



La Provincia di Pistoia presenta il

***CORSO DI AGGIORNAMENTO
SULLA SICUREZZA***

***per i Centri Operativi
della Provincia di Pistoia***

Pistoia, 28-30 giugno / 05 luglio 2011

*Servizio Sicurezza Cantieri – Formazione e Informazione
Dott. Ing. Paolo Bellezza*

- 1. Introduzione**
- 2. Finalità del corso**
- 3. Il cantiere mobile**
- 4. Il taglio piante**
- 5. Lavori in collaborazione con ditte esterne**
- 6. I guard-rail**
- 7. Conclusioni**

Quest'anno il corso di aggiornamento sulla sicurezza ha un taglio nuovo: gli argomenti non sono scelti dal Dirigente, ma dagli addetti dei Centri Operativi attraverso la sintesi fatta dai capi-centro.

È inteso introdurre questo elemento proprio per sottolineare l'importanza delle proposte che vengono da coloro i quali vivono, in prima persona, la manutenzione delle strade in qualsiasi tempo: di giorno, di notte, con la pioggia, il vento, la neve, con le calamità

naturali. // loro lavoro è impegnativo, denso di responsabilità, talvolta non è capito dai cittadini, e tale da richiedere attenzione, impegno, costanza nel praticare le “buone norme tecniche”. Nell’organizzare questo Corso mi sono basato sia sul colloquio diretto con gli addetti stradali e con i capi-centro che sull’esperienza da me maturata in 12 anni di Dirigente del Servizio Manutenzione Strade e Fabbricati della Provincia di Pistoia (1988-2000).

2. Finalità del Corso

5

// Corso ha le seguenti finalità:

- 1) coniugare il Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30 Aprile 1992, n. 285 e s.m.) ed il Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16 Dicembre 1992, n. 495) con il Testo Unico sulla Sicurezza (D.Lgs. 9 Aprile 2008, n. 81 integrato con il DLgs. n. 106/2009);*
- 2) incrementare la sicurezza a qualsiasi livello considerando che la materia è fondamentale per la tutela della vita delle maestranze (e non soltanto per loro, come vedremo).*

3. Il Cantiere mobile

6

La definizione di “cantiere mobile” viene dall’importante D.M. 10-07-2002 dal titolo “Disciplinare Tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”:

“Un cantiere si definisce mobile se è caratterizzato da una velocità media di avanzamento dei lavori, che può variare da poche centinaia di m/giorno a qualche Km/h” .

“Un cantiere si definisce fisso se non subisce alcun spostamento durante almeno una mezza giornata.

/ cantieri che verranno illustrati in questo Corso sono soprattutto mobili la cui durata è di qualche ora proprio in relazione al tipo di intervento di manutenzione ordinaria previsto.

Prima di allestire un qualsiasi cantiere, occorre progettarlo: pensare, quindi, al tipo di cantiere da realizzare, ai cartelli da installare, al

modo di posizionarli e a come organizzarlo per tutta la durata dei lavori. Prima di “fare” il cantiere, occorre “pensare” il cantiere. Avendo sempre, come riferimento, la “sicurezza”, che va garantita per tutti: maestranze, tecnici, utenti della strada e, più in generale, tutti coloro che pensiamo abbiano una qualsiasi interferenza con il cantiere.

Nel progettare un cantiere occorrono:

a) esperienza;

- b) riflessione*
- c) calma e mai fretta;*
- d) verifica del cantiere realizzato.*

Per agevolare la realizzazione dei vari cantieri mobili, il Servizio Sicurezza Cantieri, ha predisposto i seguenti esempi pratici di cantieri:

- a) cantiere I – Taglio erba;*
- b) cantiere II – Riparazione buche con conglomerato bituminoso a freddo o a caldo;*
- c) cantiere III -1 – Taglio delle piante – tipologia 1 - chiusura totale;*

- d) cantiere III -2 – Taglio delle piante – tipologia 2 - chiusura di una corsia di marcia su strada tipo “C” ed “F” extraurbane;
- e) cantiere III -3 – Taglio delle piante – tipologia 3 - in banchina stradale su strada tipo “C” ed “F” extraurbana;
- f) cantiere IV -1 – Esecuzione di segnaletica stradale - caso 1: striscia di margine carreggiata o segnaletica verticali di margine;

g) cantiere IV -2 – Esecuzione di segnaletica stradale - caso 2: striscia di mezzzeria della carreggiata.

In particolare, in questo capitolo, vediamo i seguenti cantieri:

a) Cantiere I - Taglio erba;

b) Cantiere II - Riparazione delle buche.

Riguardo ad essi, il Servizio Sicurezza Cantieri ha elaborato gli schemi relativi di cui il primo è quello del “Cantiere I – taglio erba” (vedere tavola 62-f – pag.13) ed il secondo è il

“Cantiere II – riparazione buche con conglomerato bituminoso a freddo o a caldo, (vedere tavola 75-c – pag.14).

Con riferimento al Cantiere I, si osserva che è stato riportato in basso a destra della tavola la “dotazione” del cantiere (così come per tutte le altre tavole).

