



Roma, 1 dicembre 2015

FILT CGIL
FIT CISL
UILT

ORQ
OBIETTIVO RISCHIO ZERO

Lavori in corso.

***Attualità e prospettive dei
lavori in presenza di
traffico***

***Il ruolo del sindacato
e dei rappresentanti dei
lavoratori per la
sicurezza***

**Comunicazione
di Nadia Fanelli**

***Responsabile Salute e sicurezza
Filt Cgil Nazionale***



Allegato I- DM 4 MARZO 2013

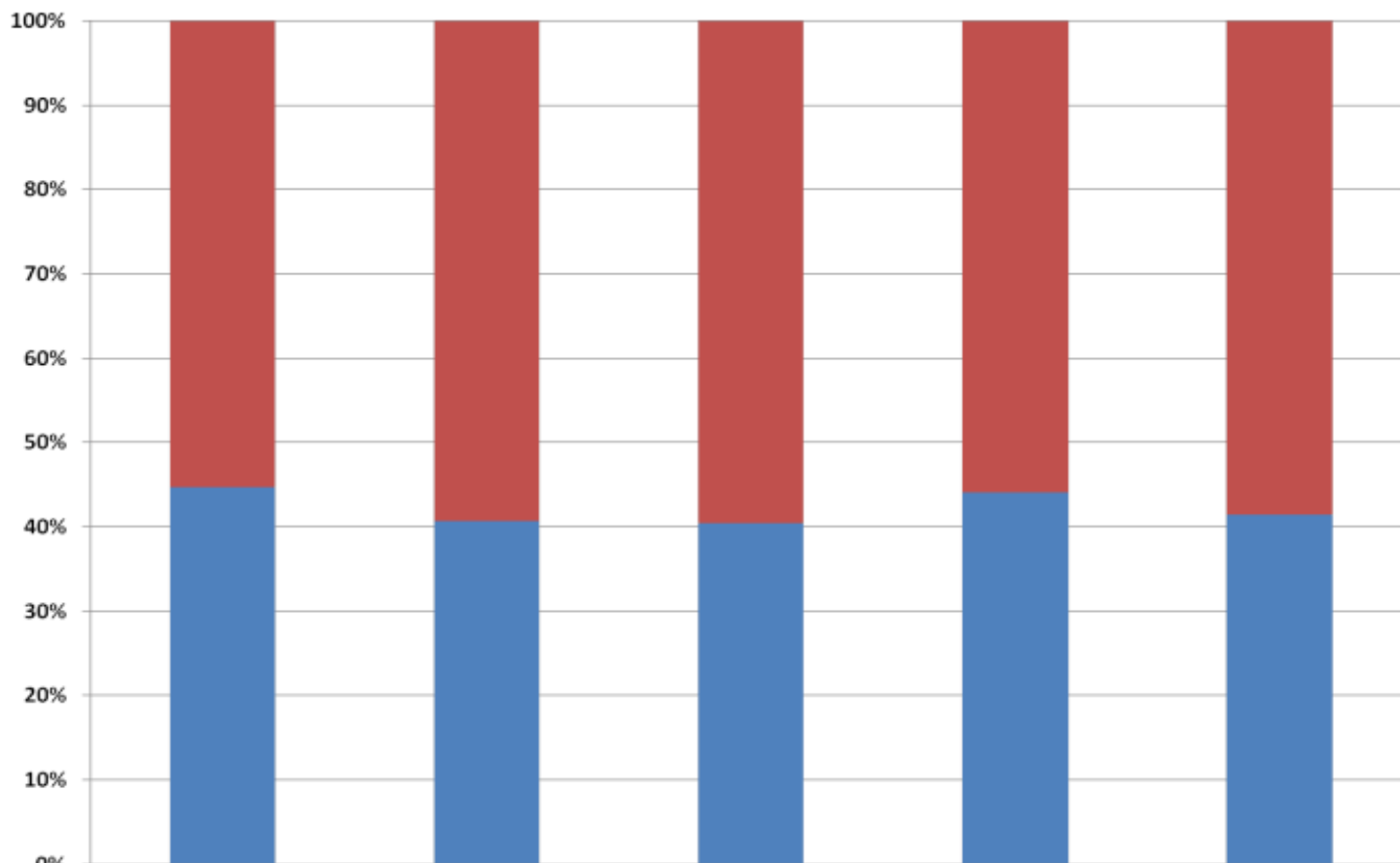
Criteria minimi per la posa, il mantenimento e la rimozione della segnaletica di delimitazione e di segnalazione delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare

1. Premessa

Le fasi di **installazione, di disinstallazione e di manutenzione** della segnaletica di cantiere, unitamente agli **interventi eseguiti in emergenza** (ad esempio, per incidenti stradali), costituiscono attività lavorative comportanti un rischio derivante **dall'interferenza con il traffico veicolare**. In particolare la posa, la rimozione dei coni, dei delineatori flessibili e il tracciamento della segnaletica orizzontale associato costituiscono **fasi di lavoro particolarmente delicate per la sicurezza** degli operatori.

