoro deve tener conto di tutta la tecnologia possibile e deve ricercarla. Tecnologia vuol dire qualità del lavoro.

Ci sono le telecamere, i sistemi di rilevazione da remoto che implicano il fatto che quel lavoratore lì non ci doveva essere. Non era un'attività per la quale per forza ci volesse una persona.

La riflessione che avanzo è che l'occupazione è fondamentale, ma non dimentichiamoci la qualità del lavoro. La tecnologia va ricercata, va adottata e ci deve essere un investimento continuo.

Il lavoro edile è un lavoro antico, però si evolve. L'autostrada sicuramente è pericolosa perché i lavoratori sono esposti al traffico e sono protetti solo da coni, birilli, segnaletiche.

Tuttavia non sempre la soluzione di porre le barriere New Jersey a

**La tecnologia va ricercata,
va adottata e ci deve essere
un investimento continuo**

protezione dei lavoratori è la migliore, perché spesso proprio per porre queste barriere esponiamo al rischio, sempre di un investimento, altri lavoratori.

Quando ci fu l'incidente di Genova sull'A10 dove sono morti alcuni operai, si ipotizzò anche di chiudere l'autostrada. Ma quando si chiude un'autostrada si rischia di impedire ad altri lavoratori di raggiungere il proprio posto di lavoro.

È facile avanzare delle idee a caldo, ma se si fa poi un'analisi alcune idee assumono una prospettiva del tutto diversa.

Sulla qualità del lavoro e sulla valutazione dei rischi, basate su un'analisi continua, sulla ricerca delle possibili tecnologie fattibili, come credo reciti il decreto 81, dobbiamo ancora lavorare veramente tanto. □





Il punto di vista del sindacato della polizia

La nostra battaglia



La consapevolezza tra lavoratori e cittadini che l'infornuto stradale non è sempre un incidente può fare la differenza in una fase i cui i diritti vengono messi in secondo piano

Maurizio Cesaretti - Segretario nazionale Silp Cgil

Il titolo dell'iniziativa "*L'infornuto stradale non è sempre un incidente*" fotografa la consapevolezza dei lavoratori di un grandissimo problema di sicurezza e l'affermazione rappresenta un problema culturale. Dietro questa affermazione si cela inoltre il fatto che spesso l'incidente è il frutto di una correlazione tra comportamenti sbagliati e omissivi e la mancanza di investimenti e di strategie. Per le mie riflessioni parto da dati che sono assolutamente oggettivi.

C'è una frequente mancanza di rispetto del pedone. Questo è correlato anche all'attività che si svolge all'interno dei cantieri

Innanzitutto analizzando la conformazione della nostra rete viaria nazionale, dove abbiamo 155 mila chilometri di rete stradale secondaria che equivale all'85% del nostro territorio. Abbiamo appena 7 mila km di rete autostradale e 20 mila km di rete nazionale, gestita dall'Anas. I 155 km costituiscono la rete che praticamente si sviluppa su tutto il territorio, spesso inserita in contesti geografici difficili, impervi e con una forte presenza di opere d'arte, come chiamiamo noi, viadotti e gallerie.

In questa classifica siamo al secondo, dopo il Giappone. Nel nostro Paese abbiamo un viadotto ogni 2 km e una galleria ogni 7 km. La maggior parte delle Province su tutti questi manufatti non ha documentazione e non sa come, materialmente, sono censiti. Tutto ciò comporta dei problemi sia in occasione di interventi e sia per quanto riguarda la quantificazione dell'intervento stesso. In merito allo stato delle nostre strade, uno studio fatto dalla Fondazione Caracciolo dell'Automobil Club Italia, riporta che occorrono in media 46 mila euro di investimenti per poter intervenire per ciascun km e per mantenerle in maniera adeguata e funzionale. Dai dati che ci riportano, negli ultimi dieci anni abbiamo investiti 3 mila euro. Sulla rete autostradale e sulla rete Anas il discorso è diverso e gli importi sono sensibilmente diversi. La Francia ad esempio investono 38 mila euro e la Spagna 22 mila.

Spesso, soprattutto, nella rete viaria secondaria, i lavori nei cantieri sono in subappalto, con tutte le conseguenze sugli investimenti e sicurezza

Dietro agli incidenti ci sono degli atteggiamenti, che accompagnano noi utenti sia come siamo pedoni sia come conducenti di un autoveicolo, che fanno sorgere alcuni comportamenti che possono causare gli incidenti stessi.

Sulla sicurezza stradale è molto comune una certa intollerabilità a rispettare le regole ed è diffusa la sensazione di una impunità diffusa.

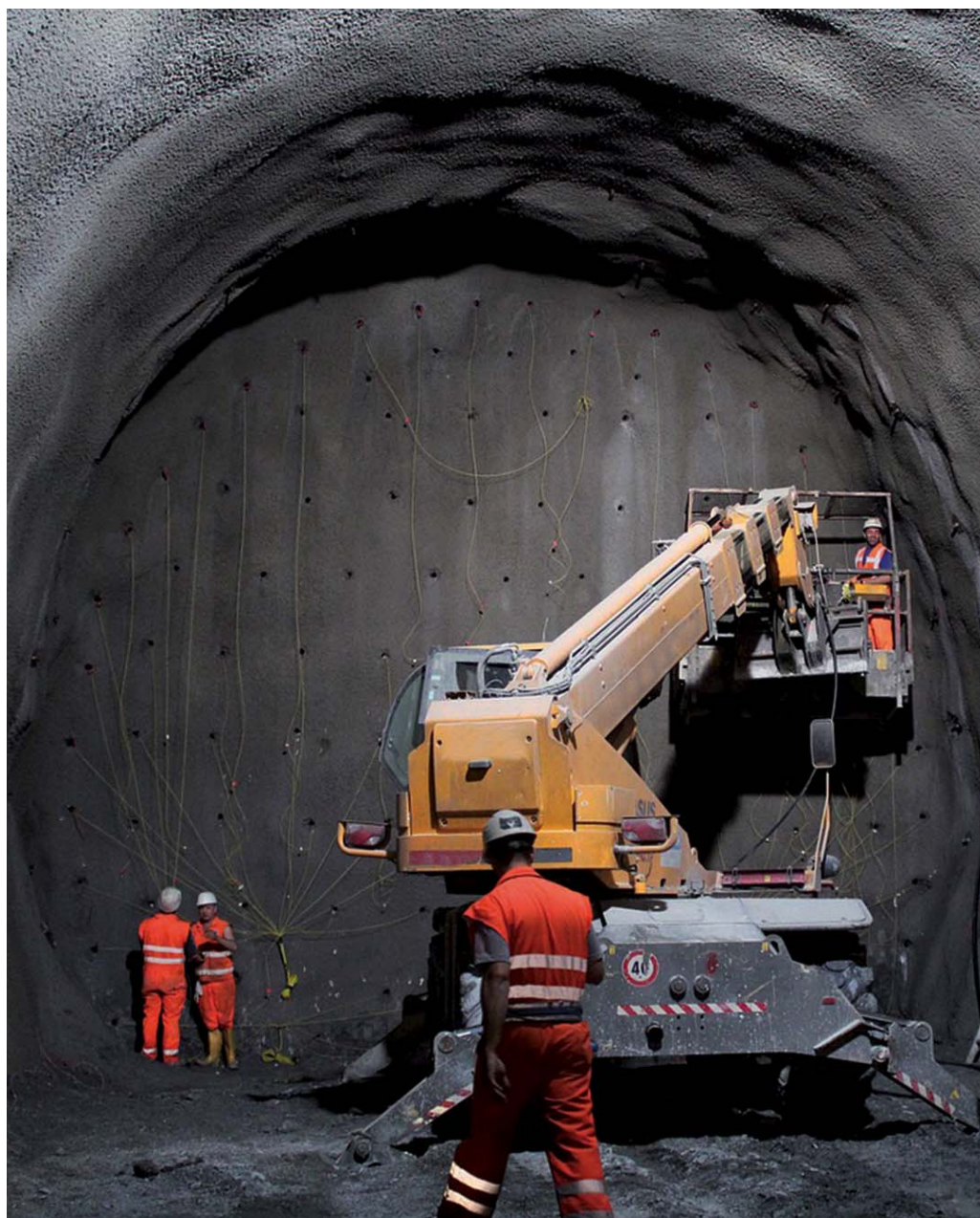
La normativa che riguarda gli incidenti stradali fino a poco tempo fa necessitava di interventi importanti, fino ad arrivare al 2016, quando per la prima volta è stato previsto il reato di omicidio stradale. C'è una frequente mancanza di rispetto del pedone e

questo comportamento ha una stretta correlazione anche con l'attività che si svolge all'interno dei cantieri.

