



**SEMINARIO TECNICO SUL D.LGS.
N. 81/2008 E S.M.I.
SICUREZZA E SALUTE NELLE
OPERE DI ASFALTATURA**

LA GESTIONE IN SICUREZZA DI UN
CANTIERE NELLE ASFALTATURE

Pistoia, 28 Aprile 2010

*Provincia di Pistoia
Servizio Sicurezza Cantieri
Ing. Paolo Bellezza*



INDICE

1. Introduzione
2. La Normativa delle strade
3. La gestione di un cantiere stradale relativo ad opere di asfaltatura
4. Conclusioni
5. Ringraziamenti



1. INTRODUZIONE

Le asfaltature possono essere realizzate sostanzialmente in due tipi di cantieri:

- a) strade, piazze, gallerie o aree chiuse al traffico veicolare;
- b) strade, piazze o aree aperte al traffico veicolare, opportunamente regolamentato con semafori o movieri, secondo i casi.

Nel caso “a”, i rischi sono rappresentati dal possibile investimento delle maestranze da parte delle macchine operatrici presenti nell’area di cantiere, quali camion, rullo compressore, vibrofinitrice, fresatrice, ecc.

Nel caso “b”, i rischi sono maggiori e più complessi poiché, oltre alle macchine operatrici presenti in cantiere, il CSP (Coordinatore alla



Sicurezza in Fase di Progettazione) deve tener conto della presenza del traffico veicolare nel PSC (Piano di Sicurezza e Coordinamento).

Come indicazione di metodo, sarebbe sempre consigliabile chiudere una strada quando l'Ente proprietario deve asfaltarla. Ma spesso questa indicazione si scontra con le esigenze logistiche e pratiche, soprattutto con quelle sociali, poiché l'Ente tende a garantire la transitabilità di una corsia di marcia.

A livello di rischi per i lavoratori impegnati nelle asfaltature, l'allegato XV del D.Lgs. n. 81/2008 del 9.04.2008 e s.m.i., al punto 2.2.3 pone il **“rischio di investimento da veicoli circolanti nell'area di cantiere”** al primo posto, seguito da altri dieci tipi di rischio.



2. LA NORMATIVA DELLE STRADE

Le strade ed il traffico veicolare sono disciplinati da tre documenti fondamentali:

1. Decreto Legislativo 30.04.1992, n. 285 e s.m.i. (“Nuovo Codice della Strada”);
2. D.P.R. 16.12.1992, n. 495 e s.m.i. (“Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada”);
3. Decreto Ministeriale 10.07.2002 (“Disciplinare Tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”).



Il tecnico che si occupa di asfaltature utilizzerà tali documenti per progettare un “cantiere sicuro” o che tenda ad essere il più sicuro possibile al fine di garantire la salute e la sicurezza sia delle maestranze e dei tecnici che degli utenti della strada. Insieme a tali documenti, il tecnico dovrà sempre fare riferimento al Testo Unico sulla sicurezza (D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i.), soprattutto per quanto riguarda il Titolo I (“*Principi Comuni*”), il Titolo III (“*Uso delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi di protezione individuale*”); il titolo IV (“*Cantieri temporanei o mobili*”), il Titolo VI (“*Movimentazione manuale dei carichi*”), il Titolo IX (“*Sostanze pericolose*”).



In particolare, il D.M. 10.07.2002 è il testo base per allestire un qualsiasi cantiere sulle strade di vario tipo (A, B, C, D, E, F ed F-bis secondo la classificazione riportata all'art. 2 del Nuovo Codice della Strada).

Le strade di cui si occupa una Provincia sono di due tipi:

- **“C” = strade extraurbane secondarie;**
- **“F” = strade locali extraurbane.**

Le strade di cui si occupa un Comune, in generale, sono di vari tipi:

- **“D” = strade urbane di scorrimento;**
- **“E” = strade urbane di quartiere;**
- **“F” = strade locali urbane;**
- **“F-bis” = itinerari ciclopedonali (locali, urbani, extraurbani o vicinali).**



3. LA GESTIONE DI UN CANTIERE

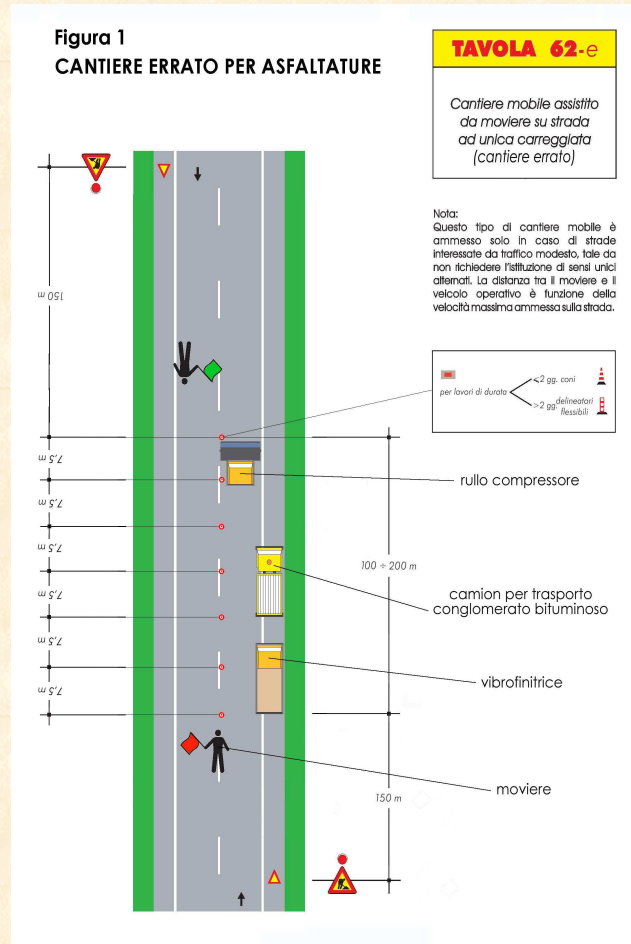
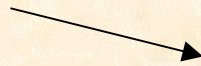
La gestione di un cantiere stradale ed in particolare di un cantiere per asfaltature, va organizzata con cura avendo riguardo alla presenza sia delle macchine operatrici che del traffico veicolare.

Analizziamo per prima cosa un “cantiere errato per asfaltature”, cioè un cantiere che, talvolta, si incontra sulle strade (fig. 1) e che presenta i seguenti difetti:

a) se il cantiere è di durata superiore a 7 giorni complessivi, non è inserita la “tabella lavori” (con indicazione dell’Ente proprietario, estremi dell’ordinanza, denominazione dell’impresa, inizio e termine previsto per i lavori, recapito e numero telefonico del responsabile del cantiere);



Figura 1
CANTIERE ERRATO



Pistoia, 28 Aprile 2010

Provincia di Pistoia
Servizio Sicurezza Cantieri
Ing. Paolo Bellezza



- b) se il cantiere è di durata inferiore a 7 giorni complessivi (e supponiamo di prendere in considerazione questa eventualità), è privo dei limiti di velocità previsti per legge atti a far decelerare i veicoli;
- c) è privo del cartello di “strettoia asimmetrica”;
- d) è privo del cartello di “divieto di sorpasso”;
- e) è privo del cartello di “dare precedenza nei sensi unici alternati” e, sulla corsia opposta, del “diritto di precedenza nei sensi unici alternati”;
- f) è privo della delimitazione delle “testate del cantiere”, costituite da “barriera normale” e/o da “barriera direzionale” e/o da “paletto di delimitazione” e/o da “delineatore modulare di curva provvisoria” in caso di curva su strada, come è privo della delimitazione del cantiere in senso parallelo all’asse della strada;
- g) è privo dei cartelli di “passaggio obbligatorio a destra o sinistra”;



h) è privo del cartello di “via libera” da posizionare a 30 m dopo la fine del cantiere.

In altre parole, il cantiere non è dotato della segnaletica *importante e fondamentale* che serve per evitare gli incidenti, sempre in agguato su qualsiasi strada; il cantiere è fortemente carente e pericoloso sia per le maestranze impegnate nei lavori che per qualsiasi utente della strada.

Vediamo ora lo schema di cantiere della tav. 64 (fig. 2) e della tav. 66 (fig. 3) del Disciplinare Tecnico che si riferiscono a “Lavori sulla carreggiata con transito a senso unico alternato”, con eventuale utilizzo di semaforo per la regolazione del traffico (tav.66).

Si nota che il cantiere è ben impostato.

Occorre fare una precisazione relativa alla delimitazione del cantiere.



