

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 21 - numero 4411 di Giovedì 21 febbraio 2019

Sicurezza nelle attività di posa segnaletica stradale: le novità

Publicato il decreto con le procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare: dal 15 marzo si cambia.

Sulla Gazzetta Ufficiale del 13 febbraio 2019 è stato pubblicato il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - 22 gennaio 2019 relativo all'individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.

La pubblicazione del nuovo Decreto avviene in quanto è stata ravvisata la necessità di aggiornare le previsioni del Decreto Ministeriale 4 marzo 2013, che a partire dal 15 marzo risulterà abrogato.

Fermo restando la configurazione già adottata dal vecchio D.M., da una attenta lettura del D.M. 22 gennaio 2019 emergono numerose ed in alcuni casi sostanziali modifiche rispetto alla normativa precedente.

Di seguito andiamo ad approfondire le principali modifiche introdotte, tenendo conto che il settore legato alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare risulta essere uno di quelli con elevato impatto di infortuni mortali e pertanto risulta necessario e fondamentale sensibilizzare e formare correttamente i lavoratori di questo settore, ma altrettanto importante è ? come automobilisti ? ricordarci che quando troviamo degli operai in strada dobbiamo rispettare le regole indicate: limitazione della velocità, divieto di sorpasso, ... e soprattutto non distrarci, magari guardando il cellulare (*regola che vale sempre quando si è alla guida*, ma a maggior ragione quando ci imbattiamo in un cantiere su strada aperta al traffico).

Un primo aspetto che risalta dalla lettura comparata tra il vecchio D.M. ed il nuovo riguarda i **soggetti che devono essere obbligatoriamente formati**.

Nel punto 2 (Destinatari dei corsi) troviamo la prima differenza, i corsi sono diretti ai **lavoratori e preposti adibiti alle attività connesse alla segnaletica**, mentre sparisce l'estensione presente sul D.M. abrogato "o comunque addetti ad attività in presenza di traffico".

Di particolare rilievo invece è la composizione della squadra (Allegato I Punto 2.1.): mentre nel D.M. 4 MARZO 2013 la squadra era composta in maggioranza da operatori che avevano completato il percorso formativo previsto, nel D.M. 22 gennaio 2019 **tutti gli operatori devono aver completato il percorso formativo**. Inoltre **la squadra dovrà essere composta in maggioranza da operatori che abbiano esperienza nella categoria di strada interessata dagli interventi**.

Passando poi ai contenuti della formazione, abbiamo le seguenti modifiche:

- Vengono eliminati i cenni sulla legislazione generale di sicurezza;
- Viene confermato che il percorso formativo è differenziato per categoria di strada;
- Viene introdotta la tematica delle **tecniche di integrazione e revisione della segnaletica per cantieri**, che vanno ad affiancare quelle già previste relative all'installazione e rimozione;
- Sparisce la locuzione "operatori" (es. percorso formativo per gli operatori) e compare quella più classica di "lavoratori" (es. percorso formativo per lavoratori).
- Invariati rimangono i tempi della formazione, ma sia il modulo tecnico (tre ore per i lavoratori, cinque ore per i preposti), che quello pratico di 4 ore, sarà concernente le categorie di strade nonché le attività di emergenza.
- Dal punto di vista della formazione viene disciplinato il *passaggio* da "lavoratore" a "preposto". In questa situazione, se il nuovo preposto ha già effettuato il percorso formativo come lavoratore, la formazione dovrà essere integrata, in relazione ai compiti dal medesimo esercitati, con un corso della durata di quattro ore più una prova di verifica finale. I contenuti di tale formazione comprenderanno:

a) modulo tecnico della durata di un'ora;

b) modulo pratico sulla comunicazione e sulla simulazione dell'addestramento della durata di tre ore;

c) prova di verifica finale (prova pratica).

- Viene innalzato il numero di partecipanti per ogni corso a 35 unità (in precedenza 25), mentre rimane inalterato il rapporto massimo istruttore/allievi 1 a 6 (almeno un docente ogni sei allievi).

Completamente riscritto il punto 10 dell'allegato II relativo al **modulo di aggiornamento** della formazione dei lavoratori e dei preposti. L'aggiornamento

- sarà distribuito nel corso di ogni quinquennio successivo al corso di formazione (attualmente era ogni quattro anni);
- sarà effettuato per mezzo di interventi formativi della durata complessiva minima di sei ore (attualmente erano tre), in particolare **in caso di modifiche delle norme tecniche e in caso di interruzione prolungata dell'attività lavorativa**;

Gli aggiornamenti formativi potranno essere effettuati anche sui luoghi di lavoro.