Il quadro normativo è, come dire, un "work in progress". C'è una difficoltà a individuare i parametri normativi che possano sancire in maniera certa che una strada è sicura e mancano i riferimenti che possono indicare in maniera puntuale quali sono gli interventi da fare. Il cantiere stradale è ormai un evento assolutamente

ordinario, lo abbiamo presente in maniera diffusa, e spesso crea atteggiamenti di intolleranza perché ne abbiamo in sequenza diversi in pochi chilometri, quindi porta a creare insofferenza da parte dell'utente e, di conseguenza, a ingenerare anche comportamenti assolutamente sbagliati che creano pericolo.

I cantieri sono predisposti da società ed enti proprietari che spesso non sanno, non possono o non vogliono





rendere quel posto di lavoro sicuro. Spesso, soprattutto, nella rete viaria secondaria, è attuato in subappalto, con tutte le conseguenze che comporta in termini di investimento e di sicurezza ed in assenza di risposte che necessita quel tipo di lavoro. L'evento principale scatenante gli incidenti in prossimità o all'interno di cantieri stradali è soprattutto il superamento dei limiti di velocità. C'è poca attenzione nell'avvicinarsi al cantiere, poco

rispetto verso i pedoni, intesi come coloro che prestano attività sulla strada. Questo atteggiamento ovviamente è difficilmente contrastabile.

Concordo sulla necessità di strumenti che possano rilevare in maniera puntuale la velocità che si deve tenere all'interno di un cantiere. L'aspetto normativo purtroppo non ci aiuta molto perché l'autovelox costringe ad avere una fotografia con un mezzo ogni singolo fotogramma e quindi anche la contestazione diventa assolutamente complicata quando all'interno di un cantiere si procede in fila. Senza voler accusare categorie particolari, spesso i mezzi pesanti, per conformità, pesantezza, ma anche per comportamenti assolutamente sbagliati, procedono a velocità costante in fila, con la distanza di sicurezza spesso non

Non esiste organizzazione malavitoso che abbia creato tanti decessi nella polizia quanto le strade del nostro paese

rispettata. Questo comportamento in piena emergenza, in situazioni anche imprevedibili, che possono essere proprie di un'attività lavorativa come quella del cantiere, può portare a conseguenze nefaste.

L'infortunio stradale quindi non è assolutamente un incidente è causato da una mancanza di investimenti e da comportamenti omissivi. Prendendo in considerazione il lavoro degli operatori della Polizia stradale va evidenziato che dalla legge di riforma della Polizia di Stato, quindi dal 1981, la Polizia stradale annovera 200 caduti in servizio, su 399 totali. Non esiste organizzazione malavitoso che abbia creato tanti decessi come quanto si è verificato sulle strade del nostro paese. C'è un impiego delle forze di polizia spesso distorto che deve sopperire a quelle che sono le mancanze di investimenti fatti

dai gestori, soprattutto quelli pubblici, come quando viene chiesto in maniera sistematica a due nostre pattuglie su tre totali, presenti sul Raccordo anulare, di essere di supporto a un cantiere stradale. Questo potete immaginare cosa comporta in termini di sicurezza dei cittadini che si accingono a percorrere il GRA e quindi in termini di intervento, di misure di controllo e di misure di sicurezza.

Peraltro l'impiego di queste due pattuglie porta anche difficoltà al cantiere stesso. Immaginate se il protocollo, previsto dal gestore rispetto alle ditte che devono effettuare la manutenzione, fosse predisposto con la presenza di personale qualificato, dotato di sistemi luminosi adeguati e che possa quindi svolgere in maniera autonoma un'attività in piena sicurezza con il relativo supporto ma in termini di viabilità, da parte della Polizia stradale. La mancanza di investimenti toglie delle risorse fondamentali, che noi tutti cittadini paghiamo per avere anche un altro tipo di risposta che è istituzionale e riguarda il controllo e la sicurezza.

Nell'eventuale individuazione di un cantiere non possono essere sottaciuti gli oneri che sono correlati all'attività di polizia, e a carico della collettività e spesso non sono l'onere della sicurezza del cantiere che dovrebbe essere a carico del gestore, il cui personale dovrebbe poter svolgere in piena sicurezza il lavoro nel cantiere con un supporto relativo della Polizia stradale in termini di viabilità.

La consapevolezza tra i lavoratori ed i cittadini che l'infortunio stradale non è sempre un incidente può fare la differenza, in un momento molto particolare del nostro paese dove i diritti dei lavoratori, dietro a un tornaconto semplicemente economico e di ritorno propagandistico, spesso vengono messi in secondo piano. Non lo possiamo e non lo dobbiamo assolutamente consentire. È la nostra battaglia. □





Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ A partire dal 22 gennaio scorso, dal 13 febbraio se prendiamo a riferimento la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese si è dotato di un decreto che introduce nuove disposizioni per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori impegnati nei cantieri stradali e autostradali in presenza di traffico veicolare. Un provvedimento di cui si avvertiva estremamente la necessità e l'urgenza. Negli ultimi anni infatti si sono moltiplicate le tragedie sul lavoro che ormai coinvolgono appunto a cadenza impressionante gli addetti che operano lungo le strade e le autostrade. Il sindacato ha dato un contributo importante, sia di stimolo che di proposta al tavolo negoziale e riconosce, oltre all'impegno concreto

profuso al tavolo tripartito, anche l'importante ruolo di coordinamento e di indirizzo che il Ministero del Lavoro ha svolto fin qui. Per questo sarebbe interessante sapere se il Ministero continuerà a svolgere questo ruolo, considerando anche e soprattutto la molteplicità degli attori coinvolti e l'emergere della necessità di fare sistema per assicurare e garantire reali condizioni di sicurezza. Continuerete a svolgere questo ruolo?

Ahmad Ghani Abdul
(Direzione Generale dei rapporti di lavoro e delle relazioni industriali del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali)

■ La risposta è certamente sì, perché rientra praticamente nella nostra missione istituzionale. Non ci siamo mai sottratti ai nostri compiti, anzi

abbiamo anche dato testimonianza di impegno assiduo e ci impegniamo anche a darlo in futuro. Presto ci sarà la ripresa del tavolo tecnico che deve dare il via alla predisposizione dei criteri e delle modalità di raccolta dei dati statistici che sono fondamentalmente funzionali a trovare soluzioni future. A livello istituzionale da parte del ministero del Lavoro l'impegno per il futuro è confermato così come ha funzionato e dato i suoi frutti. Non ci sono soluzioni facili e non ci sono nemmeno in questo settore soluzioni di comodo.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Al rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, chiedo del ruolo che il suo dicastero





Tavola rotonda

Vincere la sfida della salute e sicurezza

Agire sulla collaborazione tra soggetti diversi uniti dallo stesso spirito

intende esercitare per assicurare funzioni di coordinamento e vigilanza, assegnate dal decreto rispetto ai principali gestori della rete viaria stradale e autostradale, chiamati in prima istanza ad applicare il decreto per il proprio operatore, oltre che ad assicurare il suo rispetto da parte delle società appaltatrici.

