



## Lavori sulle strade PREVENIRE E' MEGLIO CHE CURARE!

### DISCIPLINA

Come risaputo, l'art. 21, comma 2 del Nuovo Codice della Strada, stabilisce che chiunque esegue lavori o deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni, deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte e deve provvedere a rendere visibile, sia di giorno che di notte, il personale addetto ai lavori esposto al traffico dei veicoli. A tal fine, i segnali devono essere scelti ed installati in maniera appropriata alle situazioni di fatto ed alle circostanze specifiche, secondo quanto rappresentato negli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, fissati con il disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici. Più specificatamente, l'art. 37 del Regolamento di esecuzione del suddetto codice, reca le disposizioni speciali relative a coloro che operano in prossimità della delimitazione di un cantiere o che comunque sono esposti al traffico dei veicoli, nello svolgimento della loro attività lavorativa.

Al fine di garantire, in concreto, la visibilità delle maestranze esposte al traffico, l'art. 161, comma 2-bis del d. Lgs. 81/08, ha previsto l'emanazione di un decreto interministeriale che individuasse le procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgano in presenza di traffico veicolare ovvero, il d.M. 04.03.2013, oggetto dell'odierno commento. In tal senso, ogni lavoratore deve ricevere adeguata informazione, formazione e addestramento specifico, relativamente all'applicazione dei c.d. "criteri minimi di sicurezza" esplicitati nell'allegato I del decreto, secondo il programma indicato nel successivo allegato II.

### NOTE OPERATIVE

In particolare, le persone a lavoro ed esposte al traffico debbono essere visibili, sia di giorno, come di notte, mediante indumenti di lavoro fluorescenti (di colore arancio, giallo o rosso) e rifrangenti (di colore bianco argento) (1):

- in caso di interventi breve durata, può essere utilizzata una bretella realizzata con materiale sia fluororifrangente di colore arancio;
- negli altri casi, le tipologie di indumenti e le relative caratteristiche, debbono essere conformi alle previsioni di cui al Tit. III del d. Lgs. 81/08 e rispondere a quanto previsto dal d. Lgs. 475/92, dal d.M. 09.06.95, dal d. Lgs. 10/97 e dalla norma UNI EN 471.

Quindi, tutti gli indumenti, comprese le bretelle, devono essere di classe 3, o equivalente, per tutte le attività lavorative su strade di categoria A, B, C, e D, ed almeno di classe 2 per le strade E ed F urbane ed extraurbane. Non sono più ammessi indumenti ad alta visibilità di classe 1.

Gli eventuali veicoli operativi debbono essere segnalati, con dispositivi a luce lampeggiante, pannelli luminosi o segnali a messaggio variabile, ovvero, la combinazione di questi segnali, in relazione alla categoria della strada ed alla tipologia del traffico. Chiaramente, il momento di maggior rischio, per il lavoratore esposto al traffico, è quello relativo alla posa in essere ed alla rimozione della segnaletica stradale temporanea ove, non solo, è particolarmente cogente l'obbligo di indossare i prescritti dispositivi di protezione individuale (o d.p.i.), ma è altresì necessario adeguare tali comportamenti operativi, alle chiarissime istruzioni esplicitate al § 2.1 dell'allegato I su citato.

Va altresì fatto rilevare, che fatti salvi i casi di interventi di emergenza (quale un sinistro stradale) o lavori ed interventi aventi carattere di indifferibilità (per esempio, attuazione dei piani per la gestione delle operazioni invernali) in quanto intesi ad eliminare situazioni di più grave pericolo per la circolazione, in tutti gli altri casi, nelle particolari condizioni ambientali avverse di cui al § 2.2 dell'allegato I, non possono essere svolte operazioni che comportino l'esposizione al traffico degli operatori e, qualora siano già iniziati, debbono essere immediatamente sospesi.

Sono quindi indicati quei consueti criteri di segnalamento del pericolo costituito dalle persone esposte al traffico, mediante il presegnalamento del cantiere e lo sbandieramento, finalizzato preavvisare l'utente della presenza di lavoratori, indurre l'utente ad una maggiore prudenza e consentire una regolare manovra di rallentamento della velocità dei veicoli sopraggiungenti (§ 2.4 s.).