Novità anche per quanto riguarda i formatori e gli istruttori. Di seguito le tipologie ed i requisiti previsti:

- il docente della parte teorica potrà essere
 - **il responsabile del Servizio di prevenzione e protezione aziendale con esperienza almeno triennale nel settore stradale;**
 - **personale interno o esterno con esperienza documentata, almeno quinquennale, nel settore della formazione o nel settore della prevenzione, sicurezza e salute nei cantieri stradali.**
- l'*istruttore* della parte pratica sarà un **soggetto con esperienza professionale documentata nel campo dell'addestramento pratico o nei ruoli tecnici operativi o di coordinamento, almeno quinquennale, nelle tecniche di installazione e rimozione dei sistemi segnaletici adottati per garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione stradale.**

Al termine del triennio successivo all'adozione del decreto, per la effettuazione di docenze riferite alla parte teorica, **il personale esterno** dovrà essere in possesso dei requisiti di cui al decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il

Ministro della salute, del 6 marzo 2013, n. 65, con **esperienza professionale nel settore della prevenzione, sicurezza e salute nei cantieri stradali**, mentre rimangono inalterati i requisiti per il personale interno e per gli istruttori.

All'allegato I (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) oltre a quella già citata relativa alla composizione della squadra, vi sono una serie di altre modifiche, alcune delle quali di particolare rilievo, tra le quali segnaliamo:

- Nuovi vincoli e regole relativi agli spostamenti di personale a piedi in talune situazioni;
- Aggiunta la valutazione del rischio di investimento accidentale degli operatori a piedi da parte di un veicolo di supporto in caso di tamponamento del veicolo stesso;
- Il punto 4.3 - Discesa dal veicolo - è stato ampliato anche alla risalita sul veicolo stesso;
- Al punto 4.4 viene previsto che qualora il veicolo sia posizionato sulla corsia di sorpasso (strade ad almeno due corsie per ogni senso di marcia) l'uscita dal cantiere dovrà avvenire (*preferibilmente*) al termine del cantiere stesso;
- Sono state apportate numerose modifiche ai punti relativi alle modalità di segnalazione di situazioni di emergenza;
- Sono state apportate modifiche alle modalità di segnalazione e delimitazione dei cantieri fissi;
- Praticamente riscritto il punto 7.6 relativo alla "segnalazione e delimitazione dei cantieri mobili". In questo caso da rilevare un errore che già era presente nel vecchio D.M. e che vede i cantieri mobili come *sottocategoria* dei cantieri fissi, mentre in realtà si tratta di un qualcosa di differente.

Di rilievo la procedura per i **cantieri mobili su strade di tipo C con attività di un solo veicolo operativo la presegnalazione dell'attività** viene agevolata mediante la posa di un segnale mobile di preavviso con PMV o equivalente segnale a terra (tipo Fig. II 391 art. 31 Reg. C.d.s.) **posto sulla prima piazzola utile (o area equivalente) in entrambi i sensi di marcia e sulle intersezioni.**

- Tutto nuovo infine il punto 8 relativo alle segnalazioni di interventi all'interno di gallerie con una corsia per senso di marcia.

Ha trovato soluzione anche una situazione (manovra in retromarcia del furgone che effettua il recupero della segnaletica stessa) che a mio avviso comportava dei problemi talune volte particolarmente rilevanti e che in passato ha causato non pochi problemi. Al punto 7.5. troviamo scritto: ***In particolare nei tratti privi della corsia di emergenza ove le manovre in retromarcia possono risultare particolarmente difficoltose e pericolose, la rimozione della segnaletica di preavviso può essere effettuata nel senso del traffico supportata da adeguata presegnalazione.***

Concludendo, nel consigliare una lettura integrale del D.M. mi pongo comunque una domanda:

Il D.M. 4 marzo 2013 risulta abrogato, il nuovo D.M. prevede che i lavoratori ed i preposti possano effettuare attività su strada esclusivamente se preventivamente formati alla luce dell'allegato II del D.M. 22 gennaio 2019 stesso e non vi sono indicazioni specifiche o transitorie relative alla validità della formazione pregressa di chi è già stato formato o di chi ha fatto l'aggiornamento pari a 3 ore. La logica ci porterebbe a sostenere che, vista la quasi completa sovrapposizione tra i contenuti dei corsi previsti nelle due norme, i corsi già effettuati risultano essere validi. Forse un chiarimento in merito sarebbe importante.

Un'ultima valutazione nell'ottica della sicurezza e della conoscenza delle procedure: vista anche l'introduzione di nuove ed importanti modifiche nei criteri di apposizione, mantenimento e rimozione della segnaletica, a mio avviso sarebbe importante che le aziende programmassero, nel breve periodo, dei moduli di aggiornamento di almeno tre ore ai quali far partecipare il personale già formato sulla base del vecchio D.M. Tempistiche che a tutti gli effetti rientrano in quelle che sono le indicazioni relative alla *distribuzione dell'aggiornamento di sei ore nel corso di ogni quinquennio.*

Geom. Stefano Farina

Consigliere Nazionale AiFOS e Referente Gruppo di Lavoro Costruzioni di AiFOS

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - Decreto 22 gennaio 2019 - Individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it