Silverio Antoniazzi
(Direttore generale per la sicurezza stradale,
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

■ All'interno del Mit, la funzione di concedente nei confronti delle società concessionarie e di Anas, le concessionarie che gestiscono la rete di interesse nazionale, non è svolta dalla nostra Direzione generale per la sicurezza stradale e posso solo farmi carico di verificare che il Dipartimento

Ora dare il via alla predisposizione dei criteri e delle modalità di raccolta dei dati statistici, fundamentalmente funzionali a trovare soluzioni future

Infrastrutture del Ministero si stia attivando in questo senso. Certamente, sensibilizzare i concessionari della rete di interesse nazionale a svolgere questo ruolo nei confronti delle società concessionarie, è una delle attività che il Ministero farà sicuramente.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

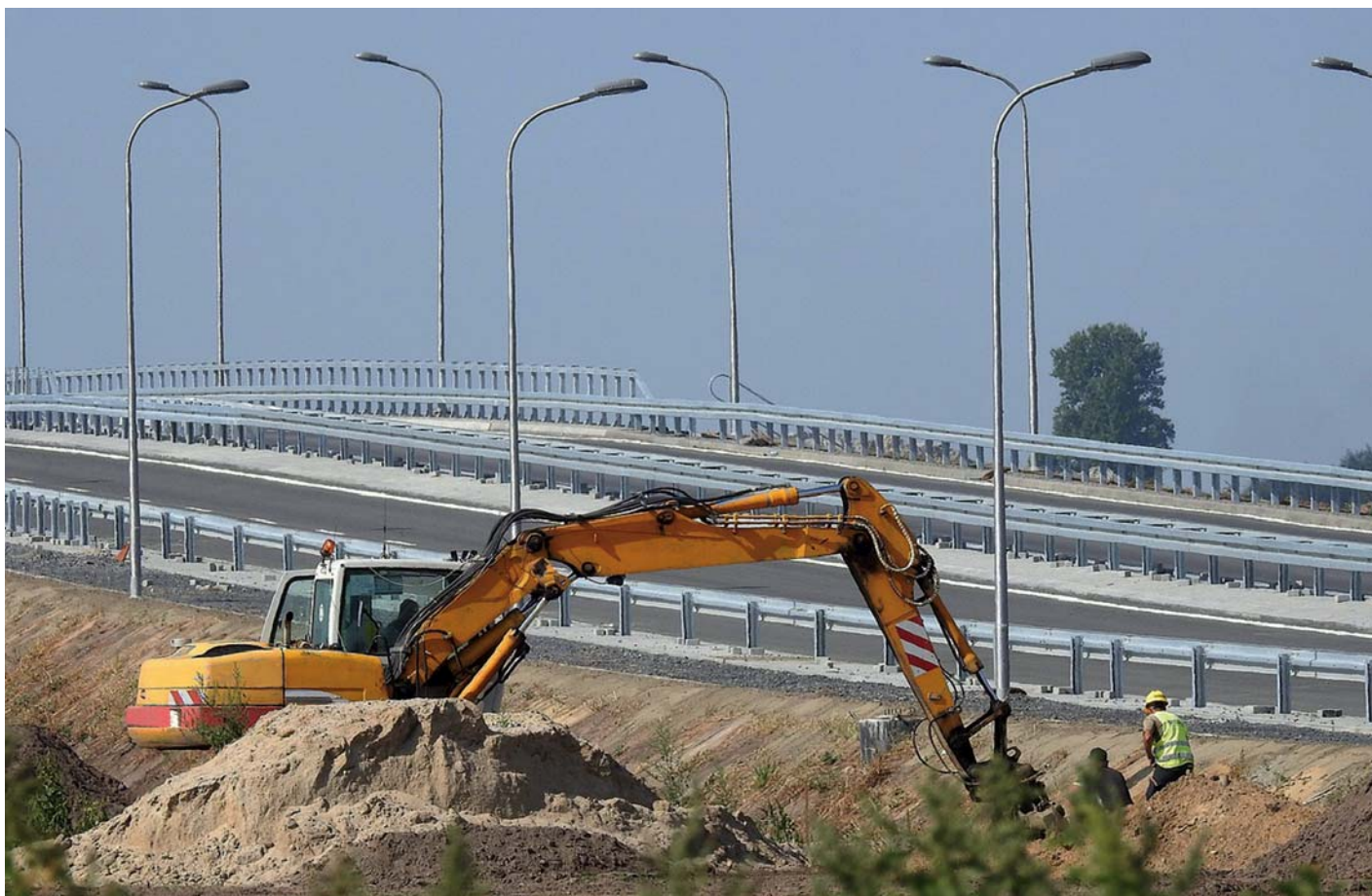
■ Un ruolo importante nella applicazione del decreto sarà chiamato a svolgerlo naturalmente anche la Polizia stradale.

È possibile ipotizzare, considerando il ruolo da voi svolto per la sicurezza stradale, la presenza di autopattuglie, in prossimità dei cantieri, in particolari fasi di lavorazione, penso soprattutto all'allestimento e alla rimozione della segnaletica?

Giandomenico Protopaturo
(Servizio Polizia stradale)

■ Credo che, nonostante ogni sforzo possibile, le risorse ridotte non consentono un'operazione del genere. Del resto la creazione del decreto, a cui abbiamo collaborato attivamente, dovrebbe servire proprio ad evitare che ci siano esigenze di interventi di polizia, che sono estremi e da pensare solo a fronte di situazioni di emergenza, non programmate. In caso di incidente, quindi un evento non programmato, l'intervento della Polizia stradale è ovviamente indispensabile. Un'attività di lavoro è un'attività programmata, quindi il rispetto delle regole a carico del datore di lavoro dovrebbe rappresentare una sufficiente garanzia.

La Polizia stradale già da molti anni sta ipotizzando figure ausiliarie di polizia per questo scopo. La Polizia stradale, ormai da moltissimi anni, non svolge più la scorta ai trasporti eccezionali perché si sono create una serie di figure professionali che svolgono questi compiti. Sarebbe un'idea da portare avanti, quella di costruire anche in questo settore figure ausiliarie di polizia. Sarebbero soggetti a cui l'impresa si può rivolgere con compiti sostanzialmente analoghi a quelli svolti dalla polizia stradale e quindi in grado, dopo essere stati e formati, di effettuare, in occasione di lavori, cantieri e depositi, interventi di regolazione del traffico modo. Il ministero dell'Interno è d'accordo. Lancio e andrebbe portata avanti a livello normativo.



Sarebbe una figura a cui, in termini autorizzativi, l'ente proprietario potrebbe conferire queste funzioni.

Come accade per i trasporti eccezionali, l'ente proprietario della concessione autorizza il transito, a condizione che l'impresa che svolge il trasporto si avvalga di ausiliari, figure professionali formate e abilitate dal ministero che gli fanno da scorta. L'onere economico, secondo la logica dell'ausiliarietà, ricadrebbe comunque sull'imprenditore che svolge l'attività. Noi pensiamo che possa essere uno strumento valido insieme ovviamente al rispetto di queste regole da parte dei lavoratori. Da un'analisi che abbiamo fatto sull'infortunistica stradale, emerge che la quasi totalità degli incidenti è provocata dai conducenti per distrazione, sonno, o altre cose. Non è un problema di segnaletica ma

spesso di intervento sui conducenti e su questo la Polizia stradale da tempo si sta muovendo. D'intesa con le società concessionarie sono stati organizzati servizi di controllo della velocità in corrispondenza dei cantieri autostradali. Per i cantieri di lunga durata è quasi sistematica la presenza di un dispositivo di controllo mobile e questo in qualche modo ha garantito nel tempo anche un importante intervento sui conducenti.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ L'articolo 5 del decreto, relativo alla raccolta e all'analisi dei dati sugli infortuni, è particolarmente cruciale ai fini dell'attuazione del decreto stesso. Come l'Inail intende contribuire all'attuazione di questo articolo?

Tommaso De Nicola
(Direzione centrale Prevenzione Inail)

■ Cominciamo dai dati statistici, da un dato di natura a carattere generale. Oggi l'ultimo dato disponibile, relativo al complesso degli infortuni registrati nel nostro paese nel 2017, ci fornisce un elemento di primaria importanza. Sono stati riconosciuti come infortuni mortali sul lavoro, in tutto il 2017, 770 casi in ambito nazionale. Di questi, se sommiamo gli infortuni occorsi sulla

Sarebbe da portare avanti l'idea di costruire anche in questo settore figure ausiliarie di polizia

strada, in occasione di lavoro, quindi da parte di conducenti professionali, con gli infortuni in itinere, cioè occorsi a qualunque lavoratore nel percorso da



casa al lavoro e viceversa, verificiamo che il 45% di questi 770 infortuni mortali nel nostro paese sono in realtà avvenuti sulla strada. La strada in Italia è di gran lunga il luogo di lavoro più pericoloso. L'Inail è ovviamente impegnato nella fornitura dei dati specifici, aggregati, relativi a questo particolare settore. Pur non esistendo una specifica statistica nella denuncia di infortunio Inail, relativa a questa particolare tipologia di lavorazione, siamo in grado comunque di incrociare da una parte il codice Ateco dell'azienda che presenta la denuncia di infortunio, con i dati contenuti nel campo obbligatorio "cause e circostanze dell'infortunio". Sulla base di questa analisi, il trend dal 2013 al 2017, nei lavori su strade, autostrade e piazzali emerge fortunatamente un trend fortemente discendente nel

