

IL NOTIZIARIO ASSOEGNALETICA

www.assosegnaletica.it - www.segnaleticatemporanea.it

ASSOEGNALETICA - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA STRADALE, FEDERATA ANIMA/CONFINDUSTRIA - HA SEMPRE MOLTE IDEE DA SVILUPPARE PER VIVERE DA PROTAGONISTA L'EVOLUZIONE DEL SETTORE E SOSTENERE LE ESIGENZE DEL COMPARTO NEI TAVOLI DECISIONALI. SEGUENDO GLI AGGIORNAMENTI SULL'ATTIVITÀ ASSOCIATIVA ATTRAVERSO QUESTE PAGINE E IL SITO ISTITUZIONALE, SCOPRIRETE QUANTO È IMPORTANTE E UTILE TALE OPERATO PER IL MERCATO E GLI UTENTI DELLA STRADA

SICUREZZA NEI CANTIERI AUTOSTRADALI: METTIAMO FINE ALLA MATTANZA!

In questo numero del Notiziario abbiamo scelto di dar voce alle Imprese che tutti i giorni si trovano sulle strade con le loro squadre per installare cantieri mobili raccontando quanto sia rischioso il loro lavoro in assenza di una Legislazione che sia al passo con nuove tipologie di strade.

Troppo di frequente si verificano incidenti gravi nei cantieri autostradali: incidenti sul lavoro, non semplicemente incidenti stradali. La soluzione c'è: aggiornare il DM (GU n° 226 del 26-9-2002 - Suppl. Straordinario), Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo.

ASSOEGNALETICA si adopererà in tal senso, ma occorre fare in fretta.



STORIE DI ORDINARIA FOLLIA

La mattanza non ha fine... Ci chiediamo come si possano sentire i tonni nel momento stesso in cui la rete si fa sempre più stretta e il cruento rito della pesca ha inizio... Ci chiediamo se sia la stessa sensazione che si prova quando ci si vede arrivare contro



un autocarro da 400 q a 100 km/ora che non ha la benché minima intenzione di frenare o di cambiare direzione: è il peggiore dei momenti che uno possa vivere.

Sembra paradossale ma oggi gli operatori che lavorano in strada conoscono bene la sensazione del tonno nella "camera della morte".

Ogni giorno si registrano incidenti sul lavoro: incidenti di ogni sorta. Ma quelli che avvengono in un cantiere stradale, spesso, vengono derubricati come incidenti stradali e pertanto non possono essere annoverati nei dati di incidentalità sul luogo di lavoro, come se non fossero degni di nota.

Assurdo pensare che in uno Stato moderno, dove la tecnologia la fa da padrone, non ci sia la possibilità d'intervenire per poter aiutare le Maestranze in un cantiere stradale a compiere il proprio dovere in sicurezza. Prescrizioni insensate di ogni genere, anche anacronistiche, soprattutto anacronistiche! Basti pensare che il nuovo Codice della Strada è datato 1992 e il Decreto che disciplina la posa dei cantieri è del 2002 (sì, l'anno prossimo raggiunge la maggior età!) e da allora non s'è fatto più nulla.

Forse non tutti sanno che quando si posa un cantiere autostradale - ovvero quando si danno le indicazioni all'utenza di cosa avverrà a breve sul suo percorso - l'installatore deve "attraversare di corsa" la carreggiata di 15 m con un cartello da 25 kg in spalla e saltare all'interno dello spartitraffico per posarlo.



3. (Fonte: www.pojer.it)

Questo a traffico aperto e non una sola volta, ma almeno una dozzina. Attenzione: e solo per posarlo, ma poi bisogna anche smobilitarlo... e, olé, via di corsa. Sì, di corsa, perché le macchine corrono non a 50 km/ora ma a 130 km/ora.

Non stiamo descrivendo la scena di un film americano in bianco e nero degli anni Cinquanta, dove il comico fa una parodia sull'attraversamento di una strada trafficata a New York: stiamo descrivendo quello che succede oggi - anno 2019 - in Italia sulle nostre strade e autostrade. Non è una commedia, è un dramma! Non parliamo poi della "tolleranza" nei confronti dell'incosciente - anzi delinquente - che non rispetta i limiti di velocità con il proprio mezzo in presenza di un cantiere, che abbatte tutta la segnaletica di presegnalamento, che non si accorge dei lavoratori impegnati a fare il loro dovere, che distrugge il loro mezzo, che non frena ma si ferma in piazzola a staccare il rimorchio e scappa con la motrice.

Sì, questo lo si derubrica come incidente stradale, non come tentato omicidio stradale!

L'enfasi nel raccontare e subire queste situazioni fa perdere la lucidità e la coerenza, ma cosa c'è di coerente in una pesca al tonno con arpioni e reti? La stessa incoerenza che permette di fare tutto questo.

Oggi deve essere riorganizzato un nuovo modo di pensare il cantiere di tipo stradale, sfruttare tutta la tecnologia a disposizione che permetta di elevare la sicurezza degli operatori in strada, prevedere nuovi schemi segnaletici più coerenti con lo stato di fatto delle infrastrutture, del volume di traffico e dell'elevazione della velocità media dello stesso.

Coerenza non vuol dire abbassare i limiti: tutt'altro. Vuol dire intervenire in modo sensato con abbattimenti di velocità solo e quando necessario, pensare a tipologie di cantieri strutturati in maniera organica. In altre parole adottare pochi e semplici schemi che condizionino l'utenza ad adottare sempre lo stesso comportamento, indipendentemente da quale corsia venga chiusa.

Ad esempio, pensare, al pari delle gare automobilistiche, di istituire e normare l'utilizzo di safety car in grado di rallentare il traffico in particolari condizioni, vedi l'attraversamento in sicurezza della carreggiata da parte dell'operatore con il segnale in spalla.

Tutte soluzioni fattibili che devono essere attuate quanto prima. Prima che vengano issate le reti e il mare si tinga di rosso rubino per l'ennesima volta. ■

⁽¹⁾ Association Manager di ASSOSEGNALETICA