Risulta così immediata, prima che gli addetti stradali lascino il Centro Operativo di appartenenza, la predisposizione di tutti i cartelli ed accessori per allestire il cantiere.

CANTIERE I

taglio erba

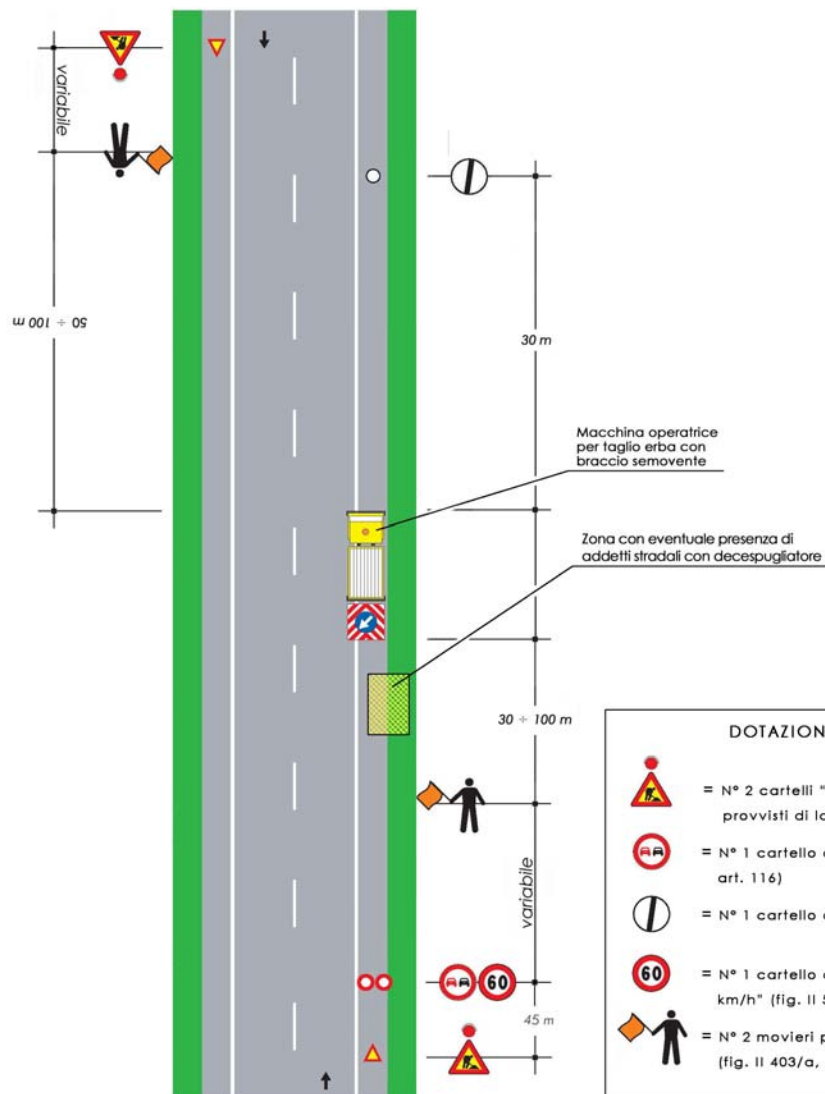







TAVOLA 62-f

Cantiere per taglio erba

Note:

- a) La lunghezza del tratto di strada oggetto dei lavori è variabile
- b) Questo tipo di cantiere mobile è ammesso solo in caso di strade interessate da traffico modesto, tale da non richiedere l'istituzione di sensi unici alternati. La distanza tra il moviere e il veicolo operativo è funzione della velocità massima ammessa sulla strada (di tipo C o F). Possono essere presenti anche addetti stradali, provvisti di decespugliatori, ubicati nella zona retrostante la macchina operatrice (tra quest'ultima ed il moviere).

DOTAZIONE DEL CANTIERE

-  = N° 2 cartelli "lavori" (fig. II 383, art. 31) provvisti di lampada rossa (art. 36 Reg.)
-  = N° 1 cartello di "divieto di sorpasso" (fig. II 48, art. 116)
-  = N° 1 cartello di "via libera" (fig. II 70, art. 119)
-  = N° 1 cartello di "limite massimo di velocità ... km/h" (fig. II 50, art. 116)
-  = N° 2 movieri provvisti di bandiera arancione (fig. II 403/a, art. 42)