Infatti, il D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i. all'art. 96, relativo agli "Obblighi dei datori di lavoro, dei dirigenti e dei preposti" nell'ambito del Titolo IV ("Cantieri temporanei o mobili"), riporta la seguente dizione:

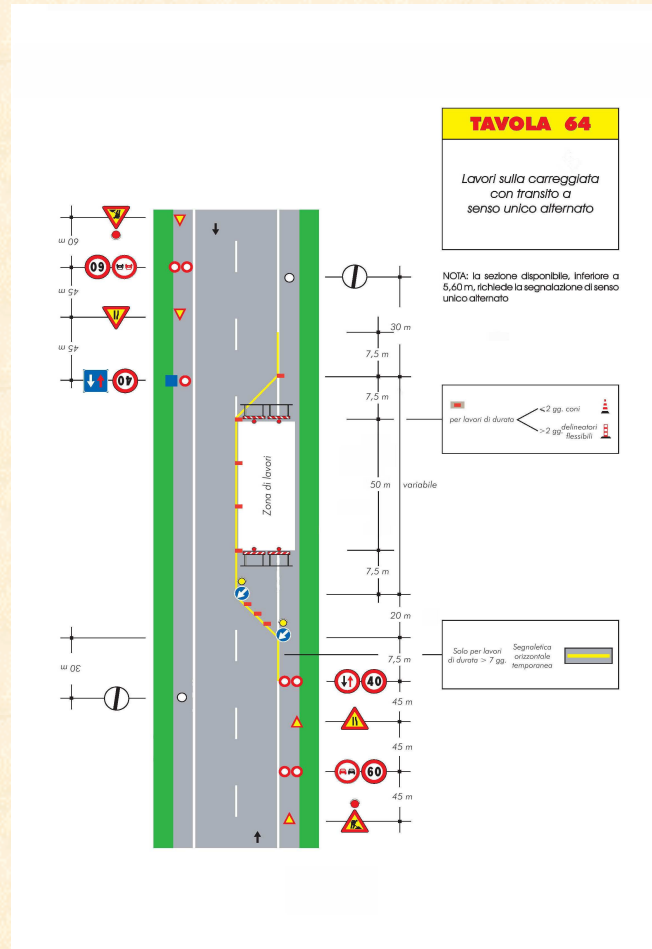
«1. I datori di lavoro delle imprese affidatarie e delle imprese esecutrici, anche nel caso in cui nel cantiere operi una unica impresa, anche familiare o con meno di dieci addetti:

- a) adottano le misure conformi alle prescrizioni di cui all'allegato XIII;*
- b) predispongono l'accesso e la recinzione del cantiere con modalità chiaramente visibili e individuabili».*

Per un cantiere stradale, la "visibilità" e l' "individuabilità" si attuano ponendo in corrispondenza della mezzzeria stradale, o comunque nelle immediate vicinanze, barriere normali o recinzioni in acciaio zincato atte a delimitare il cantiere.



Figura 2
CANTIERE CORRETTO

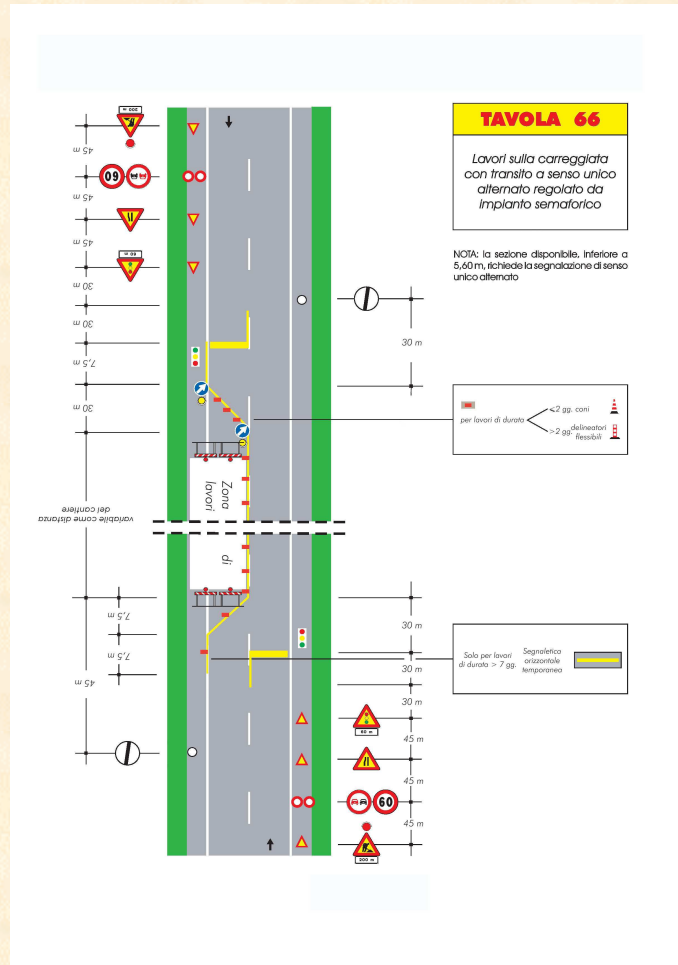
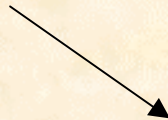