Il successivo § 2.6 descrive le modalità di regolamentazione del traffico con movieri che, non di rado, avviene in modo affatto sicuro, ne per i movieri stessi, ne per gli utenti della strada.

Ulteriori prescrizioni di dettaglio, sono stabilite per disciplinare lo spostamento a piedi delle maestranze esposte al traffico (§ 3), in presenza di autoveicolo, nelle gallerie e lungo i viadotti, quando si rende necessario attraversare le carreggiate.

Per quanto attiene, invece, i c.d. veicoli operativi, il successivo § 4, fornisce indicazioni sulla corrette modalità di sosta e di fermata del veicolo operativo, fuori e all'interno delle gallerie, nonché sulla discesa

dal veicolo stesso e la ripresa della marcia, in condizioni ordinarie e straordinarie.

Proseguendo oltre, nella disamina del disciplinare, al § 5 si forniscono indicazioni sulle manovre di accesso e di uscita dai cantieri, in relazione alle tipologie di strade considerate.

Se queste situazioni operative sembrano riguardare esclusivamente coloro i quali eseguono lavori sulle strade, al § 6, diversamente, sono indicate quelle situazioni di emergenza che riguardano più da vicino lo stesso personale della polizia stradale che, in caso di situazioni non prevedibili, è tenuto a porre in essere ogni azione utile a prevenire o limitare i pericoli e l'incolumità pubblica. In certo qual modo, quindi, la polizia stradale, rispetto al contenuto del decreto oggetto dell'odierno commento, veste il duplice ruolo di attore/spettatore giacché, da un lato, si predispone a verificare che durante i lavori stradali il personale esposto al traffico abbia frequentato il corso previsto dal decreto anzidetto e lo metta in pratica ma, dall'altro, nell'operare sulla strada, lo stesso personale di polizia stradale deve essere stato formato ed informato, si da porre in essere, in modo sistematico ed automatico quelle azioni conseguenti ad eventi imprevedibili che caratterizzano, proprio, il servizio di polizia stradale.

Il caso più classico, in tal senso, riguarda il controllo dell'allestimento del cantiere fisso (§ 7), già disciplinato dal d.M. 10 luglio 2002, adesso integrato dal decreto in commento. La conoscenza delle suddette disposizioni, quelle del 2002, come quelle odierne, costituisce quella necessaria scatola degli attrezzi che può consentire di prevenire gli infortuni stradali che spesso, altro non sono che il risultato di disattenzioni, leggerezze o sciocchi atteggiamenti di superiorità a limitazioni che la scienza dell'infortunistica stradale pone, quali limiti invalicabili.

Ad una velocità di circa 40 km/h, l'eventuale impatto con il corpo di una persona ne può provocare la morte; quasi sicuramente, può determinare lesioni gravissime che, oltre che degradare la qualità della vita della persona stessa e dei suoi familiari ed amici, incide sui nostri costi sociali.

Prestare attenzione a come si lavora sulle strade, redarguendo o punendo chi fa della strada - anche lavorando, oltre che guidando - un luogo privato ove esercitare il "diritto dell'idiota" è, sicuramente un dovere, se non "il dovere" della polizia stradale. ■

Leggi e Giurisprudenza	d.Lgs. 30.04.1992, n. 285 d.Lgs. 04.12.1992, n. 475 d.P.R. 16.12.1992, n. 495 d.M. 09.06.1995 d.Lgs. 02.01.1997, n. 10 d.M. 10.07.2002 d.Lgs. 09.04.2008, n. 181 d.M. 04.03.2013
Prassi e Dottrina	UNI EN 471

#### **Note a margine dell'articolo**

(\*) Giovanni Fontana è referente locale ASAPS e funzionario di Polizia Municipale nel Comune di Forte dei Marmi (LU)

(1) Nella fluorescenza, la radiazione luminosa visibile, viene esaltata da determinati pigmenti presenti nel materiale e quindi, la superficie stessa, appare più visibile in determinate ore della giornata o in particolari condizioni di luce (solitamente al crepuscolo ed al tramonto o in caso di nebbia, foschia o pioggia). Nella rifrangenza, la radiazione luminosa viene restituita alla fonte e quindi, in caso di illuminamento notturno, causato dai dispositivi luminosi dei veicoli, il lavoratore esposto al traffico è maggiormente visibile.