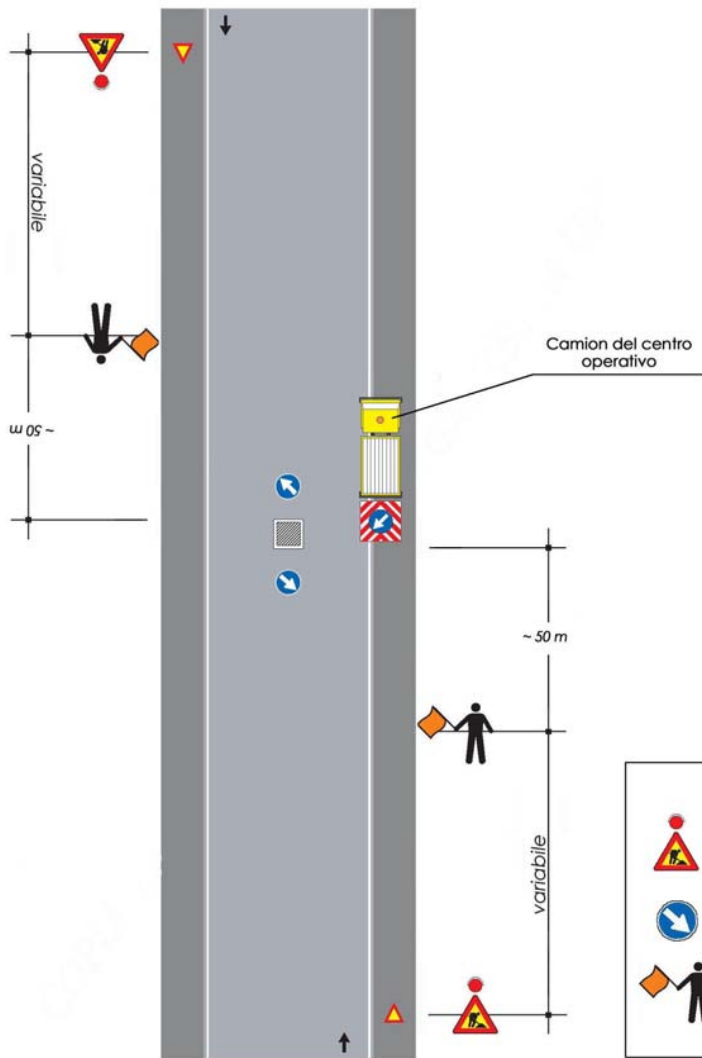
Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio 2011

*Servizio Sicurezza Cantieri – Formazione e Informazione
Dott. Ing. Paolo Bellezza*

CANTIERE II

Riparazione buche con conglomerato bituminoso "a freddo"

TAVOLA 75-C
Riparazione buche su carreggiata stradale



Nota:
Con larghezza della carreggiata residua maggiore o uguale a metri 5,60 tale da non richiedere l'imposizione del senso unico alternato.

LEGENDA
 = zona con presenza di buca

- DOTAZIONE DEL CANTIERE**
- = N° 2 cartelli "lavori" (fig. II 383, art. 31) provvisti di lampada rossa (art. 36 Reg.)
 - = N° 2 cartelli di "passaggio obbligatorio a destra" (fig. II 82/b, art. 122)
 - = N° 2 movieri provvisti di bandiera arancione (fig. II 403/a, art. 42)

Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio 2011

**Servizio Sicurezza Cantieri – Formazione e Informazione
Dott. Ing. Paolo Bellezza**

Consiglio: è utile che si prepari un cartello di colore giallo e di grandezza almeno pari a 1,50 x 1,00 m sul quale riportare la dizione: "Taglio erba in corso", allo scopo di fornire un'ulteriore informazione agli utenti della strada.

L'allestimento dei cartelli riportati sulla tavola del Cantiere I è da intendersi quale dotazione minima.

Riguardo al cantiere per la riparazione delle buche con conglomerato bituminoso a freddo

(o a caldo, se occorre), lo schema è quello del Cantiere II (vedere tavola – pag.14).

Si osserva che il cantiere, pur molto semplice, richiede la presenza di una squadra formata da almeno n. 3 addetti di cui:

- uno di loro esegua la riparazione su strada scaricando il conglomerato dal camion e riempiendo la cavità con il badile e poi costipandolo con il “rullino” o altro sistema analogo;

- due di loro provvedano sia a posizionare i car-

telli “lavori” (fig. II 383, art. 31 del C.d.S.) che a fare le segnalazioni mediante bandiera arancione.

E' importante, anzi fondamentale, fare le segnalazioni per preservare l'incolumità dei singoli addetti e di tutta la squadra.

Soprattutto, il posizionare i cartelli e fare segnalazioni non è tempo perso, ma tempo che si acquista per preservare la vita propria e degli altri. Sempre!

4. Il taglio delle piante

18

Questo tipo di lavoro è abbastanza frequente sulle strade di competenza della Provincia poiché il territorio è in prevalenza collinare o montuoso. Occorre fare riferimento al Nuovo Codice della Strada con particolare riguardo all'art. 29:

<<1 – I proprietari confinanti hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada o l'autostrada e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine

stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie.

2 – Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile.

3 – Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 143 a € 573.

4 – Alla violazione delle precedenti disposizioni consegue la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo, per l'autore della stessa, del ripristino a sue spese dei luoghi o della rimozione delle opere abusive secondo le norme del caso I, sezione II del titolo VI.>>

Si osserva che il taglio delle piante può essere di due tipi:

1) taglio programmato da parte dell'Ente Pubblico o di un privato;

2) taglio urgente a seguito di caduta piante sulla carreggiata stradale.

Ai fini della cantieristica, che ci troviamo nel caso 1 o nel caso 2, non fa differenza poichè il riferimento all'installazione del cantiere è ancora il D.M. 2-07-2002.

