

Camera dei Deputati

Legislatura 15
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/01583
presentata da **SANGA GIOVANNI** il **10/11/2006** nella seduta numero **67**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
MISIANI ANTONIO	L' ULIVO	10/11/2006
LOCATELLI EZIO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	10/11/2006

Ministero destinatario :

MINISTERO DELL'INTERNO
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

Delegato a rispondere : **MINISTERO DELL'INTERNO** , data delega **10/11/2006**Delegato a rispondere : **MINISTERO DEI TRASPORTI** , data delega **29/11/2006**

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE , data delega **27/12/2006**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
DI PIETRO ANTONIO	MINISTRO, INFRASTRUTTURE	26/02/2007

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

MODIFICATO PER MINISTRO DELEGATO IL 27/12/2006

RISPOSTA PUBBLICATA IL 26/02/2007

CONCLUSO IL 26/02/2007

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

AUTOSTRADE, CANTIERI EDILI, INFORTUNI SUL LAVORO, MORTE

GEO-POLITICO :

TREZZO SULL'ADDA, MILANO - Prov, LOMBARDIA

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-01583

presentata da

GIOVANNI SANGA

venerdì 10 novembre 2006 nella seduta n.067

SANGA, MISIANI e LOCATELLI. - *Al Ministro dell'interno, al Ministro delle infrastrutture, al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Per sapere - premesso che:

nella notte tra martedì 7 e mercoledì 8 ottobre 2006 nel tratto Milano-Bergamo dell'autostrada A4 nei pressi del casello di Trezzo d'Adda due operai hanno tragicamente perso la vita e uno è rimasto gravemente ferito mentre lavoravano nel cantiere per la realizzazione della quarta corsia della A4;

consta agli interroganti che sia le organizzazioni sindacali che l'ACI avessero da tempo espresso preoccupazioni in merito alle condizioni complessive di sicurezza dei cantieri in oggetto e che i rappresentanti sindacali avessero in particolare, richiesto alla Società Autostrade per l'Italia S.p.a. di disporre di mezzi e risorse umane per garantire rapidi interventi in caso di incidenti;

la presenza di numerosi cantieri in un tratto autostradale tra i più trafficati d'Europa comporta rischi elevatissimi sotto il profilo della sicurezza dei lavoratori e degli automobilisti -:

quali iniziative intendono assumere:

a) per verificare lo stato, dal punto di vista delle condizioni di sicurezza dei lavoratori e degli automobilisti, dei cantieri aperti nel tratto autostradale in questione;

b) per accertare l'adeguatezza della segnaletica e dei mezzi e delle strutture di soccorso;

c) per intensificare le azioni di controllo da parte degli organismi preposti, tra i quali Ispettorato del lavoro, ASL, Polizia Stradale. (4-01583)

RISPOSTA ATTO

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata lunedì 26 febbraio 2007

nell'allegato B della seduta n. 115

All'Interrogazione 4-01583 presentata da

SANGA

Risposta. - In riferimento all'interrogazione in esame, su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per i rapporti col Parlamento del 27 dicembre 2006, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

L'ANAS spa, sulla base delle notizie dalla società concessionaria Autostrade per l'Italia spa, ha fatto conoscere che l'incidente è avvenuto la notte tra il 7 e l'8 novembre 2006, lungo l'autostrada A4 Milano-Bergamo in corrispondenza dell'uscita dismessa di Trezzo sull'Adda alla progressiva 33+500 in carreggiata ovest. In tale tratta erano in corso i lavori notturni di pulizia del sottocordolo di margine destro, unitamente ad interventi di ripristino dei catadiottri sul new jersey posto a delimitazione della corsia di emergenza per la protezione dei cantieri di lavoro. Tali lavori risultano essere stati regolarmente presegnalati, così come verificato dalla Polizia Stradale, attraverso un cantiere in lento movimento conformemente al disciplinare di cui al decreto ministeriale 10 luglio 2002, dotato di segnalazioni luminose e lampeggiatori ad alta efficienza. Nelle condizioni in cui si è verificato l'incidente, ovvero lungo un rettilineo, tutti i cartelli risultavano pienamente visibili a grande distanza.