La strada in Italia è di gran lunga il luogo di lavoro più pericoloso

numero degli infortuni denunciati. Siamo passati dai 3.290 del 2013 ai 2.335 del 2017. Anche qui il bilancio in termini di vite umane è pesante, si tratta di numeri piccoli rispetto al totale degli infortuni, ma ovviamente anche un solo infortunio mortale rappresenta un evento di una tragedia inaccettabile in un Paese civile come il nostro. Siamo passati dai 19 casi mortali denunciati nel 2013 agli 11 del 2017, dei quali 8 in effettiva occasione di lavoro, presso il cantiere, e 3 in itinere, con i lavoratori che si stavano recando al cantiere di competenza. Quindi questo è il quadro generale. L'impegno dell'Inail è forte sia nella fornitura dei dati ma anche a supporto delle

altre istituzioni competenti per tutte le opportune azioni di informazione, formazione, promozione della cultura della sicurezza sul lavoro, rispetto alle quali nel nostro Paese c'è ancora tanto da fare.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ In merito alla prevenzione, come si pensa di rendere efficace il sistema di prevenzione delle Asl rispetto alla tipologia specifica di cantiere stradale, in particolare quando la vigilanza deve essere svolta per i cantieri mobili.

Michele Bertoldo
(Gruppo tecnico interregionale salute e sicurezza nei luoghi di lavoro)

■ Per quanto riguarda la vigilanza un problema è rappresentato dal fatto che, molto spesso, i cantieri non sono oggetto di notifica preliminare. L'attività di vigilanza, nell'ambito di quella che è la pianificazione, è imperniata soprattutto sul 15% dei cantieri notificati ma questo non esclude che cantieri non oggetto di notifica non vengono attenzionati dalle nostre attività di vigilanza. È normale che verifichiamo i cantieri stradali grandi che hanno una durata lunga ed essendo riconducibili ad appalti pubblici sono oggetto di controllo da parte anche delle Asl. Un altro aspetto è riuscire a intercettare i cantieri dove le attività programmate nelle attività manutentive sono annuali e periodiche. In Emilia Romagna effettuiamo tantissima attività di vigilanza e controllo su questa tipologia di cantieri. Logicamente è fondamentale il supporto anche da parte degli enti gestori che ci comunicano, nell'ambito del protocollo, la programmazione, anche settimanale, delle attività di vigilanza e delle attività manutentive che vengono fatte.

Per quanto riguarda l'attività di prevenzione il nostro supporto è anche nell'ambito delle attività di affidamento degli appalti alle ditte.

Una volta individuate, tramite gare, le incontriamo prima che inizino a operare e cominciamo a spiegare cosa prevede la norma. Stiamo cercando di implementare a livello nazionale dopo aver riscontrati buoni effetti con le esperienze passate.

Come Cgil il nostro obiettivo non è piangere lavoratori, ma garantire il diritto di tornare a casa dal proprio posto di lavoro

Sono gli stessi enti gestori ma anche le rappresentanze sindacali che vengono coinvolti e certificano i risultati positivi. In Romagna abbiamo avuto l'esperienza della E45 dove sono stati effettuati dei grandi lavori su tutti i viadotti del Verghereto e abbiamo registrato zero infortuni, grazie a un'attività pressante preliminare ed all'attività di vigilanza.

Facciamo comunque fatica a fare attività di vigilanza perché anche i nostri operatori sono esposti al traffico veicolare. Nell'ambito della prevenzione, le nostre aziende si sono dotate di Dpi idonei e si fa costantemente attività di formazione, soprattutto in conseguenza al nuovo Dim.

Per quanto riguarda i nostri operatori la formazione per l'aggiornamento periodico è già iniziata a livello nazionale e, nell'ambito della pianificazione della cantierizzazione, la stiamo facendo anche per altre figure interessate, come i coordinatori. Per noi è fondamentale l'organizzazione e la pianificazione. Come è centrale, nell'ambito della filiera dei subappalti, la scelta e la verifica dell'idoneità dei soggetti che intervengono.



Le sanzioni che facciamo riguardano anche la verifica e l'idoneità delle imprese. Se un'impresa affidataria, che ha dei requisiti perché sono stati controllati in sede di gara, subappalta a un soggetto terzo, noi andiamo a verificare se c'è l'idoneità e, qualora non ci fosse, sanzioniamo l'impresa affidataria, perché ha l'obbligo di verificare l'idoneità dei soggetti che intervengono.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Dando voce al sindacato, inizio con Rossana Dettori, segreteria confederale della Cgil, con una riflessione generale della Cgil sul decreto e poi una più specifica sulla figura del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, su cui il

sindacato ha prodotto un enorme sforzo per la formazione.

Rossana Dettori
(Segretaria Confederale Cgil)

■ Partecipare a queste iniziative per ognuno di noi è sempre un fattore di crescita perché acquisisci sempre maggiore formazione. Sul decreto penso che sia benvenuta qualsiasi iniziativa che veda il sindacato e le istituzioni produrre norme che intervengono positivamente sulla sicurezza dei lavoratori e delle lavoratrici. Non può che esserci da parte della Cgil un plauso per il lavoro fatto da Fillea e Filt, che hanno lavorato insieme con gli organismi competenti per produrre un avanzamento della normativa che metta in sicurezza i lavoratori.



Speriamo che queste iniziative siano sempre più sviluppate e che, sempre di più, proviamo, soprattutto su un tema come quello della salute e sicurezza, a costruire sinergie tra le diverse categorie per dare certezza ai lavoratori di non dover incorrere in infortuni o incidenti mortali. Questo tipo di lavoro è molto utile perché vorremmo non iniziare più con un minuto di silenzio le nostre iniziative. Significherebbe che abbiamo vinto una battaglia, quella di consentire alla gente di andare al lavoro e tornare la sera a casa. Il nostro obiettivo non è piangere lavoratori, ma garantire a quei lavoratori il diritto di tornare a casa dal proprio posto di lavoro. L'altro versante di questo lavoro è rappresentato dalle istituzioni, Ministero del Lavoro, Ministero della Salute, Inail, Conferenza delle Regioni, che provano a condividere i dati. Se vogliamo costruire davvero politiche di sicurezza che vedano lavorare in una cooperazione solidale e leale le varie istituzioni è fondamentale intrecciare le banche dati.

Siamo in ritardo con l'applicazione di alcune norme perché, adesso sarò un pò sgradevole, non è possibile che non

Bisogna lavorare molto e ampliare sempre di più la figura del Rls di sito

riusciamo a trovare una data in cui le organizzazioni sociali e le istituzioni si mettono intorno a un tavolo. La gente questo non lo capisce. Possiamo capire tutto, ma che le istituzioni, la politica non abbiano il tempo per mettersi intorno a un tavolo e provare a risolvere le questioni che abbiamo davanti davvero è concepibile. Credo che sia compito di ognuno di noi, in un paese in cui gli incidenti e gli infortuni mortali sono in crescita, nonostante i dati ci dicano

altro, lavorare affinché tutto questo, soprattutto gli incidenti mortali, venga diminuito al massimo.

Sembra una banalità, ma è proprio vero che prevenire è meglio che curare. Gli incidenti e gli infortuni sul luogo di lavoro hanno un costo sociale enorme, dal punto di vista sia del servizio sanitario nazionale, sia per l'aumento delle spese dell'Inail, con tutti i processi di riabilitazione che devono essere messi in campo per lavoratori e lavoratrici che hanno subito infortuni. L'obiettivo è investire, non ridurre le risorse. Per questo abbiamo criticato la scelta del governo di ridurre il premio che i datori di lavoro devono pagare all'Inail. Su questo non ci deve essere una riduzione, ma un investimento e la formazione e la prevenzione devono essere i due territori su cui si investe in maniera notevole. Il governo su questo non può tagliare, ma deve aumentare.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Il sindacato, in particolare le categorie dei trasporti e delle costruzioni, hanno espresso tutte le proprie preoccupazioni in merito alle modifiche apportate al Codice degli appalti. È lecito paventare ricadute negative anche sul piano della prevenzione e della sicurezza sul lavoro?