A titolo di esempio ho riportato i seguenti casi:

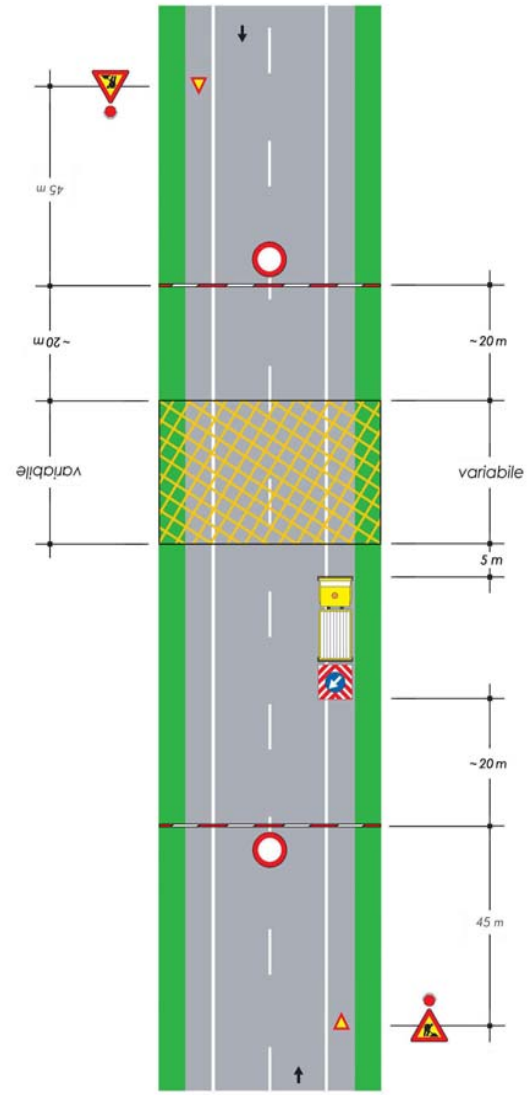
a) Cantiere III -1 - Taglio delle piante con la chiusura totale della carreggiata stradale (vedere tavola 62-g - pag. 22) ;

CANTIERE III-1



Il taglio delle piante
 TIPOLOGIA 1 - Chiusura totale

TAVOLA 62-g




Cantiere mobile nel caso di taglio piante cadute sulla carreggiata con ostruzione totale di essa



LEGENDA

-  = Area di lavoro
-  = Nastro bianco/rosso di delimitazione

DOTAZIONE DEL CANTIERE

-  = N° 2 cartelli "lavori" (fig. II 383, art. 31) provvisti di lampada rossa (art. 36 Reg.)
-  = N° 2 cartelli di "divieto di transito" (fig. II 46, art. 116)
-  = N° 1 confezione di nastro bianco/rosso (b/r)

Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio 2011

*Servizio Sicurezza Cantieri – Formazione e Informazione
 Dott. Ing. Paolo Bellezza*

- b) Cantiere III -2 - Taglio delle piante con la chiusura di una corsia di marcia su strada di tipo "C" ed "F" extraurbana (vedere tavola 62-h - pag. 24) ;
- c) Cantiere III -3 - Taglio delle piante in banchi na stradale su strada di tipo "C" ed "F" extraurbane (vedere tavola 62-i – pag 25).

Riguardo al Cantiere III-1, si osserva che sarebbe consigliabile posizionare un cartello di preavviso di "divieto di transito" che preceda il punto in cui si chiude materialmente la strada

