

## Valutazione delle OOSS CGIL CISL UIL SLA e UGL sulle *Linee guida per l'operatore su strada* di ASPI

Le OOSS firmatarie della presente ritengono che quanto contenuto nell'Appendice alle *Linee Guida dell'Operatore su strada* del 14 febbraio e nel successivo aggiornamento del 8 agosto 2013, attraverso cui ASPI ha inteso definire le norme generali per l'intervento del singolo operatore nelle attività di viabilità, non sia conforme ai contenuti del Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013, che ha individuato i criteri di sicurezza nel lavoro nelle attività in presenza di traffico veicolare e del D.M. 10 luglio 2002 (*Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici*).

Congiuntamente ritengono che una valutazione dei contenuti dell'Appendice alle *Linee guida per la sicurezza dell'operatore su strada* (che introducono norme generali per l'intervento del singolo operatore su strada), non può prescindere dalla constatazione che :

- l'introduzione organizzativa del mono operatore in attività di manutenzione (vedi pag.2, cap.1 dell'Appendice "Piccoli interventi di manutenzione anche programmata") e in situazioni di primo intervento in caso di incidenti, rappresenti, oltre che un arretramento rispetto ai precedenti standard di sicurezza (dove gli interventi prevedevano la gestione degli stessi da parte di una squadra composta da almeno di 2 operatori operanti su uno stesso mezzo), una difformità con le disposizioni del Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013 che ha individuato i criteri di sicurezza nelle attività in presenza di traffico veicolare e con il D.M. 10 luglio 2002;
- tali criteri non debbano essere oggetto di interpretazioni, ma vadano sostanzialmente applicati anche attraverso la trasposizione integrale del testo del decreto interministeriale citato considerandoli come espressamente richiamato, regole minime e quindi migliorabili dal gestore.

La lettura integrata, inoltre, del D.I. 4 marzo 2013 e del DM 10 luglio 2002 definisce in modo chiaro l'ampiezza e i limiti dei compiti attribuibili all'operatore unico in situazioni di emergenza.

In particolare, nel D.I. 4 marzo 2013 è evidente che l'esclusivo compito attribuibile all'operatore che si trova ad operare da solo è quello del pre-segnalamento, (v. punto 6.2 "Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di un solo operatore") da effettuarsi tra l'altro in condizioni di sicurezza, mentre ogni altra tipologia di intervento sull'accadimento è possibile che venga effettuato con la presenza di almeno 2 operatori (v. punto 6.3 del D.I. in parola).

Come esplicitamente, poi, viene indicato al paragrafo 11 del D.M. 10 luglio 2002 (richiamato dal D.I. 4 marzo 2013 al punto 6.1 "Situazioni di emergenza" – "Principi generali di intervento") , nell'apporre la segnaletica in situazioni di emergenza "è necessaria la presenza delle forze di polizia"; d'altronde anche da una lettura più complessiva dello stesso decreto, risulta evidente come il *Disciplinare* escluda la gestione delle prime fasi dell'incidente alla sola presenza dell'operatore.

Risulta quindi evidente, che il pre-segnalamento debba consistere nello sbandieramento, da effettuarsi in condizioni di sicurezza e con il supporto della Polstrada o di un secondo operatore, ricordando che tale procedura è quanto normalmente in uso da parte di tutte le altre concessionarie autostradali nel caso in cui prevedono il pattugliamento/sorveglianza delle tratte da parte di un solo operatore.

Pertanto, contrariamente a quanto previsto nella suddetta Appendice, indipendentemente dalle condizioni di traffico esistenti, nessun altro tipo di attività può essere svolta dall'operatore singolo (né in situazioni di emergenza, né tanto meno in attività programmabili), in quanto verrebbero a mancare le indispensabili condizioni di pre-segnalamento e protezione a monte dell'area operativa.

Ne consegue, quindi, che:

- l'operatore singolo potrà effettuare la sola attività di pre-segnalamento;
- l'operatore singolo rimarrà in qualsiasi caso in attesa di squadra/e di supporto per poter intervenire sull'evento in condizioni di sicurezza, secondo le necessità del caso (v. punti 6.3-6.4 del D.I.)
- L'eventuale posizionamento del moviere meccanico è da considerarsi comunque una attività di posa/rimozione segnaletica e quindi non può essere eseguita senza adeguato pre-segnalamento.

Si richiama, inoltre, l'attenzione sul fatto che il D.I. definisce inequivocabilmente le situazioni di emergenza (ad esempio incidenti stradali, eventi di natura meteorologica, ostacoli in carreggiata, ecc.) (punto 6.1) come situazioni di pericolo per l'utenza stradale, che, intervenendo bruscamente, impongono la messa in atto di procedure di segnalazione di emergenza eseguite in condizioni di criticità da sostituirsi con un sistema segnaletico più complesso nel caso che il pericolo persista (vedi par.11 del D.M. 10 luglio 2002).