Cristina Settimelli
(Segretaria nazionale Filt Cgil)

■ Oggi con questo convegno parliamo di una buona pratica che ha visto tutti gli interlocutori agire insieme nella stessa direzione con un unico obiettivo, migliorare il tema della salute e sicurezza, non dobbiamo dare la cosa per scontato anzi dobbiamo augurarci che questa pratica diventi una prassi. Come Filt, oltre aver collaborato al tavolo tripartitico, continueremo ad

impegnarci perché una serie di impegni assunti in quella sede vengano portati avanti, a partire dalla banca dati per la quale siamo impegnati a seguire con attenzione l'iter del decreto e ancor più impegnati a far sì che le aziende rispettino gli adempimenti, a partire da una reale formazione per gli Rls, ai preposti e agli stessi datori di lavoro. Molto spesso gli stessi dirigenti, quando si parla di sicurezza sul lavoro non hanno ben chiari i temi e le misure da adottare e il fatto che il decreto preveda la formazione anche per loro è un fatto importante. Chiaramente dal canto nostro dovremo formare al meglio gli Rls, controllare con molta attenzione le modifiche dei documenti di valutazione dei rischi e se sono state recepite le opportune modifiche derivate dal decreto e infine rimettere mano all'organizzazione del lavoro aprendo confronti, sia a livello locale che nazionale. Non ultimo in ordine di importanza, occorre aprire un confronto con le aziende capofila per la tutela dei lavoratori in filiera rispetto agli adeguamenti del decreto anche per le loro aziende. Per quanto ci riguarda bisogna lavorare molto e ampliare sempre di più la figura del Rls di sito.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Oltre alle modifiche sul decreto cantieri, volevo ricordare e aggiungere lo Sblocca Cantieri, che tu hai avuto modo di definire "sblocca porcate", se volevi aggiungerla al ragionamento.

Alessandro Genovesi
(Segretario Generale Fillea Cgil)

■ Dopo aver fatto questa battuta, adesso non posso più sfuggire a questa definizione di "sblocca porcate" per il decreto di riforma del decreto legislativo 50.

In maniera molto semplice la nostra critica di fondo riguarda l'aumento del subappalto, il ritorno del massimo ribasso rispetto all'offerta economicamente vantaggiosa che viene depotenziata e i piccoli Comuni che tornano ad essere stazione appaltante.

La discussione che si sta facendo in Parlamento è l'esatto contrario della discussione che stiamo facendo sulla sicurezza dove ragioniamo sul fatto che la tecnologia può sostituire il lavoro e in alcuni casi deve sostituirlo proprio perché la vita umana viene prima dei fatturati d'azienda. Se poi in questo ragionamento ci riferiamo ai concessionari, è noto quanto siano di fatto espressioni di entrate da monopolio. Abbiamo parlato di tecnologia come investimento che fa l'azienda a cui condizionare una concessione visto che è un bene pubblico. L'Inail sta facendo grandi investimenti verso le imprese sull'aspetto tecnologico. Personalmente io sono per aiutare le imprese che hanno più difficoltà rispetto a chi fa miliardi di profitti come le concessionarie. Una delle tante semplificazioni da fare sulla sicurezza potrebbe essere quella della comunicazione a tutti i soggetti.

Comunico l'avvio di un cantiere mobile, lo comunico per protocollo alla Asl, al Rlst, alla Cassa edile, se i lavoratori hanno un contratto dell'edilizia. Serve agire sulla collaborazione tra soggetti diversi uniti dallo stesso spirito. Sono favorevole ad approfondire la proposta fatta dal rappresentante della polizia e capire se ci possono essere delle modalità come quelle applicate nei trasporti speciali, perché alla fine l'obiettivo comune, da punti di vista diversi, è la qualità che è l'altra faccia della sicurezza.

Il messaggio che arriva invece con lo sblocca cantieri è di alleggerire norme, regole e vari lacci e laccioli,



purchè l'edilizia e i cantieri ripartano e la manutenzione si faccia. Anche noi vogliamo che riparta l'economia, ripartano i cantieri e si faccia manutenzione per la sicurezza anche dei cittadini, ma non accettiamo il

L'obiettivo comune, da punti di vista diversi, è la qualità che è l'altra faccia della sicurezza

“purché si faccia” per i lavoratori che materialmente dovranno montare e smontare quel cantiere e per tutti coloro che, materialmente, dovranno beneficiare di quel prodotto.

Sono consapevole di tutte le difficoltà, ma se parliamo di sicurezza usiamo il

linguaggio marziano mentre lo sblocca cantieri è scritto in venusiano.

Noi sosteniamo che 11 morti sul lavoro, impegnati in attività su strada in presenza di traffico, sono ancora troppi ma dall'altra parte c'è chi propone addirittura per due anni la sospensione del codice degli appalti. Stiamo facendo una pessima mediazione su una pessima proposta.

In un certo è come se proponessi al rappresentante della pubblica sicurezza che, per far andare più veloci le merci, serve abolire il codice della strada. Mi fa ben sperare che mentre Confindustria esaltava lo Sblocca Cantieri la prima associazione a bocciarlo è stata l'Ance. Un conto se a bocciarlo sono la Fillea e la Filt ma se lo sostengono Libera, Don Ciotti,



il cardinale Angelo Bagnasco, Civiltà Cattolica e l'associazione costruttori, io ci rifletterei un attimo.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Quale ruolo il ministero del Lavoro intende assumere rispetto alla pubblicizzazione del decreto ai fini di una sua effettiva e concreta attuazione?

Ahmad Ghani Abdul
(Direzione Generale dei rapporti di lavoro e delle relazioni industriali del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali)

■ Noi intendiamo uscire con una circolare per chiarire i punti principali e le novità. Sulla validità della formazione non abbiamo previsto di considerare valida quella effettuata secondo la versione del 4 marzo 2013. In quella versione si sono dimenticati del principio giuridico *tempus regit actum* che governa la formazione. Quella effettuata vale quattro anni,

Per noi 11 morti sul lavoro, impegnati in attività su strada in presenza di traffico, sono ancora troppi

una volta trascorsi, scatta alla scadenza, l'obbligo di aggiornamento della precedente. È sempre valida una formazione fatta in precedenza, solo che la sua durata era fissata in quattro anni e vale per quattro anni. Chiaramente comunicheremo la novità riguardo alla formazione come l'introduzione del passaggio tra lavoratore e preposto, che nella precedente versione non c'era. Sui requisiti del formatore, chiaramente ci sono state delle novità, merito di tutte le parti sociali, del sindacato in particolare, di aver apportato delle

migliorie piuttosto funzionali, perché concettualmente non è cambiato niente, ma le finalità del testo sono state meglio sottolineate, chiarite e credo che chi lo legge adesso lo capisce meglio.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Considerando l'attuale evoluzione della normativa in materia di Codice degli appalti, come ritiene sia possibile garantire l'efficacia dei presidi previsti dal Testo Unico, penso in particolare all'adozione di una pletera di sigle che vanno dal Dvr, Documento di valutazione dei rischi, al Duvri,

Documento unico di valutazione dei rischi da interferenza, al Pos, Piano operativo di sicurezza, al Psc, Piano di sicurezza e coordinamento.

Silverio Antoniazzi
(Direttore generale per la sicurezza stradale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

■ La domanda esula un pò dalla mia competenza. Io mi occupo di sicurezza della circolazione. Su questo tema è molto importante l'argomento della velocità nell'ambito dei cantieri. Se riteniamo appunto che sia uno dei principali fattori degli incidenti, bisogna assolutamente intervenire.



Non è sufficiente un potenziamento dell'attività di controllo della velocità in corrispondenza dei cantieri, che condividiamo appieno, rafforzandola, d'accordo con la Polizia stradale, ma serve l'introduzione di sistemi automatici ed il ricorso alla tecnologia nella gestione, in modo dinamico, delle infrastrutture stradali, in particolare quelle più complesse. Come Ministero ci stiamo lavorando perché riteniamo sia l'obiettivo di tutti, ma in primis dei gestori stradali e autostradali. Sempre di più oggi c'è l'esigenza di regolare i flussi di circolazione e la tecnologia ci consente di farlo in funzione della sicurezza.