CANTIERE III-2

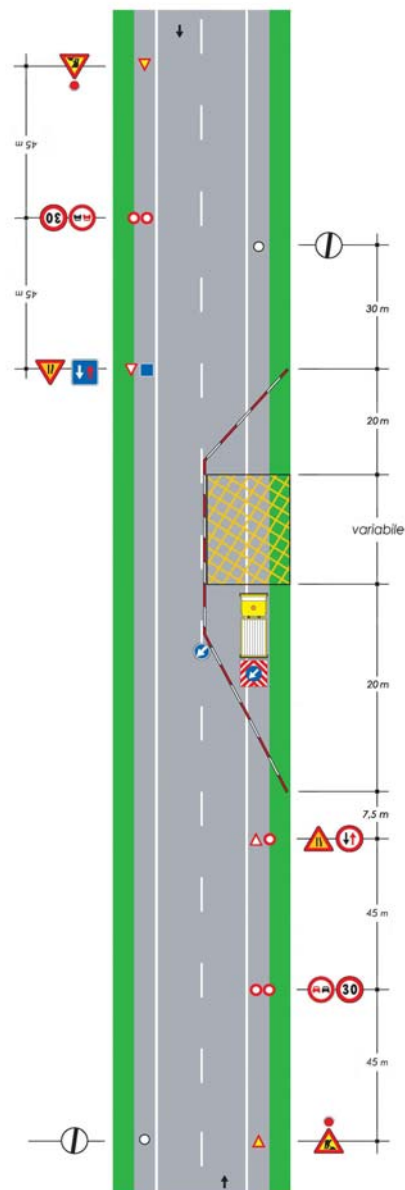
Il taglio delle piante

TIPOLOGIA 2

Chiusura di una corsia di marcia su strada tipo C ed F extraurbana

TAVOLA 62-h

Cantiere mobile nel caso di taglio piante cadute su di una sola corsia di marcia



LEGENDA

= Area di lavoro

= Nastro bianco/rosso di delimitazione

- DOTAZIONE DEL CANTIERE**
- = N° 2 cartelli "lavori" (fig. II 383, art. 31) previsti di lampada rossa (art. 36 Reg.)
 - = N° 2 cartelli di "divieto di sorpasso" (fig. II 48, art. 114)
 - = N° 2 cartelli di "limite massimo di velocità ... km/h" (fig. II 50, art. 114)
 - = N° 1 cartello di "stretta asimmetrica a sinistra" (fig. II 385, art. 31)
 - = N° 1 cartello di "stretta asimmetrica a destra" (fig. II 386, art. 31)
 - = N° 1 cartello di "dare precedenza nei sensi unici alternati" (fig. II 41, art. 110)
 - = N° 1 cartello di "diritto di precedenza nei sensi unici alternati" (fig. II 45, art. 114)
 - = N° 1 cartello di "via libera" (fig. II 70, art. 119)
 - = N° 1 cartello di "passaggio obbligatorio a sinistra" (fig. II 82/a, art. 122)

Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio 2011

**Servizio Sicurezza Cantieri -
Formazione e Informazione
Dott. Ing. Paolo Bellezza**

CANTIERE III-3

Il taglio delle piante

TIPOLOGIA 3

In banchina stradale su strada tipo C ed F extraurbana

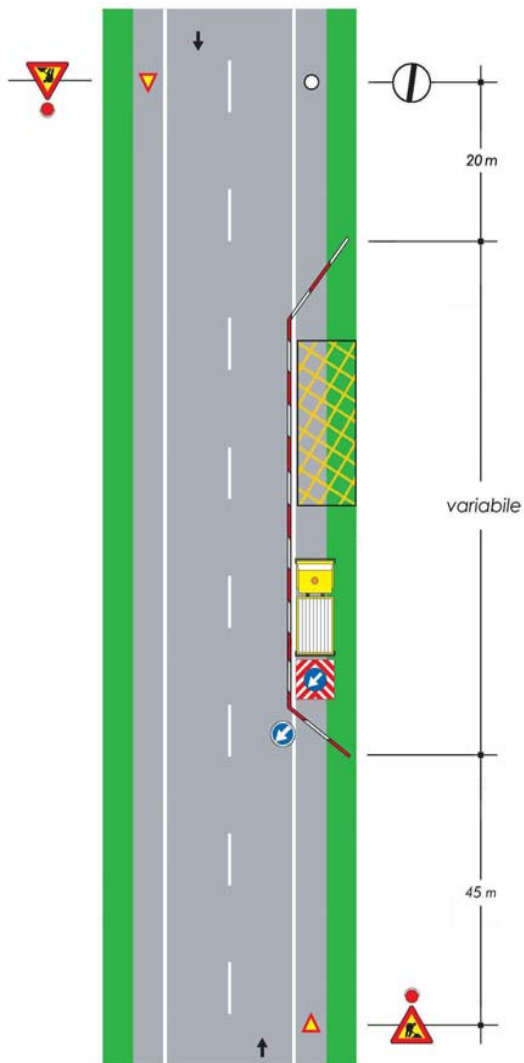


TAVOLA 62-i
 Cantiere mobile per taglio piante su banchina stradale

- Note:**
1. Questo tipo di cantiere mobile è ammesso solo in caso tale da non richiedere l'istituzione di sensi unici alternati;
 2. Nel caso in cui il Capo-centro o gli addetti stradali si accorgano della possibile caduta di piante all'interno della carreggiata stradale, occorre regimare il traffico temporaneo con movieri.

LEGENDA

- = Area di lavoro
- = Nastro bianco/rosso di delimitazione

DOTAZIONE DEL CANTIERE

- = N° 2 cartelli "lavori" (fig. Il 383, art. 31) provvisto di lampada rossa (art. 36 Reg.)
- = N° 1 cartello di "passaggio obbligatorio a sinistra" (fig. Il 82/a, art. 122)
- = N° 1 cartello di "via libera" (fig. Il 70, art. 119)
- = N° 1 confezione di nastro bianco/rosso (b/r)

Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio 2011

**Servizio Sicurezza Cantieri -
 Formazione e Informazione
 Dott. Ing. Paolo Bellezza**

(almeno 50 – 100 metri prima) allo scopo di informare preliminarmente gli utenti della strada sulla chiusura che troveranno.

È sempre bene informare per tempo gli utenti della strada. È obbligatorio che ogni squadra di addetti abbia a disposizione un rotolo di nastro bianco/rosso per tutti i casi di necessità. Inoltre per il taglio delle piante è fondamentale l'utilizzo dei seguenti D.P.I. obbligatori:

- a) *guanti antitaglio;*
- b) *pantaloni antitaglio;*
- c) *giacca antitaglio;*
- d) *scarpe, casco, occhiali, ecc. ecc.*

Non parcheggiare il camion della squadra accanto alla zona nella quale si effettuerà il taglio delle piante, ma a distanza di sicurezza, almeno di 5,00 m se le piante hanno un'altezza fino a 5,00 m; per piante più alte (es. robinie, ecc.), allora la distanza passa ad almeno 10,00 m.