Pistoia, 28 Aprile 2010

Provincia di Pistoia
Servizio Sicurezza Cantieri
Ing. Paolo Bellezza



Figura 3
CANTIERE CORRETTO

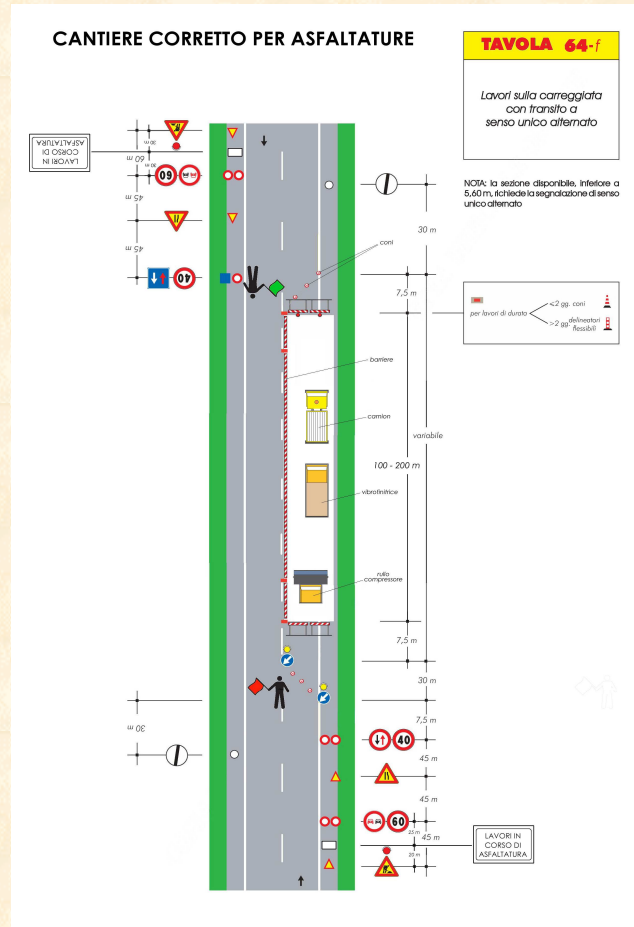


Pistoia, 28 Aprile 2010

Provincia di Pistoia
Servizio Sicurezza Cantieri
Ing. Paolo Bellezza



Figura 4
CANTIERE CORRETTO
(secondo il D.M. 10.07.2002 e
il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.)



Pistoia, 28 Aprile 2010

Provincia di Pistoia
Servizio Sicurezza Cantieri
Ing. Paolo Bellezza



Infatti, non è sufficiente per un cantiere di asfaltatura posizionare soltanto i coni o i delineatori flessibili che sono assai meno visibili ed individuabili rispetto alle barriere normali o alle recinzioni sopra citate.

L'uso di tali barriere per un cantiere di asfaltatura porta alcune conseguenze:

1. tener conto dei relativi costi di noleggio nel “Computo metrico della sicurezza” allegato al PSC;
2. l'impresa affidataria o subappaltatrice è tenuta ad utilizzare una squadra di almeno 2-3 addetti che spostino le barriere man, mano che il cantiere procede in avanti;



3. la larghezza della strada deve consentire il posizionamento delle barriere; infatti, ad esempio per le strade di tipo “E” ed “F”, le cui larghezze sono pari o inferiori a 5,00 m, è impossibile posizionare le barriere e quindi conviene chiudere a tratti le strade per l’esecuzione delle asfaltature;

4. dove non si possono materialmente usare le barriere, conviene utilizzare più movieri che disciplinino il traffico.

4. CONCLUSIONI

Un cantiere di asfaltatura presenta rischi che possono essere elevati, come abbiamo visto in questo Seminario Tecnico.



Per ridurre tali rischi a valori accettabili, occorre, in vari casi, cambiare mentalità e mettere in pratica criteri che, forse impopolari, garantiscano di più le maestranze ed i tecnici impegnati in lavorazioni onerose dal punto di vista fisico e mentale. Soprattutto, coloro che si occupano di sicurezza è importante che abbiano grande considerazione del valore della vita propria ed altrui per realizzare tutti quegli apprestamenti capaci di salvare, nel pericolo, se stessi e tutti gli altri.

5. RINGRAZIAMENTI

Desidero ringraziare la signora Mucci Meri che ha collaborato alla redazione della presente relazione.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Pistoia, 28 Aprile 2010

*Provincia di Pistoia
Servizio Sicurezza Cantieri
Ing. Paolo Bellezza*

18