Si può prendere a modello da esportare, nell'ambito della sicurezza dei cantieri, il protocollo d'intesa "Aria Pulita", siglato da alcune amministrazioni centrali, il 4 giugno scorso a Torino, nell'ambito del "Clean Air Dialogue" sulla qualità dell'aria. Con il protocollo ci si è assunti l'impegno di introdurre alcune proposte normative, finalizzate anche alla regolazione della circolazione in ambito extraurbano. Tra queste misure c'è anche la riduzione della velocità con la possibilità di ricorrere anche a sanzioni con modalità automatica. È chiaro che ciò comporterà una serie di adeguamenti, che dovranno essere introdotti, anche dell'attrezzatura dei sistemi segnaletici. La considerazione che "la velocità deve essere regolabile in funzione delle condizioni dei flussi di circolazione" non appartiene ad un futuro tanto lontano ma piuttosto prossimo, soprattutto in ambito autostradale, dove non ci sono soltanto maggiori risorse ma anche dove c'è più bisogno. La possibilità che la velocità sia regolata e quindi ridotta adeguatamente prima dei cantieri o addirittura prima ancora che venga apposta la segnaletica di cantiere è una questione che va affrontata in un'ottica più generale di gestione dinamica delle

infrastrutture e rappresenta un nostro obiettivo.

In merito al decreto, sicuramente molto utile e che rappresenta un passo avanti, suggerisco di porre attenzione non solo all'ambito autostradale o delle strade di tipo B (quelle extraurbane principali), che sicuramente sono quelle più esposte ai rischi, ma anche a tutti gli altri ambiti stradali minori, perché il numero degli incidenti deve essere riferito al numero dei cantieri.

Come cittadini, come utenti della strada ci auguriamo che i cantieri aumentino e che siano realizzati in totale sicurezza, non solo perché si deve muovere l'economia, ma anche perché sono finalizzati al miglioramento della sicurezza delle strade. Rapportare il numero di incidenti sui cantieri al numero dei cantieri è assolutamente importante, altrimenti il numero degli incidenti in autostrada a doppia carreggiata può risultare pari a quello a quello sulle strade a singola carreggiata con la conseguenza di porsi il problema in modo quasi paritario.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Non cambiamo argomento, rimaniamo sullo stesso tema. Cosa pensa della richiesta di modifica del codice della strada con l'introduzione di una ulteriore riduzione dei limiti di velocità, per i mezzi pesanti naturalmente in prossimità dei cantieri?

Giandomenico Protospataro
(Servizio Polizia stradale)

■ La limitazione della velocità rappresenta sicuramente una misura valida. Sono perplesso sul fatto che sia pensata rispetto solo a una categoria di veicoli, in quanto imporrebbe, considerando che il cantiere ha già una sua segnaletica di limitazione, una

differenziata. Tutte le volte che questi esperimenti sono stati fatti hanno dato esito estremamente negativo, perché per l'utente è già difficile capire qual è la velocità a cui deve andare. Se a questo aggiungo altre limitazioni, a seconda del mezzo, si rischia di fare confusione. Sarebbe meglio pensare a una riduzione generalizzata per

Serve introdurre sistemi automatici e ricorrere alla tecnologia nella gestione, in modo dinamico, delle infrastrutture stradali, in particolare quelle più complesse

tutte le categorie di veicoli. Da quanto emerge dai dati in nostro possesso la maggiore pericolosità scaturisce dai veicoli più veloci, non da quelli più lenti, perché ovviamente un mezzo pesante ha già una velocità non eccessiva, considerando i limiti di velocità, mentre un'autovettura non ha limiti e spesso si approssima al cantiere a velocità molto sostenuta. Per i mezzi pesanti il vero problema è la stanchezza da cui scaturisce gran parte dei fenomeni infortunistici.

Bisognerebbe intervenire, oltre che su un limite generalizzato per tutti gli utenti, sulla segnalazione perché spesso risulta inefficace per gli utenti più disattenti.

La ridondanza nella segnalazione, presente nel decreto, deve essere l'elemento centrale. Mentre sono perfettamente d'accordo sul ruolo dei sistemi Its, le nuove tecnologie per l'intervento, perché nel corso del tempo si potrà pensare a strumenti che in prossimità del cantiere lanciano un messaggio alle autoradio di tutti i veicoli. Un sistema importante, abbastanza vicino alla realizzazione. Bisogna solo avere la costanza di



partecipare alle riunioni a livello europeo e sostenere che, tra le dotazioni dei veicoli, vi siano dispositivi in grado di poter rilevare la presenza di situazioni pericolose, di segnalarle all'utente e addirittura di intervenire (buona parte dei veicoli ne sono dotati) sul mezzo stesso per poter far fronte alla distrazione del conducente. Gran parte delle vetture, anche di bassa gamma sono dotate di sistemi di frenata di fronte a pedoni e ostacoli. Si potrebbe pensare a sistemi simili in presenza di un cantiere o di un'altra situazione. A fronte di un

messaggio del servizio Its di rallentare in prossimità di un cantiere, il mezzo, se il conducente non interviene, rallenta in maniera automatica. Sembra un futuro molto lontano, ma in realtà dal punto di vista tecnologico è abbastanza vicino, perché oggi queste tecnologie sono già disponibili.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Nei dati statistici relativi agli infortuni che si verificano in presenza di traffico veicolare non è possibile

risalire alle diverse tipologie di infortunio stradale, né disaggregare i dati. Ritiene che la modifica della modulistica predisposta per la denuncia di un infortunio, attualmente molto generica e poco dettagliata, naturalmente glielo chiedo dal suo osservatorio particolare, possa agevolare la produzione di stime più specifiche e più dettagliate.

Tommaso De Nicola
(Direzione centrale Prevenzione Inail)

■ Come già detto, riusciamo ad acquisire dei dati più precisi, anche a prescindere dalla compilazione di tutti i campi per la denuncia di infortunio, incrociando i dati statistici generali in possesso dell'Inail, relativi al complesso delle denunce di infortunio presentate e i dati più puntuali e



La ridondanza nella segnalazione, presente nel decreto, deve essere l'elemento centrale su cui intervenire

relativi al settore dei lavori su strade, autostrade e piazzali, con i dati della codifica dell'azienda che ha prodotto la denuncia infortunio e rispetto alla decodifica delle cause e circostanze, un campo che deve obbligatoriamente essere compilato online dal datore di lavoro.

Un dato interessante rispetto a quanto è emerso in un intervento precedente è che buona parte degli incidenti, che si sono verificati, non sono causati dall'autista occasionale ma spesso e purtroppo da conducenti professionali. A mio giudizio sarebbe opportuno avviare nel settore dell'autotrasporto una campagna informativa a livello nazionale forte. Nei casi di incidenti le cause non vengono ricondotte solo a problematiche connesse al rispetto del

Codice della strada e della sicurezza stradale e della sicurezza nei luoghi di lavoro, ma anche a problematiche connesse a stili di vita non sempre corretti riferibili ad alimentazione, assunzione di sostanze alcoliche, al rispetto degli orari e delle pause.

Una campagna informativa potrebbe rappresentare un piccolo aiuto per risolvere alcuni dei problemi emersi oggi. Rispetto a questa ipotesi c'è massima disponibilità da parte dell'Istituto, anche grazie alle risorse finanziarie che, nonostante il taglio delle tariffe, ancora abbiamo a disposizione.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Quanto può aiutare secondo lei nel miglioramento del trend degli infortuni su strade e autostrade l'adeguamento dei processi formativi.

Michele Bertoldo
(Gruppo tecnico interregionale salute e sicurezza nei luoghi di lavoro)

■ La formazione per me rappresenta il tema di come fare attivamente una prevenzione seria. Purtroppo dobbiamo rilevare che, quando è presente, la formazione è molto scadente. I problemi sono presenti nell'attività di vigilanza e controllo che si effettua sulla rilevazione di attestati falsi. Per questo motivo nel decreto abbiamo previsto un adeguamento rispetto agli accordi Stato-Regioni, in merito anche alla periodicità, all'aumento delle ore formative.

È consigliabile programmare una attività di formazione e di aggiornamento secondo le modifiche e le integrazioni del decreto.

Ritorno alla prima parte dell'intervento, il tema. Secondo noi, come rappresentanti delle Regioni, il quadro degli accordi Stato-Regioni sulla

formazione dovrebbe essere rivisto completamente, individuando una nuova modalità in termini di normativa di secondo livello e elaborando un decreto specifico sul tema.