L'incidente ha avuto luogo alle ore 3,30 circa dell'8 novembre 2006, a causa di una probabile distrazione alla guida del conducente di un autoarticolato, così come da sue dichiarazioni alla Polizia Stradale, tamponando violentemente uno dei furgoni della ditta Avr che, in corsia di marcia lenta e trainando uno dei carrelli appendice, segnalava la presenza del cantiere in lento movimento. A seguito dell'urto, il furgone veniva proiettato a metà della rampa di uscita del dismesso svincolo di Trezzo. L'autoarticolato, perso il controllo da parte del conducente deviava verso destra ribaltandosi; nello sbandamento urtava violentemente il mezzo d'opera e, successivamente, investiva i due addetti che operavano in quel momento a terra in area protetta da guard-rail all'esterno della carreggiata autostradale. Rimanevano inoltre feriti un altro operatore della ditta Avr ed il conducente dell'autoarticolato.

Per quanto riguarda lo stato dell'infrastruttura e dei cantieri al momento del sinistro, ANAS spa fa conoscere che i lavori di ampliamento della Milano-Bergamo sono eseguiti secondo gli standard adottati per tali tipologie di intervento dalla società autostradale Autostrade per l'Italia e definiti con lo scopo di minimizzare l'impatto dei cantieri sulla fluidità e sulla sicurezza della circolazione. Tali standard, contenuti in un protocollo condiviso con le associazioni dei consumatori, prevedono:

di verificare tutte le condizioni operative e la piena potenzialità produttiva delle imprese prima dell'inizio delle cantierizzazioni sul piano stradale;

di conservare costantemente aperto al traffico lo stesso numero di corsie preesistenti;

di limitare l'estensione dei tratti con occupazione della corsia d'emergenza, imponendo alle imprese fasi di lavoro opportunamente parzializzate;

di realizzare, lungo i suddetti tratti, piazzole di sosta ed accessi dalla viabilità esterna per agevolare gli interventi di soccorso;

di allestire presidi interni di soccorso meccanico, finalizzati a ridurre i tempi di intervento in caso di incidente;

di collocare e concentrare i lavori non eseguibili senza interruzioni della circolazione (es. demolizione e varo di cavalcavia) nelle notti a minor afflusso di traffico;

di definire, d'intesa con la Polizia Stradale, specifici piani di vigilanza e controllo, comprendenti l'installazione a carico di Aspi degli strumenti e delle tecnologie ritenute necessarie.

Nello specifico, lungo il tratto in questione sono state adottate le seguenti iniziative.

In corrispondenza dei tratti con interdizione della corsia di emergenza, sono stati imposti il limite di velocità di 100 km/h ed il divieto di sorpasso per mezzi pesanti (>7,5 t). La Polizia Stradale sta attivando il sistema di controllo e sanzionamento automatico delle violazioni al divieto di sorpasso installato da Aspi.

Lungo il medesimo tratto autostradale, sono stati installati dissuasori di velocità per sensibilizzare e far adeguare i comportamenti di guida in relazione ai limiti di velocità temporanei imposti. A tale fine, la Polizia Stradale effettua frequenti servizi dedicati al controllo della velocità.

Alcune piazzole di sosta sono dotate di cancelli con strade di collegamento alla viabilità esterna. Tali dotazioni, funzionali al miglioramento della gestione delle emergenze, sono state previste in sede di definizione del «Protocollo per l'organizzazione e l'attivazione dei soccorsi sanitari nell'ambito dei cantieri di costruzione della quarta corsia», sottoscritto nel dicembre 2005 dalla Direzione Aspi di Milano, dal 118 Lombardia e dall'impresa esecutrice Pavimental.

Per limitare al massimo le interferenze con il traffico in scorrimento sull'autostrada, i lavori sono effettuati con cantieri di lunghezza media pari a circa 3 km, intervallati da tratti non soggetti ad intervento, compatibilmente con la morfologia dell'area interessata.

Vengono conservate le tre corsie di marcia attuali, senza limitazioni della capacità di deflusso dell'autostrada, escludendo la sola corsia di emergenza con delimitazioni realizzate in barriera new jersey, a protezione sia dei lavoratori che degli utenti.

Sono garantiti la presenza ed il pattugliamento costanti da parte di due specialisti del traffico della Direzione di Milano, dalle ore 6 alle ore 21 dal lunedì al venerdì, e di uno specialista dalle ore 7 alle ore 15 del sabato e sono operativi, durante l'intera settimana, 24 ore su 24, due centri mobili degli ausiliari della viabilità della Direzione di Milano.