Dati Inail 2010-2014

Infortunati mortali con e senza mezzo di trasporto - Dati INAIL



■ totale senza mezzo di trasporto
■ totale con mezzo di trasporto

2010

2011

2012

2013

2014

829

823

802

680

648

672



564

545

535

459

Studio del 2011 su dati Inail

Modalità evento	Infortuni in complesso	Casi mortali
In occasione di lavoro	643.000	680
Ambiente di lavoro ordinario	593.000	450
Circolazione stradale *	50.028 	230 
In itinere	81.000	240

* **Autotrasportatori, addetti alla manutenzione a alla circolazione veicolare, commessi viaggiatori,**

Le cause degli infortuni

• 70 al 90%



fattore umano

di questi



il 70 %

deriva da fattori organizzativi

solo il 30%



errori umani

Autotrasportatori anch'essi vittime di del proprio lavoro



I rischi sulle strade e autostrade

- **Il traffico e il comportamento dei conducenti non sono elementi da poter mettere sufficientemente sotto controllo**
- **perché legati a fattori non sempre prevedibili**



Fondamentale quindi un intervento specifico mirato anche all'omogeneità delle azioni di difesa dai rischi per gli addetti, e quindi dei messaggi e delle procedure rivolte agli utenti della strada, in presenza di interventi e caratteristiche del tracciato analoghi

I rischi per i lavoratori e per l'utenza di un cantiere mal segnalato



Il ruolo del sindacato

Le diverse tappe

Roma,

24-25 ottobre 2001

FILT CGIL FIT Cisl UILTRASPORTI

PIU' SICUREZZA NEL LAVORO
PIU' SICUREZZA DEL TRASPORTO

2ª conferenza Nazionale
sicurezza sul lavoro

Roma • 24 /25 ottobre 2001
Centro Congressi Cavour

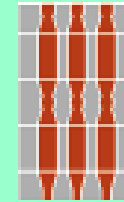
Inail Settimana Europea per la salute e sicurezza sul lavoro Ispesi

**ANALISI DELLE CAUSE DI INFORTUNI
E DI MALATTIE PROFESSIONALI PER I
LAVORATORI OPERANTI NEI CANTIERI
STRADALI ED AUTOSTRADALI
TEMPORANEI E MOBILI E
REALIZZAZIONE DI LINEE GUIDA TECNICO-
ORGANIZZATIVE PER LA TUTELA DELLA SALUTE
E SICUREZZA DEGLI ADDETTI**

**PROGETTO DI RICERCA
ISPESL B10/DOC/2002**

**FILT CGIL FIT CISL UILT UILPA
FILLEA CGIL FILCA CISL FENEAL UIL**

Foligno, 22 maggio 2007



**REGIONE
UMBRIA**

ISPESL
Istituto Nazionale per lo Studio e la Prevenzione Epidemiologica e Sanitaria

Regione Umbria Comune di Foligno

CGIL C/STL

INAIL Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro

Regione Umbria Foligno

"La Gestione della salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri stradali ed autostradali, in presenza di traffico veicolare"

Convegno Internazionale
Foligno, 22 maggio 2007
Auditorium San Domenico
Piazza San Domenico 10C

AVVISO COMUNE

L' ANAS Spa e L'AISCAT, con i rappresentanti delle Organizzazioni sindacali firmatarie dei rispettivi contratti collettivi nazionali di lavoro ad oggi in vigore,

Considerato

che una più elevata sicurezza nel lavoro nei cantieri di manutenzione stradale e nelle diverse attività che si svolgono in presenza di traffico, si traduce anche in una maggiore qualità dei risultati e, conseguentemente, in un miglioramento della sicurezza stradale degli utenti, oltre che degli operatori addetti;