Potrebbe essere opportuno avviare nel settore dell'autotrasporto una campagna informativa a livello nazionale

In merito ai soggetti formatori si dovrebbe finalmente intervenire per arginare il proliferare di questa figura che, solo sulla carta, ha l'idoneità.

Una miriade di sigle sindacali, certamente non la Cgil, che sono nate nell'ambito della formazione per poter farne un business.

Personalmente con molta difficoltà sto portando avanti un'indagine perché come Regione, come Asl non abbiamo un potere di vigilanza sugli enti formatori. È rilevante il tema di come riuscire a stroncare il mercato illegale degli attestati falsi. La formazione è importante, deve essere fatta e deve essere di qualità. Nel decreto sono previsti anche i requisiti che deve avere il formatore docente.

È importante, intervenire sugli enti formatori, creare un elenco di enti





accreditati e valutare effettivamente chi fa la formazione in termini di organizzatore e di docenti.

Visto che mi occupo di questo argomento mi è stato chiesto dalle scuole di partecipare a eventi formativi. E lo faccio solo limitatamente alla parte teorica.

L'attività fondamentale è quella formativa che dovrebbe essere fatta da persone che fanno questa attività costantemente in maniera efficace e con delle buone modalità.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Sugli Rls, quanto c'è ancora da fare in generale sul piano della formazione?

Rossana Dettori
(Segretaria Confederale Cgil)

■ Sulla formazione abbiamo complessivamente ancora molto da fare, come hanno fatto altri paesi.

Concordo con il rappresentante delle Regioni sulla necessità di mettere ordine tra gli enti formatori.

Non ci possiamo permettere soggetti che fanno business economico, una formazione non controllata e mancate verifiche dei soggetti che la erogano. Bisognerebbe avere un albo nazionale di formatori con una certificazione certa ma anche chiedere al Governo, per chi segue i corsi, di prevedere il libretto delle competenze perché spesso è capitato che lo stesso lavoratore faccia dieci corsi identici perché costano poco.

Nella sanità, per esempio, gli infermieri fanno molti corsi sull'Hiv. Va bene aggiornarsi ma è necessario aumentare le competenze del personale. Su Rls e Rlst e il loro potenziamento abbiamo previsto con l'Inail una grande campagna di formazione. Intendiamo lavorare per costruire un luogo dove gli Rls possano confrontarsi e anche

Ora come Cgil confederale, insieme a tutte le categorie, dobbiamo vincere la scommessa della salute e sicurezza

condividere le buone pratiche di lavoro che non vengono condivise e divulgate. Come organizzazioni sindacali abbiamo comunque molto da fare a partire dalla responsabilità di non lasciare in solitudine i rappresentanti della sicurezza.

Spesso i nostri eletti, nominati rappresentanti, ci comunicano un'idea di solitudine di enorme responsabilità. Spesso i rappresentanti non sono in

grado di svolgere sino in fondo il proprio compito perché sottoposti a pressioni dal datore di lavoro.

È evidente che la precarizzazione del lavoro, scaturita dal Jobs Act, ha aumentato anche l'insicurezza dello stesso Rls, perché da precario ti muovi con maggiore attenzione, così come la legge Fornero ed il conseguente invecchiamento dei lavoratori determina un ulteriore problema anche rispetto al lavoro che devono fare i rappresentanti della sicurezza.

Come Cgil, Cisl e Uil registriamo delle difficoltà con Confindustria e Confapi in merito all'applicazione del decreto 81 ed alla definizione dell'Rlst.



Riscontriamo molte resistenze da parte del datore di lavoro e spesso il rappresentante territoriale non viene riconosciuto. In alcuni luoghi di lavoro, penso alla realtà delle piccole e medie imprese anche a conduzione, non sappiamo come eleggere e nominare il rappresentante della sicurezza mentre in altre realtà (la polizia, i rider, il telelavoro o il ricorso a strumenti telematici) non c'è nemmeno un luogo fisico. Ora come Cgil confederale insieme a tutte le categorie dobbiamo vincere la scommessa della salute e sicurezza. È uno dei temi che va messo al centro nella contrattazione inclusiva, ponendo allo stesso livello tutti lavoratori con qualsiasi contratto. Vanno messi tutti i lavoratori nella condizione di non incorrere in incidenti perché per qualsiasi tipologia di lavoro, per qualsiasi contratto, in qualsiasi sito il tema salute e sicurezza deve essere condiviso da tutti e garantito nella stessa identica maniera a tutti. Terminò, come riferimento alle cose da fare, sulle patologie da lavoro che non abbiamo trattato ma che per noi come organizzazione sindacale, è un altro elemento fondamentale.

Per problemi complessi non c'è un'unica soluzione, ma è necessario e utile guardare ad un insieme di soluzioni e ad azioni di sistema

Sono cambiate, non sono più soltanto quelle classiche di cui siamo abituati a discutere. Oggi i medici competenti stanno in qualche maniera cercando di collegare le lesioni muscolo-scheletriche a malattie genetiche con il rischio che non vengono più riconosciute come patologie lavorative, perché collegate ad una ereditarietà. Questa è una parte del lavoro che, come organizzazioni sindacali, insieme a tutti i lavoratori e ai datori di lavoro e con

la disponibilità anche delle istituzioni, abbiamo da sviluppare. È l'unico modo per ridurre e abbattere le morti sul lavoro e ridurre sostanzialmente di molto anche gli infortuni sul lavoro.

Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Quale può essere il ruolo del sindacato dei trasporti, della Filt, nell'applicazione del decreto, considerando anche il fatto che voi siete da un lato interlocutori privilegiati di alcuni dei soggetti istituzionali presenti al tavolo e dall'altro controparti di grandi società che operano nell'ambito della viabilità nazionale.

Cristina Settimelli
(Segretaria nazionale Filt Cgil)

■ Ritengo interessanti le argomentazioni e i suggerimenti espressi da alcuni e ne faremo tesoro come, ad esempio quello sul limite della velocità ed il tema dei tempi di guida e di riposo. Personalmente penso che non ci sia una unica soluzione a problemi complessi, ma ritengo necessario e utile guardare ad un insieme di soluzioni e quindi pensare ad azioni di sistema. Se procediamo, come facciamo un po' tutti, per compartimenti stagni e in particolare i Ministeri che spesso non dialogano e collaborano tra di loro, rischiamo che, tra un paio di anni, magari facciamo un altro convegno su questi temi e scopriremo che solo qualcosa è migliorato ma molto poco. Rispetto al problema dei tempi di guida e di riposo c'è il tema di come si interagisce, non solo tra noi come organizzazioni sindacali, ma anche di interazione con il governo e di come questi come interagisce con l'Europa. È l'Europa che, giustamente, si dà un quadro di norme da adottare poi all'interno dei Paesi comunitari, se l'azione del nostro governo non è

adeguata laddove le norme vengono definite, è ovvio che il rischio che corriamo è quello di un peggioramento delle condizioni di miglior favore che in Italia ci sono. Questo è quello che è successo e dovremo provare a imparare dagli errori. Questo vale per il tema dei tempi di guida e di riposo ma vale anche per tutto il resto.

Se avessimo la capacità di guardare all'insieme delle cose, forse riusciremo a mettere in campo un'azione più complessiva che guardi, tra le altre cose, anche alla salute e sicurezza dei lavoratori e dei cittadini e credo che potremmo fare un buon lavoro utile alla collettività. Dobbiamo, a mio avviso, ripartire dalla cultura e dall'importanza del lavoro come centralità del Paese. Il buon lavoro, la qualità dello stesso e conseguentemente come si fa, con quali tutele per il lavoratore e il cittadino. Tralasciare questi aspetti vuol dire avere non solo lavoro povero e precario ma avere costi aggiuntivi che gravano sul sistema paese e sulla stessa Europa. Credo fermamente che dobbiamo sforzarci di ragionare dell'insieme del sistema, e di azioni di sistema. Dobbiamo tutti quanti ripartire dalla cultura del lavoro e della sicurezza e per fare questo è necessario ripartire dalle scuole per educare i futuri cittadini del domani. Questo è un compito che lo stato deve tornare ad assolvere, ovviamente non da solo ma anche con l'aiuto delle organizzazioni sindacali.

Rispetto alla preoccupazione alle modifiche al Codice degli Appalti, queste ci sono tutte esattamente per le cose che ho detto prima. In questi anni abbiamo assistito alla svalorizzazione del lavoro, dei diritti dei lavoratori, compreso la sicurezza del lavoro, considerata un costo per le imprese. Sottolineo che tali modifiche peggiorative vanno esattamente nella direzione contraria a quella di cui avremmo bisogno.