Inoltre, è potenziato il servizio di soccorso meccanico, con l'aggiunta di 9 veicoli operativi, per un totale di 63 mezzi disponibili lungo la tratta. Sono stati istituiti, altresì, presidi stabili in orario diurno di mezzi per il soccorso leggero (2) e pesante (1) presso gli svincoli di Cavenago, Capriate e Trezzo;

Sono state potenziate le attività di vigilanza e controllo da parte della Sezione Polizia Stradale di Milano, con l'incremento di un equipaggio nei quadranti diurni e feriali, oltre ai due già previsti lungo le tratte Milano-Agrate, Agrate-Bergamo, Bergamo-Brescia.

L'ANAS rende noto, infine, che sono operative, nel tratto Milano Est-Bergamo, 19 telecamere per il monitoraggio delle condizioni di viabilità e 36 colonnine SOS di cui 18 foniche.

Tanto rappresentato sulla dinamica dell'incidente e sulle misure specifiche adottate nel tratto autostradale, è importante sottolineare che la normativa sulla sicurezza dei lavoratori è una materia tutelata dalla Costituzione (articolo 32 e articolo 41, comma 2) e dal diritto comunitario. Essa è regolamentata da una pluralità di norme che si sono susseguite nel tempo. Il Governo ha pertanto intrapreso una serie di iniziative legislative in materia di sicurezza dei cantieri. Nello schema del decreto legislativo correttivo al codice dei contratti pubblici da emanarsi ai sensi dell'articolo 25 della legge n. 62 del 2005, sono state previste alcune modifiche a tutela dei lavoratori richieste anche dai sindacati. In primo luogo si prevede che tra i requisiti soggettivi sia considerato esplicitamente anche il Documento unico di regolarità contributiva (Durc) consentendo di generalizzare, a livello regolamentare, le disposizioni in materia di regolarità contributiva, anche in relazione alla disciplina dei momenti e delle modalità di richiesta del Durc stesso. In secondo luogo si prevede che il regolamento generale possa disciplinare in modo uniforme e nel rispetto del riparto di competenze tra Stato e Regioni, la tutela dei diritti dei lavoratori. Infine, l'intervento normativo in questione prevede esplicitamente quale causa di esclusione dalle gare d'appalto di soggetti incorsi nei provvedimenti interdittivi di cui all'articolo 36-bis, comma 1 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni nella legge 4 agosto 2006, n. 248 recante «Misure urgenti per il contrasto del lavoro nero e per la promozione della sicurezza nei luoghi di lavoro» cosiddetto decreto Bersani.

Inoltre, l'articolo 36-bis, comma 1 del suddetto decreto ha disposto che al fine di garantire la tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori nel settore dell'edilizia nonché al fine di contrastare il fenomeno del lavoro sommerso ed irregolare, il personale ispettivo del Ministero del lavoro e della previdenza sociale può adottare il provvedimento di sospensione dei lavori nell'ambito dei cantieri edili qualora riscontri l'impiego di personale non risultante dalle scritture o da altra documentazione obbligatoria ovvero in caso di reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, di riposo giornaliero e settimanale. I competenti uffici del Ministero del lavoro e della previdenza sociale informano tempestivamente i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture dell'adozione del provvedimento di sospensione al fine dell'emanazione da parte di questi ultimi del provvedimento interdittivo alla contrattazione con le pubbliche amministrazioni ed alla partecipazione a gare pubbliche di durata pari alla citata sospensione nonché per un eventuale ulteriore periodo di tempo non inferiore al doppio della durata della sospensione e comunque non superiore a due anni.

In data 28 settembre 2006, il Ministero del lavoro ha quindi emanato una circolare applicativa ai propri uffici in materia.

In data 3 novembre 2006, il Ministero delle infrastrutture ha emanato la Circolare n. 1733 con la quale, tra l'altro, viene individuata la competenza della Direzione generale per la regolazione dei lavori pubblici per l'emanazione del provvedimento interdittivo.

Per concludere, è opportuno segnalare le modifiche introdotte dall'articolo 1, comma 909 della legge n. 286 del 2006, (finanziaria 2007) agli articoli 86 e 87 del decreto legislativo n. 163 del 2006, che

disciplinano i criteri delle offerte anormalmente basse. In particolare, con l'abrogazione all'articolo 87, comma 2, della lettera e), vengono esclusi gli oneri per la sicurezza e la tutela dei lavoratori dall'elencazione delle giustificazioni che possono essere presentate dall'offerente in caso di verifica dell'offerta ritenuta anomala da parte dell'amministrazione aggiudicatrice.

Il Ministro delle infrastrutture: Antonio Di Pietro.