Considerato

che in Italia ci sono circa 800.000 chilometri di rete stradale extraurbana di cui

- 22.000 di strade e autostrade statali gestite dall'anas*
- circa 6000 di autostrade gestite da 22 società concessionarie autostradali private

presso cui si registra la maggiore presenza di traffico veicolare, con il transito dell'85% delle merci trasportate nel nostro Paese;

Viste

le Linee Guida pubblicate dall'Aspes nel 2007;

sono giunte alla convinzione della necessità di un Regolamento specifico in materia di sicurezza stradale e sicurezza degli operatori che vi operano, destinato ad assicurare anche l'utenza stradale, costretta oggi a confrontarsi con segnaletiche stradali diversificate, anche a parità di tipologia di intervento stradale,

e a fornire una spinta all'omogeneizzazione delle relative procedure da parte dei gestori ed esecutori delle diverse attività.

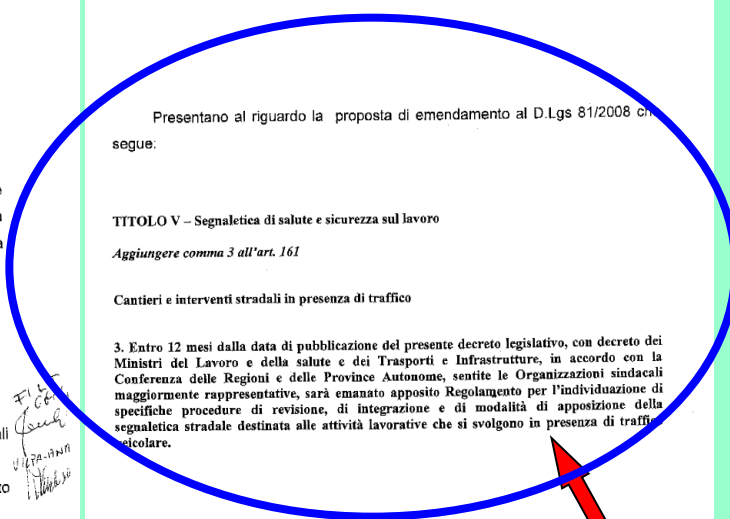
Presentano al riguardo la proposta di emendamento al D.Lgs 81/2008 che segue:

TITOLO V – Segnaletica di salute e sicurezza sul lavoro

Aggiungere comma 3 all'art. 161


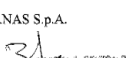
Cantieri e interventi stradali in presenza di traffico


3. Entro 12 mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto legislativo, con decreto dei Ministri del Lavoro e della salute e dei Trasporti e Infrastrutture, in accordo con la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, sentite le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, sarà emanato apposito Regolamento per l'individuazione di specifiche procedure di revisione, di integrazione e di modalità di apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.






FIL CGIL
UILPA ANAS
UILT

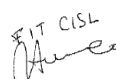
FIT CISL
AISCAT

ANAS S.p.A.  

FILT CGIL 

AISCAT  

UILPA-ANAS 

FIT CISL 

AVVISO COMUNE

Giugno 2009

ANAS

AISCAT

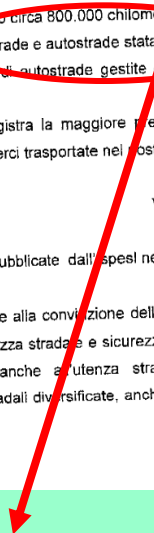
FILT CGIL

FIT CISL

UILPA ANAS

UILT

800.000 km di strade di cui
22.000 gestite da Anas
6.000 gestite da Concessionarie autostradali



D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i

D.lgs. 3 agosto 2009, n.106

Titolo V - Segnaletica di salute e sicurezza sul lavoro

Art. 161 - comma 2-bis

Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, con decreto dei Ministeri del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, è emanato il regolamento per l'individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.

SENTITE le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale

Ministero del Lavoro

Ministero della Salute

**Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti**

**Coordinamento delle
Regioni**



AISCAT

Anas

ANCI

**Organizzazioni
sindacali**

Riferimenti normativi

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285
Codice della strada



Decreto del Presidente della Repubblica
16 dicembre 1992, n. 495 - Regolamento di esecuzione Codice della strada

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 luglio 2002
Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per
categoriadi strada, da adottare per il segnalamento temporaneo



Decreto del Ministro dei lavori pubblici 9 giugno 1995
Indumenti e dispositivi autonomi



Parere del 25 ottobre 2012 della Conferenza permanente per
i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano,



Art. 2

Procedure di apposizione della segnaletica stradale



1. Nelle attività di apposizione della segnaletica per la delimitazione di cantieri stradali in presenza di traffico veicolare, **i gestori delle infrastrutture**, quali definiti dall'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, **e le imprese appaltatrici, esecutrici o affidatarie**, applicano **almeno i criteri minimi di sicurezza di cui all'allegato I**
1. Della adozione e applicazione dei **criteri minimi** di cui al precedente capoverso **i gestori delle infrastrutture**, quali definiti dall'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, **le imprese appaltatrici, esecutrici e affidatarie danno evidenza nei documenti della sicurezza di cui agli articoli 17, 26, 96 e 100 del d.lgs. n. 81/2008** (documenti di valutazione dei rischi)

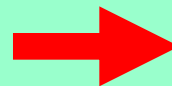
Interferenza del traffico veicolare deve determinare azioni



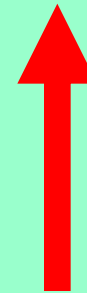
PROGETTUALI

Tipologia di intervento,
categoria di strada, sistema
segnaletico, il traffico
presente, le condizioni
meteo, la visibilità

ORGANIZZAZIONE DEL
LAVORO



ASPETTI
COMPORTAMENTALI



COMPOSIZIONE
DELLA SQUADRA

Art. 1

COMMA 1. Il presente decreto interministeriale 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.

L'applicazione dei criteri di cui al presente decreto non preclude l'utilizzo di altre metodologie di consolidata validità.

RUOLO DEL COMMITTENTE

**In un appalto il committente e' coinvolto
nella gestione della sicurezza in quanto
soggetto che stabilisce vincoli
progettuali**



TEMPO E DENARO



**CHE CONDIZIONANO DI FATTO TUTTO
IL PROCESSO PRODUTTIVO**

Cosa manca ancora?

Art. 5

Raccolta dati

La Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro di cui all'articolo 6 del d.lgs. n. 81/2008, acquisito il parere dell'INAIL e degli enti preposti al controllo della circolazione stradale, **definisce i criteri per la raccolta e l'analisi dei dati** relativi agli infortuni correlati alle attività di cui all'articolo 1.



Articolo 6

Revisione e integrazione

1. **Entro due anni** dall'entrata in vigore del presente decreto, anche sulla base dei dati raccolti in ordine alle **statistiche degli incidenti** in presenza di cantieri stradali, di cui all'articolo 5, si provvederà, ove necessario, **a revisionare, integrare e modificare le procedure previste per il segnalamento temporaneo.**



Capire di più.....

I dati dovrebbero derivare da una procedura di raccolta delle informazioni contenenti:

- La tipologia di strada in cui sono occorsi gli infortuni
- La segnaletica utilizzata
- I mezzi coinvolti
- Il numero di addetti presenti
- La fase lavorativa
- La posizione delle vittime dell'incidente rispetto al cantiere fisso o mobile
- L'orario di lavoro dell'infortunio
- Le condizioni di visibilità, etc.



Insieme a Polizia stradale e Inail

Raccolta delle informazioni

- I datori di lavoro attraverso gli eventi

- gli rls

- i lavoratori



..... il valore di questo prezioso contributo,
che solo i lavoratori possono dare....

Il ruolo dell'RIs

Allegato I (segue)

(omissis)

Per ogni tratta omogenea vengono redatte, dai soggetti di cui all'articolo 2 del presente 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.**



dandone evidenza nel documento di valutazione dei rischi

le imprese appaltatrici, esecutrici e affidatarie danno evidenza della adozione e applicazione dei criteri minimi contenuti nell'allegato 1 al DM nei documenti della sicurezza di cui agli articoli 17, 26, 96 e 100 del d.lgs. n. 81/2008 (art. 2 DM 4 marzo 2013)

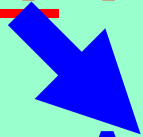
Allegato I (segue)

Per la classificazione delle tratte omogenee vengono presi in considerazione almeno i seguenti indicatori (elenco non esaustivo):

- **larghezza delle carreggiate;**
- **numero di corsie per senso di marcia;**
- **presenza o assenza della corsia di emergenza;**
- **presenza o assenza della banchina;**
- **anomalie piano altimetriche;**
- **presenza o assenza di spartitraffico;**
- **gallerie;**
- **opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia...);**
- **condizioni note del flusso veicolare.**

Il ruolo dell'RIs per il DVR

- **Art. 17 Testo Unico** (d.lgs.81/2008 e s.m.i.)



Art. 28 : la valutazione di cui all'art. 17, comma 1 lettera a), anche nella scelte delle attrezzature, nonché nella sistemazione dei luoghi di lavoro, deve riguardare tutti i rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari

(Omissis)

dvr deve contenere:

lett. d) l'individuazione delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare.....

Per ogni tratta omogenea vengono redatte, dai soggetti di cui all'articolo 2 del presente 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.
(comma 3 - punto 1 - Allegato 1 DM)

nel documento di valutazione dei rischi



CONTESTUALIZZAZIONE DEL RISCHIO



per la specifica strada, autostrada, tratta o tronco

Il ruolo del RIs e del sindacato

Art. 26 del Testo Unico



nei rischi da interferenza e negli appalti

ai dati relativi al contratto di appalto, al

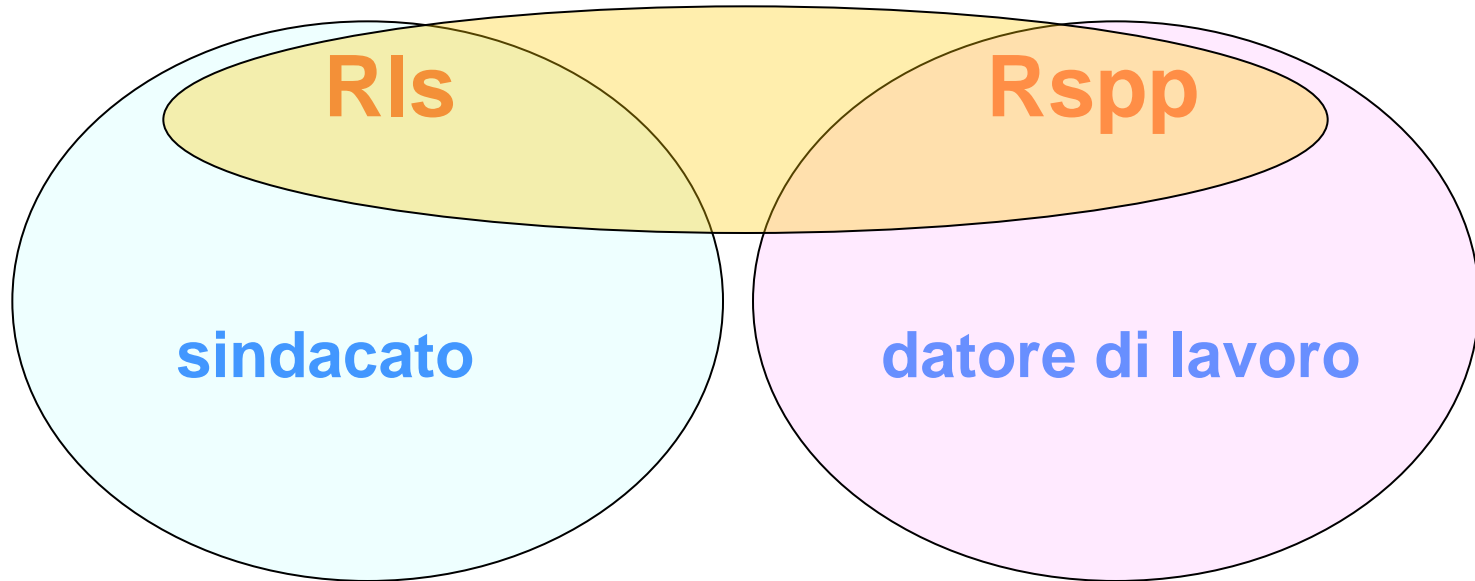
DUVRI ai costi per la sicurezza

accedono RIs e organizzazioni

sindacali

(comma 3 e 5)