Guido Iocca
(Direttore Rassegna Sindacale)

■ Che ruolo pensa di svolgere la Fillea per l'applicazione del decreto, considerando che la tua organizzazione rappresenta una fetta importantissima di lavoratori che operano nella filiera degli appalti stradali.

Alessandro Genovesi
(Segretario Generale Fillea Cgil)

■ Riepilogando ci sono i temi della formazione, del ruolo del datore di lavoro, del sindacato e dell'RLST. In una delicata fase politica di passaggio, dal ministro Delrio al ministro Toninelli, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come sindacato unitario degli edili, Feneal, Filca e Fillea, e dei trasporti, Filt, Fit, Ultrasporti, abbiamo firmato un protocollo col Ministero. Un documento frutto di una lunga discussione in cui abbiamo fatto l'elenco per un'autentica interpretazione dell'articolo 30, comma 4, del Codice degli appalti (Principi per l'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni), indicando quali sono i campi di applicazione e quali i contratti collettivi. Gran parte della prevenzione e della sicurezza, nel caso della mia categoria, nelle lavorazioni edili, passa per l'applicazione del contratto dell'edilizia, per le scuole edili e, da un punto di vista degli enti bilaterali, per i Cpt (Comitati paritetici territoriali) che danno, sul versante della sicurezza, i patentini e le certificazioni. Non a caso l'Inail stesso ci riconosce queste buone pratiche. Il Ministero del Lavoro e il Testo Unico riconoscono al bilateralismo edile una certa specificità dovuta anche al fatto che le casse edili sono nate cento anni fa e quindi hanno una lunga esperienza anche per quanto riguarda la formazione e la sicurezza nei cantieri. La figura del RLST (Rappresentante

dei lavoratori per la sicurezza) per esempio che può svolgere nei cantieri mobili un ruolo importante, in quanto nella maggior parte dei casi operano ditte piccole, senza RIs aziendale, lavori brevi e sempre in movimento quindi più difficili da controllare e verificare. Il Mit non ha mai disdetto quell'accordo, non hanno fatto altro che metterlo in un cassetto. Dal canto suo il Ministero del Lavoro non è mai stato formalmente investito da quel protocollo, perché in merito ad appalti e concessioni, una volta che hanno redatto le tabelle ministeriali si ritengono a posto.

Riuscire a far applicare il contratto edile quando sei un edile e il contratto dei trasporti quando sei un lavoratore dei trasporti già rappresenterebbe un passo in avanti

Da parte nostra, come sindacato, dobbiamo chiedere che tutti ci aiutino a far rispettare, nei cantieri, in quelli stradali, nell'apposizione dei birilli, il contratto edile e che si eviti di applicare il contratto multiservizi che è un contratto che nasce per le donne delle pulizie che non hanno l'obbligo alle 16 ore di formazione sulla sicurezza. Voglio ora vedere se la cooperativa di pulizie applicherà fino in fondo questo decreto, preoccupandosi anche al terzo livello di subappalto, di coordinarsi col concessionario e la stazione appaltante. Quindi il riuscire a far applicare il contratto edile quando sei un edile e il contratto dei trasporti quando sei un lavoratore dei trasporti già rappresenterebbe un passo in avanti che risponderebbe anche alle esigenze della certificazione e della trasparenza. Nel settore edile è un sistema rodato di cui il Ministero del Lavoro riconosce una specificità e noi, attraverso il Durc,

insieme all'Inps e all'Inail, affermiamo se un'azienda è regolare o no dal punto di vista contributivo. Questo processo di certificazione e trasparenza delle aziende, si può applicare anche alla sicurezza attraverso la patente a punti per esempio. I nostri RLST sono dei professionisti ma ci mettono anche la passione del militante, del delegato, del lavoratore e noi vorremmo potenziare ancor di più il loro ruolo. Nel rinnovo contrattuale abbiamo provato a mettere in sicurezza le casse edili, perché veniamo da una crisi e abbiamo perso 600 mila addetti. Il settore è sotto stress anche dal punto di vista delle relazioni industriali. Nel prossimo rinnovo, se uno sforzo va chiesto ai datori di lavoro, sarà per implementare e finanziare di più i Cpt, le nostre scuole e i nostri centri per la sicurezza, perché un euro investito in sicurezza è un investimento per il lavoratore, per il Paese e per la stessa impresa. ■

Il lavoro nei trasporti

periodico di informazione
e approfondimento della Filt Cgil

direzione e amministrazione:
Editrice Trasporti via Morgagni 27 - Roma

direttore: Stefano Malorgio

direttore responsabile: Paolo Serventi Longhi
redazione: Guido Barucci, Natale Colombo,
Fabrizio Cuscito, Maria Teresa De Benedictis,
Michele De Rose, Cristina Settimelli

ufficio abbonati: Piera Antonuzzi
abbonamento:

10 copie euro 10 versamento sul c/c n. 46813002
intestato a: Editrasporti srl via Morgagni, 27
00161 Roma - Tariffa Regime Libero: Poste
Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento
Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004
n° 46) art. 1, comma 1, Cn/Bo

progetto grafico e impaginazione:
Antonella Rotellini

stampa:
Datamec s.r.l., Via Speranza 31, 40068 San
Lazzaro di Savena (BO)

chiuso in tipografia: il 31/12/2019



Accadde il... 26 marzo 2017

Tante tragedie coinvolgono operai al lavoro sui cantieri di manutenzione sulle nostre strade ed autostrade. Vanno considerate come morti e infortunati sul posto di lavoro e non solo "incidenti stradali" come spesso sono catalogate dalle autorità e dalle istituzioni

100 anni di STORIA

Domenica 26 marzo 2017 un camion travolge sette operai edili al lavoro in un cantiere, tra Albisola e Celle Ligure, sull'autostrada A10 Genova-Savona. Due i morti mentre gli altri cinque operai rimangono feriti, uno di loro in modo grave. È questa l'ennesima tragedia di una lunga scia di sangue. Il 6 febbraio 2015 vengono investiti e uccisi da un tir due operai mentre sistemavano delle buche sulla Transpolesana sulla carreggiata che collega Rovigo a Verona.

Invece l'operaio di 31 anni posizionava dei birilli lungo la carreggiata quando, il 16 maggio 2016 sulla A24 Roma-Aquila, è stato urtato da un autoarticolato.

Il 17 ottobre del 2016 a causare l'incidente che ha provocato la morte di un operaio sull'autostrada A12 tra Sestri Levante e Deiva Marina in direzione Livorno, è stato un automobilista che non si sarebbe accorto di uno scambio di carreggiata proseguendo dritto, travolgendo e uccidendo il lavoratore che stava segnalando un cantiere.

Il 22 aprile 2016 cinque operai sono stati investiti da un mezzo pesante sulla strada statale 7 bis a Nola (in provincia di Napoli). La squadra quando è stata travolta da un camion lavorava sulla strada, per una

ditta che operava in subappalto per conto dell'Anas. Due sono le vittime mentre altri due operai sono rimasti feriti, uno in condizioni gravissime. Il 5 dicembre 2016, in Val Susa, due operai vengono travolti sulla A32 Torino-Bardonecchia, mentre stavano posizionando la segnaletica sulla corsia, per l'avvio del cantiere stradale, all'interno della galleria del Cels, tra Chiomonte ed Exilles. Un operaio è morto mentre l'altro è rimasto gravemente ferito.

A Bologna, il 27 marzo 2018, un operaio stava allestendo un cantiere sulla A14 Bologna Taranto, all'altezza di San Lazzaro di Savena, posizionando dei cartelli sulla prima e seconda corsia quando, sulla corsia di sorpasso, l'unica aperta al traffico, è passato un mezzo che lo ha colpito alla testa, uccidendolo. Il lavoratore cinquantenne lavorava per una ditta in subappalto.

Queste sono solo alcune delle tragedie, consumate nei cantieri di manutenzione stradale, che abbiamo voluto ricordare, rinnovando il nostro cordoglio e ribadendo che vanno considerate come morti e infortunati sul posto di lavoro e non solo "incidenti stradali" come spesso sono catalogate.

(G.B)



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre coperture sanita-

rie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.

Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO

