

Segnaletica di sicurezza e indumenti ad alta visibilità: Decreto 4 marzo 2013 e nuova ISO EN 20471

Premessa

Le attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare espongono i lavoratori a rischi particolari per i quali le esigenze di sicurezza sono diventate sempre più stringenti. Al fine della prevenzione e riduzione dei rischi, i lavori che necessitano di segnaletica particolare sono sempre stati disciplinati sia dal Codice della Strada, sia da normativa in materia di sicurezza e da norme tecniche specifiche.

Questo articolo vuole in particolare evidenziare i rapporti tra le disposizioni per la segnalazione e delimitazione dei lavori su strada e l'utilizzo di indumenti ad alta visibilità, descrivendo le principali novità introdotte dal [Decreto Interministeriale 4 marzo 2013](#) e la nuova norma tecnica **ISO EN 20471**.



Allo scopo di assicurare la massima tutela di chi su strada ci lavora o vi transita, negli ultimi anni sono stati introdotti anche disciplinari tecnici specifici. Un necessario riferimento va fatto nei confronti del [Decreto Ministeriale 10 luglio 2002](#) recante il **“Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”**, che stabilisce i criteri da adottare per segnalare ogni attività che si svolge su strada, fornendo anche una serie di tavole esemplificative. A questo Decreto oltre che al [D. Lgs. 81/2008](#) fa riferimento il campo di applicazione del Decreto Interministeriale 4 marzo 2013.

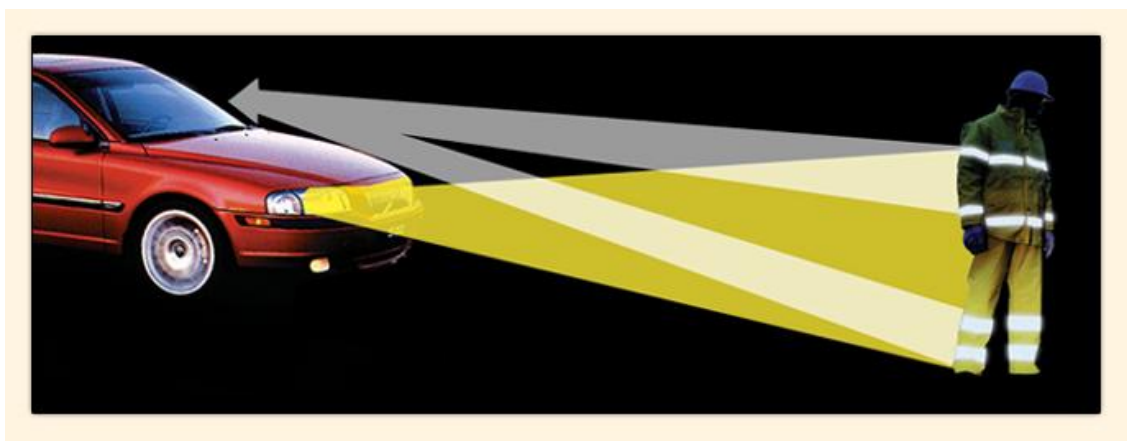
Il Decreto Interministeriale 4 marzo 2013 ed i DPI

L'articolo 161, comma 2 bis, del D. Lgs. 81/2008 demandava ai Ministeri del Lavoro e delle Politiche Sociali, della salute e delle Infrastrutture e Trasporti il compito di emanare il regolamento per l'individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgano in presenza di traffico. Dopo anni di attesa, il Decreto è stato emanato e pubblicato sulla G.U. del 20/3/2013 ed è **entrato in vigore il 19 aprile 2013**. I cantieri stradali che rientrano nel campo di applicazione sono quelli in cui sia presente traffico veicolare. Il Decreto individua i criteri minimi di sicurezza per la posa, il mantenimento e la rimozione della segnaletica di delimitazione e segnalazione delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare (Artt. 1 e 2 - Allegato I) e gli obblighi formativi dei lavoratori e dei preposti, nonché le modalità di organizzazione, erogazione e i contenuti dei corsi di formazione (Art. 3 - Allegato II). Ci riferiamo quindi a criteri, principi ed obblighi a cui devono attenersi i gestori delle infrastrutture, le imprese appaltatrici, esecutrici o affidatarie.



L'Articolo 4 dispone che i datori di lavoro, oltre a mettere a disposizione gli usuali DPI in relazione all'attività da svolgere, forniscano ai lavoratori indumenti ad alta visibilità conformi alla norma **UNI EN 471**. Per tutte le attività lavorative su strade di categoria A, B, C e D, e quindi naturalmente anche per le autostrade, **l'alta visibilità indossata deve essere di classe 3**. Tale obbligo **entra in vigore il 19 aprile 2014**. A partire da questa data **non sono più ammessi in nessun caso indumenti ad alta visibilità di classe 1** (bretelle). La classe 3 è determinata dalla superficie di **materiale**

fluorescente di base e **materiale rifrangente**. Può essere ottenuta anche con una **combinazione di indumenti** (ad esempio pantalone/gilet.)



Ogni classe deve avere delle **superfici minime di materiale** con cui è fatto il capo e questo in conformità alla seguente tabella (le quantità s'intendono in m²):

| | Abbigliamento di classe 3 | Abbigliamento di classe 2 | Abbigliamento di classe 1 |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Materiale di base fluorescente | 0,80 | 0,50 | -- |
| Materiale retroriflettente | 0,20 | 0,13 | -- |
| Materiale con caratteristiche combinate | no | no | 0,20 |

Classe 3 definisce il grado di visibilità più elevato. Ad esempio: giacche con maniche, parka, completo giacca/pantaloni o pantaloni/gilet.

Classe 2 definisce un livello intermedio di visibilità. Ad esempio: gilet, casacche.

Classe 1 definisce il livello di visibilità più debole. Ad esempio: le bretelle.

Nel Decreto inoltre è stabilito **che i veicoli operativi**, in relazione alla categoria di strada e alla tipologia di intervento, devono essere segnalati con:

- ✓ dispositivi supplementari **lampeggianti**
- ✓ **pannelli luminosi**
- ✓ **segnali a messaggio variabile**
- ✓ oppure **una combinazione** di questi segnali

La nuova ISO EN 20471

La citata norma UNI EN 471 è stata ritirata il 12 settembre 2013 e sostituita dalla **UNI EN ISO 20471** che rappresenta una versione revisionata del precedente standard e costituisce la norma tecnica di riferimento da rispettare in materia di DPI ad alta visibilità. Le modifiche tecniche sono diverse, ma lo standard resta molto simile alla UNI EN 471 come spirito originario.

Le superfici minime di materiale ad alta visibilità per determinare la classe di appartenenza dell'indumento rimangono invariate.

Le principali novità introdotte riguardano:

- ✓ titolo e ambito di applicazione
- ✓ definizione del **pericolo strada**
- ✓ criteri di **progettazione dei capi**
- ✓ **requisiti dei materiali** ad alta visibilità
- ✓ **metodi di prova**
- ✓ responsabilità nel **lavaggio e invecchiamento**
- ✓ **marcatatura**

Il campo di applicazione è stato meglio definito e già nel titolo si introduce lo spazio per sviluppare e chiarire i fattori che influenzano il livello di rischio, facilitando la decisione sul tipo di abbigliamento più appropriato.

Di particolare interesse, anche ai fini della **definizione del pericolo strada e della valutazione del rischio**, è la distinzione delle situazioni in **alto, medio e basso pericolo**, in relazione alla velocità dei veicoli, densità del traffico, visibilità dell'operatore, condizioni ambientali, ecc. Nelle situazioni ad alto rischio (velocità dei veicoli > 60 km/h) gli indumenti ad alta visibilità dovranno garantire:

- ✓ visibilità diurna e notturna
- ✓ visibilità della figura a 360°
- ✓ circonferenza del busto
- ✓ identificazione della forma
- ✓ qualità e quantità adeguate per giorno e notte

Un'ultima annotazione riguarda il lavaggio e l'invecchiamento dell'indumento. Nel nuovo approccio vengono eliminati i riferimenti a norme operative di lavaggio e **tutto deve essere lavato in base alle istruzioni del produttore**. Il colore di fondo deve essere testato dopo il numero massimo di lavaggi.

Le normative tecniche e giuridiche trattate forniscono ulteriori strumenti per migliorare la sicurezza degli operatori impegnati in lavori stradali in presenza di traffico veicolare, evidenziando quanto sia indispensabile rispettare sempre le

procedure operative e utilizzare correttamente i DPI ad alta visibilità messi a disposizione.

Roma, 21.03.2014

Pasquale Eremita – RSPP di Strada dei Parchi S.p.A.