Ruolo del sistema di gestione



**per una ricerca condivisa
delle soluzioni più idonee**

Per il futuro

**l'obiettivo poi diventa.....
da così.....**



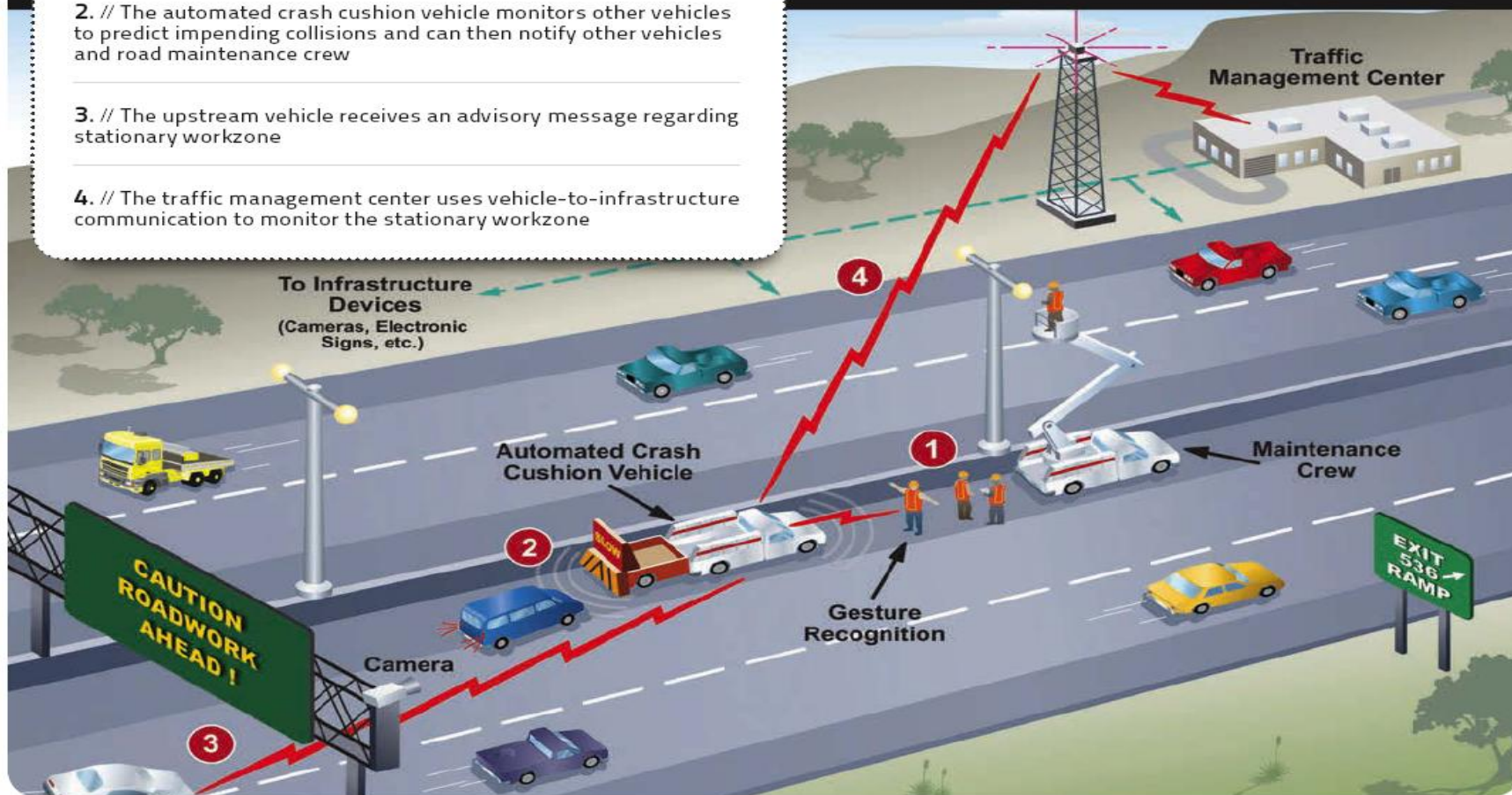
a così.....

1. // Maintenance crew can control an automated crash cushion using tablets or gesture recognition
2. // The automated crash cushion vehicle monitors other vehicles to predict impending collisions and can then notify other vehicles and road maintenance crew
3. // The upstream vehicle receives an advisory message regarding stationary workzone
4. // The traffic management center uses vehicle-to-infrastructure communication to monitor the stationary workzone



Smart wheels

How the autonomous attenuator truck works



Nel frattempo.....

nostro compito rimane:

- analisi e registrazione degli accadimenti
- studio delle proposte applicative del DM che vengono avanzate anche dalle singole aziende
- eventuali formulazioni di controproposte e suggerimenti ai diversi livelli di competenza



a salvaguardia della salute e sicurezza degli addetti