PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 15 - numero 3096 di martedì 28 maggio 2013

Criteri di sicurezza per la segnaletica in presenza di traffico veicolare

I criteri di sicurezza individuati dal Decreto del 4 marzo 2013 per la revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale nelle attività in presenza di traffico veicolare. Squadre di intervento, presegnalazione e gestione operativa.

Roma, 28 Mag ? Poiché le fasi di **installazione, disinstallazione e manutenzione della segnaletica stradale di cantiere** comportano evidenti rischi derivanti dall'interferenza del traffico, torniamo a parlare del nuovo Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013**.** Decreto - già in vigore - che individua i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.

L'articolo 2 del decreto indica che i gestori delle infrastrutture e le imprese appaltatrici, esecutrici o affidatarie devono applicare "**almeno i criteri minimi**" di sicurezza presenti nell'allegato I dal titolo "**Criteri minimi per la posa, il mantenimento e la rimozione della segnaletica di delimitazione e di segnalazione delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare**".

L'allegato sottolinea innanzitutto che in particolare la posa, la rimozione dei coni, dei delineatori flessibili e il tracciamento della segnaletica orizzontale associato costituiscono fasi di lavoro delicate per la sicurezza degli operatori.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD073] ?#>

Dopo aver indicato che per ogni **tratta omogenea** devono essere redatte - dai soggetti di cui all'articolo 2 del decreto ? "le necessarie rappresentazioni grafico/schematiche dei sistemi segnaletici da adottare per situazioni omogenee, con indicazione della tipologia, della quantità e della posizione dei segnali, l'allegato affronta i **criteri generali di sicurezza** con riferimento a:
- dotazioni delle squadre di intervento;
- limitazioni operative legate a particolari condizioni ambientali;
- gestione operativa degli interventi;
- presegnalazione di inizio intervento;
- sbandieramento;
- regolamentazione del traffico con movieri.

In relazione alle **dotazioni delle squadre di intervento** si indica che le operazioni di installazione della segnaletica, cosi come le fasi di rimozione, sono "precedute e supportate dall'azione di uno o più operatori che, muniti di bandierina arancio fluorescente, provvedono a preavvisare all'utenza la presenza di uomini e veicoli sulla carreggiata".
Se la composizione minima delle squadre è determinata in funzione dell'intervento, della categoria di strada, del sistema segnaletico e delle condizioni ambientali, la squadra deve essere "**composta in maggioranza da operatori che abbiano esperienza** nel campo delle attività che prevedono interventi in presenza di traffico veicolare e che abbiano già completato il percorso formativo di cui all'allegato II" del decreto (nel caso di squadra composta da due persone, almeno un operatore deve avere i requisiti richiesti).

Rimandandovi al decreto per altri dettagli sulle squadre, l'allegato riporta le **limitazioni operative legate a particolari condizioni ambientali**.
Ad esempio "in caso di nebbia, di precipitazioni nevose o, comunque, condizioni che possano limitare notevolmente la visibilità o le caratteristiche di aderenza della pavimentazione, non è consentito effettuare operazioni che comportino l'esposizione al

traffico di operatori e di veicoli nonché l'installazione di cantieri stradali e relativa segnaletica di preavviso e di delimitazione". E nei casi "in cui le condizioni negative dovessero sopraggiungere successivamente all'inizio delle attività, queste sono immediatamente sospese con conseguente rimozione di ogni e qualsiasi sbarramento di cantiere e della relativa segnaletica (sempre che lo smantellamento del cantiere e la rimozione della segnaletica non costituisca un pericolo più grave per i lavoratori e l'utenza stradale)".
Nel divieto non rientrano tuttavia alcuni casi:
- "lavori ed interventi di emergenza (per esempio, incidenti);
- 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".

Dopo aver sottolineato che la **gestione operativa degli interventi** consiste nella guida e nel controllo dell'esecuzione delle operazioni (dalla presegnalazione di inizio intervento fino alla fine), il decreto segnala che tale gestione "è effettuata da un **preposto** che, ferme restando le previsioni del d.lgs. n. 81/2008, abbia ricevuto una formazione conforme a quanto previsto dall'articolo 3" del decreto. La gestione operativa può anche essere tuttavia "effettuata da un responsabile non presente nella zona di intervento o tramite centro radio o sala operativa".

Ogni intervento deve essere sempre opportunamente presegnalato, individuando la tipologia di "**presegnalazione più adeguata** (ad esempio, sbandieramento, moviere meccanico, pannelli a messaggio variabile, pittogrammi, oppure una combinazione di questi), al fine di:
- preavvisare l'utenza della presenza di lavoratori;
- indurre una maggiore prudenza;
- consentire una regolare manovra di rallentamento della velocità dei veicoli sopraggiungenti".

A questo proposito il documento fornisce informazioni sulle modalità, sui tempi e sui luoghi adatti per lo **sbandieramento**.
In particolare "per l'**esecuzione in sicurezza delle attività di sbandieramento** gli operatori devono:
- scendere dal veicolo dal lato non esposto al traffico veicolare;
- iniziare subito la segnalazione;
- camminare sulla banchina o sulla corsia di emergenza fino a portarsi in posizione sufficientemente anticipata rispetto al punto di intervento in modo da consentire agli utenti un ottimale rallentamento;
- segnalare con lo sbandieramento fino a che non siano cessate le esigenze di presegnalazione;
- utilizzare dispositivi luminosi o analoghi dispositivi se l'attività viene svolta in ore notturne".

Concludiamo ricordando che "per la regolamentazione del senso unico alternato o comunque per le fermate temporanee del traffico, quando non è possibile la gestione a vista, possono essere utilizzati **sistemi semaforici temporizzati** o **movieri**; in tal ultimo caso gli stessi utilizzano le palette rosso/verde" e si "collocano di norma in posizione anticipata rispetto al raccordo obliquo" avendo costantemente "cura di esporsi il meno possibile al traffico veicolare".

Infine sia per lo sbandieramento che per i movieri:
- nel caso in cui queste attività si protraggano nel tempo per evitare pericolosi abbassamenti del livello di attenzione, i movieri e gli sbandieratori "devono essere avvicendati nei compiti da altri operatori";
- tutte le volte che non è possibile la gestione degli interventi a vista, gli operatori impegnati come movieri o sbandieratori "si tengono in contatto tra di loro o con il preposto, mediante l'utilizzo di idonei sistemi di comunicazione di cui devono essere dotati".

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali ? Ministero della Salute ? Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Decreto interministeriale del 4 marzo 2013 - Criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare (ai sensi dell'articolo 161, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 81/2008).

Tiziano Menduto

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it