Ricordarsi sempre di apporre il cartello di “lavori in corso”, sormontato da lampada rossa a luce fissa (art. 36 del Regolamento).

Il cantiere III-2 richiede un maggior numero di cartelli ed ... ulteriore attenzione.

Ricordarsi di posizionare tutti i cartelli riportati nello schema di cui alla tavola 62-h di pag. 24 e non pensare di usarne uno o due soltanto.

In caso di incidente, le compagnie di assicuu

razione sanno bene come muoversi...

// cantiere III-3 è semplice, ma occorre stare attenti (e soprattutto) alle cose che sembrano semplici, perchè all'atto pratico possono nascondere eventuali insidie. Come, ad esempio, il dimenticarsi di delimitare con nastro bianco/rosso l'area di lavoro o il dimenticarsi l'apposizione del cartello "lavori".

Consiglio: se le piante sono sul punto di debordare dall'area di lavoro e quindi stanno

per invadere anche una sola corsia, occorrono n. 2 movieri per eseguire le segnalazioni del caso.

Ricorda che nella sicurezza è bene non dare per scontato niente quando si è in cantiere ed, ancor più, in un cantiere stradale in presenza di traffico!



5. Lavori in collaborazioni con ditte esterne 31

Sarebbe consigliabile non lavorare con ditte esterne in modo da non avere responsabilità nei loro confronti ai fini della sicurezza. Già lavorare su strade aperte al traffico è un rischio: lo è ancora di più quando si collabora con una o più ditte, nel nostro caso, esterne alla Provincia.

Ma il consiglio è puramente teorico: da quando è nata la Provincia, è sorta la collaborazione con le ditte esterne.

Fondamentale, prima di iniziare a lavorare con la ditta esterna è chiarire:

- a) l'installazione del cantiere;***
- b) le modalità di regolamentazione del traffico (movieri o impianto semaforico);***
- c) utilizzo di tutti i D.P.I. prescritti per legge (personali o collettivi);***
- d) sapere chi è il Preposto del cantiere;***
- e) definire prima dell'inizio lavori le responsabilità della Provincia e della ditta esterna; al riguardo, occorre parlare prima, da parte del capo-centro,***

con il tecnico di zona della Provincia o con l'ingegnere dirigente per avere tutti i chiarimenti del caso.

Al riguardo, il "Preposto" è (art. 2, comma c, D.Lgs. N. 81/2008 e s.m.i.):

<< persona che, in ragione delle competenze professionali e nei limiti di poteri gerarchici e funzionali adeguati alla natura dell'incarico conferitogli, sovrintende alla attività lavorativa e garantisce l'attuazione delle direttive ricevute, controllandone la corretta esecuzione da parte dei lavoratori ed esercitando un funzionale potere di iniziativa >>.

Accorre ricordarsi che il preposto deve essere sempre presente durante l'esecuzione dei lavori su strada quando il rischio di incidenti è elevato.

Se non sono ben definiti i punti da "a" ad "e" sopra richiamati, non si deve iniziare l'allestimento di alcun cantiere.

Sarebbe bene che tali punti fossero individuati, cioè chiariti, per scritto.

// Servizio Sicurezza Cantieri, ha elaborato

due esempi di cantieri mobili per l'esecuzione di segnaletica stradale:

- 1) Caso 1: striscia di margine carreggiata o segnaletica verticale di margine (vedere schema del cantiere IV -1, tav. 62-j, pag. 36);*
- 1) Caso 2: striscia di mezzzeria della carreggiata (vedere schema del cantiere IV-2, tav. 62-k, pag 37).*

Possono sembrare cantieri “banali”, ma non è così, perché quante volte è successo che:

CANTIERE IV-1

Esecuzione di segnaletica stradale

CASO 1:
striscia di margine carreggiata o
segnaletica verticale di margine

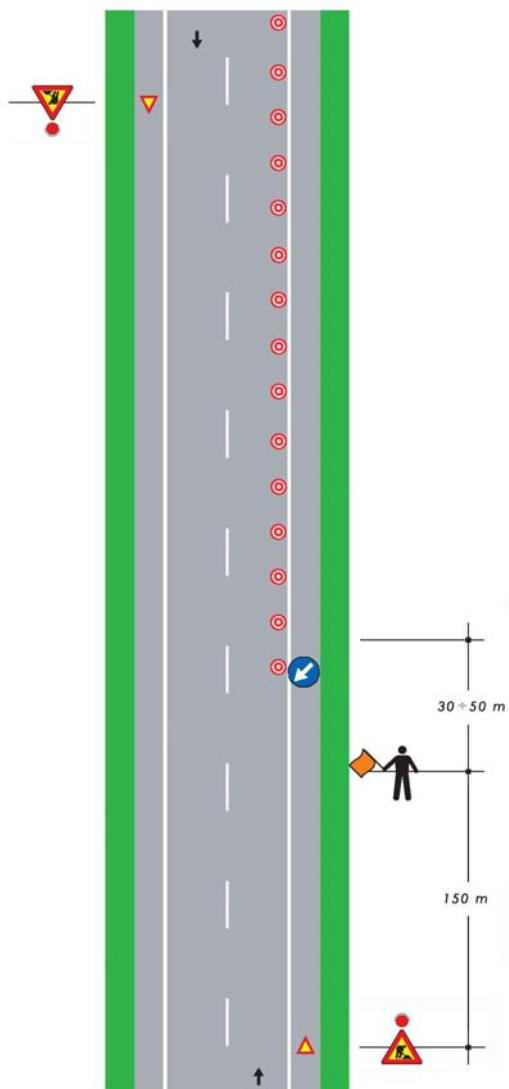


TAVOLA 62-j

Cantiere mobile per
esecuzione di segnaletica
orizzontale e/o verticale di
margine carreggiata

Nota

Il cantiere mobile procede dal basso verso l'alto nello schema. E' consigliabile apporre all'inizio ed alla fine del cantiere un cartello giallo con la seguente dizione: "Segnaletica in corso".



LEGENDA

= Coni

DOTAZIONE DEL CANTIERE

- = N° 2 cartelli "lavori" (fig. II 383, art. 31) provvisti di lampada rossa (art. 36 Reg.)
- = N° 1 cartello di "passaggio obbligatorio a sinistra" (fig. II 82/a, art. 122)
- = N° 1 moviere provvisto di bandiera arancione (fig. II 403/a, art. 42)
- = N° 30 coni (minimo) (fig. II 396, art. 34)

**Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio
2011**

**Servizio Sicurezza Cantieri -
Formazione e Informazione
Dott. Ing. Paolo Bellezza**

CANTIERE IV-2

Esecuzione di segnaletica stradale

CASO 2:

striscia di mezziera della carreggiata

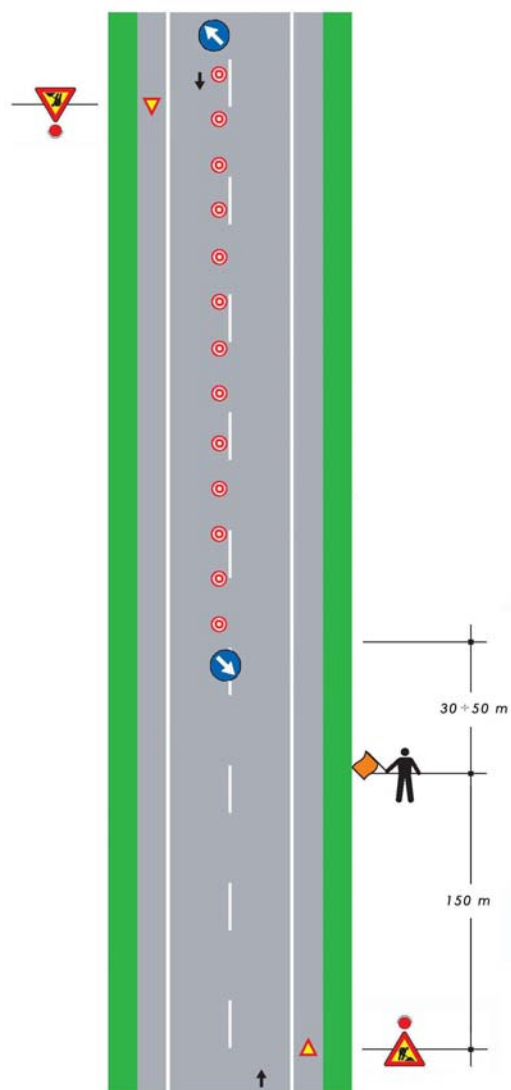
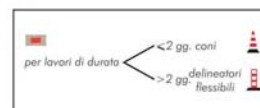


TAVOLA 62-k

Cantiere mobile per esecuzione di segnaletica orizzontale nella mezziera della carreggiata

Nota

Il cantiere mobile procede dal basso verso l'alto nello schema. E' consigliabile apporre all'inizio ed alla fine del cantiere un cartello giallo con la seguente dizione: "Segnaletica in corso".