Pertanto, nessuna ambiguità può essere accettata nell'Appendice alle *Linee Guida dell'Operatore su strada*, tra dette situazioni ed le attività comunque programmabili, come oggi invece avviene nell'elenco in esse contenuto al capitolo 2.1 delle stesse *Linee Guida*.

Ulteriore aspetto importante e che si intende sottolineare riguarda il limite operativo del moviere meccanico utilizzabile solo ad integrazione di un "sistema tradizionale" (paragrafo 2.4 del D.I. 4 marzo 2013), fermo restando che tale strumento ausiliario, al pari di un cartello segnaletico, deve essere posizionato e preceduto da apposita pre-segnalazione (sbandieramento di moviere uomo) e, solo successivamente alla sua posa, il moviere meccanico eserciterà la sua funzione di pre-segnalamento.

Al riguardo si rammenta che per la posa della segnaletica il D.M. del 10 luglio 2002 impone che l'esposizione al traffico del personale impiegato nell'opera di posa e la rimozione della cartellonistica sia "ridotta al minimo"(punto 8.1) e che il punto 7.3 del D.I. 4 marzo 2013 prevede nel capitolo *Trasporto manuale della segnaletica* che la movimentazione della cartellonistica avvenga con le entrambe le mani e guardando costantemente il traffico sopraggiungente.

Tale condizione, appare evidente, come non possa essere garantita da un solo operatore che deve prelevare, come affermato nelle disposizioni contenute nell'Appendice ASPI, la segnaletica da solo dal retro del furgone guardando il traffico in situazioni di emergenza (ad es.: code, incidenti,etc) senza alcun supporto.

In merito all'uso del moviere meccanico, si ritiene di dover aggiungere che lo stesso debba utilizzarsi nei soli casi in cui sia possibile la gestione degli interventi a vista, e da escludersi per interventi in galleria, in prossimità di curve, in caso di formazione di code.

Concludendo sempre in relazione alle *Linee Guida dell'Operatore su strada* si segnala che, in ogni caso:

- gli interventi gestiti sulla corsia di emergenza devono rispondere ai criteri generali del D.I. anche se di breve durata, utilizzando gli schemi segnaletici per questa carreggiata (vedi Disciplinare), considerando anch'essi come interventi che si espletano in presenza di traffico veicolare;
- gli interventi previsti sulle corsie di transito vanno gestiti in presenza di almeno 2 operatori e in presenza del traffico fermo;
- il traffico solo rallentato non può costituire garanzia per la sicurezza degli operatori e degli utenti;
- l'attraversamento della carreggiata per la rimozione di ostacoli è sempre da escludere da parte dell'operatore singolo come diversamente descritto nel capitolo 2.21 dell'Appendice (fig.12, pag 7) visto che la descrizione operativa del decreto interministeriale (punto 6.5) prevede che questa avvenga nel “rispetto dei principi di pre-segnalamento”;
- il mezzo dotato di dispositivi non può costituire da solo strumento di pre-segnalazione, vista la categoria della strada (D.I. cap.2.4)
- va garantita la sicurezza del personale a terra attraverso l'utilizzo di sistemi di comunicazione tra gli operatori stessi (D.I., paragrafo 2.5) prevedendo che l'operatore impegnato in attività in presenza di traffico e quindi impossibilitato a rendersi conto di un pericolo sopravveniente possa essere preavvertito da un uomo esclusivamente dedicato al controllo del traffico sopraggiungente.

Alla luce di quanto detto, le OO.SS., firmatarie della presente, ritengono inoltre indispensabile conoscere il dettaglio dei programmi specifici di formazione, sia in termini di contenuti che di programmazione che si intendono adottare relativamente allo stesso Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013, e in merito alle ulteriori attività che si svolgono da parte di ASPI in presenza di traffico veicolare e, successivamente, i contenuti degli aggiornamenti che si realizzeranno attraverso le *Linee Guida dell'Operatore su strada*.

Infine, circa la metodologia da utilizzare per la formazione si precisa fin da ora che si ritiene indispensabile la modalità d'aula, ferma restando la fase di addestramento espressamente prevista e, a conclusione del corso, la verifica dell'apprendimento da svolgere mediante l'utilizzo di test e di simulazioni sul campo, Al termine di ciascun percorso formativo, come previsto, dovrà essere consegnato a ciascun discente, a seguito del regolare superamento della prova di verifica finale, l'attestato di partecipazione.

Rispetto, poi, agli adempimenti previsti per le imprese appaltatrici, le OO.SS., firmatarie della presente, ritengono infine necessario conoscere quali ulteriori adempimenti verranno posti in essere da parte di ASPI affinché i contenuti del decreto interministeriale sopra citato vengano rispettati anche da parte dei soggetti terzi che operano in presenza di traffico veicolare.

4 novembre 2013