PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 18 - numero 3691 di giovedì 07 gennaio 2016

Sicurezza nei cantieri stradali: la formazione degli operatori

Un intervento si sofferma sulla pericolosità e sulla formazione degli operatori stradali. I dati, la distanza tra traffico e operatore, la regola delle 3 S, la salvaguardia dell'ambiente e la normativa vigente in materia di segnaletica stradale.

Roma, 7 Gen ? Secondo alcuni dati gli incidenti più frequenti in presenza di **cantieri stradali** sono relativi a tamponamento (48%), urto contro segnaletica di cantiere (20%), sbandamento (14%) e urto laterale tra veicoli (12%). E tra i lavoratori di questi cantieri si hanno annualmente in Italia circa 50 infortuni mortali, 700/800 infortuni permanenti e 11.500 infortuni temporanei, con un indice di frequenza di infortuni mortali superiore anche a quello dei cantieri edili. Inoltre l'11% degli incidenti/feriti/morti su strada dipendono dai cantieri stradali, con una pericolosità doppia per i veicoli delle zone di cantiere rispetto alla strada normale.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVS073] ?#>

Sono alcuni dei dati forniti da un intervento che ha affrontato i rischi e la formazione degli **operatori stradali** e che è stato presentato al seminario tecnico, organizzato dall' Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma e dall'Associazione AIIT, "**La gestione della sicurezza nei cantieri stradali. Quadro normativo ed esperienze sul campo**" (26 Marzo 2015, Roma).

Riguardo a questo seminario, di cui abbiamo già parlato con riferimento al quadro normativo sulla segnaletica nei cantieri stradali, ci soffermiamo oggi sull'intervento dal titolo "**La Formazione degli Operatori Stradali**" e a cura dell'Ing. Pier Franco Treglia (ISO 2000 S.r.l.).

Il relatore si sofferma sul fatto che gli operatori stradali svolgono un "**lavoro altamente pericoloso**" in relazione a: dimensioni e composizione infrastruttura; qualità e quantità di traffico; condizioni ambientali.

Riguardo, ad esempio, alla **qualità e quantità di traffico** ? un traffico molto differenziato, variabile nel tempo, con velocità variabili e composto mediamente da una buona percentuale di veicoli merci ? si indica ad esempio che in merito alla **distanza tra traffico e operatore**:
- "per un veicolo sopraggiungente a 108 km/h, questo arriverà sul posto dove si trova l'operatore: in 10 secondi, se questo è visto a 300 metri! In 20 secondi, se questo è visto a 600 metri!
- "per un veicolo sopraggiungente a 54 km/h, questo arriverà sul posto dove si trova l'operatore: in 10 secondi, se questo è visto a 150 metri! In 20 secondi, se questo è visto a 300 metri"!
E "se si pensa che per attraversare una carreggiata ci vogliono circa 10 secondi (se di 2 corsie + emergenza) o circa 15 secondi (se di 3 corsie + emergenza), se il veicolo sopraggiungente va a 108 km/h: nel caso di 2 corsie, occorre una distanza minima di almeno 450 metri (1 volta e mezzo quella di impatto); nel caso di 3 corsie, almeno di 700 metri".

È dunque evidente che la **presenza contemporanea di traffico e operatori su strada** produce una grande pericolosità del lavoro su strada ed è necessario saper valutare e interpretare correttamente la situazione e prendere le opportune decisioni.
In questo senso l'acronimo "**PERIDEA**" (PERcezione, Identificazione, Decisione, Azione) è quello che regola le condizioni di sicurezza sulla strada.

Inoltre la pericolosità del lavoro su strada ? continua il relatore ? "è commisurata anche all'esperienza che si è accumulata".
Infatti il **lavoratore abituale**:
- "valuta, in primis, l'ambiente in cui opera;
- assume comportamenti adeguati;
- esegue il lavoro basandosi su 'buone pratiche'".

Il **lavoratore non abituale**:
- "non considera doverosamente l'ambiente in cui opera;
- non assume comportamenti adeguati;
- non si basa su 'buone pratiche' in presenza di traffico".

Nei cantieri stradali per il lavoratore su strada la prima regola dovrebbe essere:
- "saper valutare correttamente il contesto (strada, traffico, ambiente, situazioni particolari);
- mettere in subordine il lavoro da eseguire".
E "in sostanza seguire la **regola delle 3 S**:
- sicurezza degli operatori;
- sicurezza per il traffico sopraggiungente;
- sicurezza per gli utenti eventualmente coinvolti".
Invece, di solito, "il lavoratore che, nel caso specifico, si trova a lavorare su strada pensa, in primis, al lavoro che deve eseguire ponendo, in subordine, la regola delle '3S'".

Ed è per questo motivo che è stato introdotto il Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013 che "individua, ai sensi dell'articolo 161, comma 2-bis, del d.lgs. n. 81/2008, 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". Attraverso questo decreto "tutti coloro che si troveranno ad operare su strada, dovranno eseguire le operazioni di salvaguardia per mettere in sicurezza la zona (segnaletica) e seguire le basilari buone regole operative".

Rimandando alla lettura integrale delle slide dell'intervento, che si sofferma su vari aspetti della sicurezza in cantiere (miglior periodo di cantierizzazione, scelta della tipologia di cantierizzazione, lunghezza del cantiere, frequenza del cantiere, limiti di velocità, ...), ci soffermiamo su alcune annotazioni conclusive "a margine delle cantierizzazioni".

Si indica che se "un cantiere deve, primariamente, salvaguardare chi ci opera, e, di conseguenza, deve creare condizioni di sicurezza per chi transita", c'è "un ulteriore componente che, in determinate situazioni, occorre salvaguardare: l'**ambiente**".

Spesso nei centri abitati "la segnaletica, per non parlare poi delle insegne, non rispetta affatto l'ambiente in cui viene posta! Per le cantierizzazioni, poi, queste hanno le medesime caratteristiche sia se fatte in aperta campagna che nei centri storici! E questo non può essere accettabile"!
Infatti l'**inquinamento 'visuale'**, "è un fattore determinante per l'equilibrio psichico delle persone che vivono in un certo ambiente"!
Poiché questo tipo di inquinamento può comportare conseguenze dannose "occorrerebbe emanare norme appropriate per fare cantierizzazione in ambiente di pregio ambientale, così come occorrerebbe dare regole più stringenti per fare progetti segnaletici adeguati all'ambiente".

E infine ? conclude il relatore ? "per aumentare la cultura della sicurezza, occorrerebbe puntare maggiormente l'attenzione sulla percezione dell'ambiente in cui si va operare, affinché si possano individuare i pericoli e valutare i rischi connessi con il proprio lavoro in presenza di traffico". Saper fare bene il proprio lavoro, ma "senza una puntuale e appropriata percezione dell'ambiente", porta un operatore stradale a "diventare pericoloso per sé e per gli altri".

" La Formazione degli Operatori Stradali", a cura dell'Ing. Pier Franco Treglia (ISO 2000 S.r.l.), intervento al seminario tecnico dal titolo "La gestione della sicurezza nei cantieri stradali. Quadro normativo ed esperienze sul campo" (formato PDF, 2.94 MB).

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).

RTM

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it