LEGENDA

= Coni

DOTAZIONE DEL CANTIERE

- = N° 2 cartelli "lavori" (fig. II 383, art. 31) provvisti di lampada rossa (art. 36 Reg.)
- = N° 2 cartelli di "passaggio obbligatorio a destra" (fig. II 82/a, art. 122)
- = N° 1 moviere provvisto di bandiera arancione (fig. II 403/a, art. 42)
- = N° 30 coni (minimo) (fig. II 396, art. 34)

**Pistoia, 28-30 giugno / 05-07 luglio
2011**

**Servizio Sicurezza Cantieri -
Formazione e Informazione
Dott. Ing. Paolo Bellezza**

- *non sia stato posizionato il cartello “lavori” da ambo le parti del tratto di strada interessato dai lavori;*
- *non sia stato previsto un moviere dalla parte di svolgimento dei lavori; o che il moviere fosse sprovvisto della bandiera arancione (ed usasse le braccia e le mani per segnalare) o che non avesse i D.P.I.;*
- *non siano stati stati posizionati i coni, o tali coni fossero troppo lontani fra loro (40 – 50 m), oppure tali coni fossero vecchi o illeggibili.*

Consiglio: sarebbe bene apporre all’inizio

ed alla fine del cantiere un cartello giallo, di dimensioni almeno pari a 1,50 x 1,00 m che riporti la dizione: “Segnaletica in corso” oppure il cartello di “segnaletica di rifacimento” (fig. II 6/a, art. 83 del C.d.S.).

Considerazioni analoghe valgono per il cantiere IV-2 (schema a pag. 37) che però è più pericoloso del IV-1 (schema a pag. 36) perché la striscia di mezzzeria (continua o discontinua che sia) viene eseguita, quasi sempre, a traffico aperto.

Consiglio: usare anche n. 2 o n. 3 movieri,

secondo la necessità. Soprattutto, occorre investire in sicurezza privilegiando la vita e non piangendo..... la morte. Anzi, pensare alla vita sempre cercando di salvaguardare la propria e l'altrui allo stesso tempo.

6. I guard-rail o barriere di protezione

Sull'argomento relativo ai guard-rail ci sarebbe da parlare almeno per una mezza giornata, tanto esso è ricco di aspetti, molti dei quali importanti.

È bene considerare quanto ha affermato la recentissima sentenza n. 6537/2011 della Corte di Cassazione. Essa riporta che in caso di incidente ad un qualsiasi utente della strada sarà l'Ente proprietario della stessa ad essere responsabile per danni provocati dal guard-rail.

Quindi, non è responsabile la ditta che installa il guard-rail o la ditta produttrice né l'Ente che ha la gestione, ma l'Ente che ha la proprietà della strada. La responsabilità non si riferisce al Presidente o all'Assessore ai LL.PP., ma al dirigente re-

sponsabile della struttura, il quale ha, da un lato, oggettive responsabilità che, però, condivide con tutti coloro che sono suoi dipendenti nel caso di cattivo montaggio, di mancanza di segnalazione, di omissioni da parte del geometra, del capo-centro e del singolo addetto, ecc. ecc. In altri termini, la responsabilità in vari casi è condivisa.

// discorso è complesso, ma è bene farlo, poiché non tutta è responsabilità del dirigente..., ma anzi lui la condivide con altri soggetti

e, talvolta, non ha alcuna responsabilità.

Scrivo questo poiché è bene che tutti i soggetti i quali collaborano all'installazione di un guard-rail sappiano quanto a loro compete.

*Con tale sentenza la Corte di Cassazione ha messo la parola "fine" al ricorso dei parenti di un motociclista rimasto ucciso dopo aver urtato violentemente un guard-rail. **Da** notare che nei primi due gradi di giudizio la richiesta di risarcimento danni, presentata dai familiari della vittima, era stata respinta. **La** Cassazione*

ha ribaltato i due precedenti verdetti accogliendo i motivi di ricorso.

Questa sentenza trasferisce la responsabilità dall'Ente gestore (ovvero dall'Ente che ha in custodia la strada) all'Ente proprietario della strada. Con tale sentenza si è supposto che l'ANAS (Ente proprietario della strada) fosse in grado di esercitare sulle strade di sua proprietà un potere di sorveglianza, modificarne lo stato e di escludere che altri apportassero modifiche di qualsiasi genere.

La responsabilità scatta, cioè, quando si verifica che il danno è dovuto a un'anomalia della strada o degli strumenti di protezione della stessa. Concludendo, la responsabilità ricade sugli «Enti Pubblici proprietari di strade aperte al pubblico transito, in riferimento alle situazioni di pericolo immanentemente connesse alla struttura o alle pertinenze della strada, indipendentemente dalla sua estensione».

Oltre alla responsabilità morale, c'è anche quella penale ed economica....

E' importante, anzi, fondamentale, che il capo-centro e gli addetti di un Centro Operativo riflettano bene sull'allestimento di un qualsiasi cantiere, in particolare quelli più usuali di manutenzione ordinaria, come ho illustrato in questa memoria.

Allo stesso tempo, suggerisco l'importanza di leggere, di approfondire, di divulgare il D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i. sulla sicurezza, insieme al Nuovo Codice della Strada, al suo Regolamento di Attuazione ed al D.M. 10-07-2002

(Disciplinare Tecnico relativo agli schemi segnaletici).

Tali documenti vanno pensati come insostituibili “amici” dell’addetto stradale e, quindi, come “tesori” da custodire ed ogni tanto... spolverare e rispolverare con l’intenzione, soprattutto, di salvare la propria vita e quella degli altri, oltre che di acquisire, con la loro corretta applicazione, professionalità e dignità nel lavoro.

*Il Dirigente
del Servizio Sicurezza Cantieri –
Formazione e Informazione*

Dott. Ing. Paolo Bellezza