

# VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 05/02/2024, presso la sede della Società in Assago, si sono incontrati rappresentanti di **Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.**, nelle persone dei Signori Elena Di Lorenzo, Imma Villano, Marco Colloredo, Giuseppe Colombo, Roberto d'Avossa, Guido Ferro, Teresa Bufano, Gianpaolo Primus, Gianlorenzo Gandaglia

e

le **Segreterie Territoriali di FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporti e SLA Cisl**, rappresentate dai Signori Martina Dini e Valentina Montrasio per la FILT-CGIL, Pierluigi Frigerio, Fabio Marani e Valentino Avallone per la FIT-CISL, Ivana Di Tanno per la UIL Trasporti, Guglielmo Romanazzi per la UGL Trasporti, Marco Oliva per lo SLA Cisl,

**unitamente alle Rappresentanze Sindacali Aziendali**, nelle persone di Nadia Ferracini per la FILT-CGIL, Luigi Fumagalli per FIT-CISL, Domenico Maffeo per la UIL Trasporti, Guglielmo Romanazzi per la UGL Trasporti, Roberto Paglia e Sonia Perotti per lo SLA-Cisl.

## PREMESSO CHE

- 1) la Salute e Sicurezza sul lavoro sono due dei valori cardine non solo per il corretto rispetto delle normative vigenti, ma soprattutto nell'ottica della tutela delle persone, degli appaltatori esterni e degli utenti;
- 2) l'Azienda nel documento istituzionale di Valutazione dei Rischi (DVR) ha rappresentato e valutato i propri rischi specifici relativi alle particolari mansioni autostradali in base ai diversi luoghi di lavoro esistenti e fornisce ai propri lavoratori formazione, informazione e istruzioni operative atte a contenere i rischi di infortunio. Relativamente alle lavorazioni affidate all'esterno, nei vari documenti quali il DUVRI e il PSC, l'Azienda fornisce le informazioni necessarie agli appaltatori, affinché informino il proprio personale;
- 3) l'Azienda, nell'ottica di un continuo miglioramento, ha istituito un applicativo disponibile sulla piattaforma aziendale per la segnalazione dei near-miss, ossia di tutti quegli eventi potenzialmente dannosi e pericolosi che avrebbero potuto causare un infortunio o danno alla salute ma, che solo per situazioni fortuite non lo hanno prodotto. Il tutto con lo scopo di analizzare l'accaduto e mettere in atto eventuali azioni correttive affinché l'evento non si ripeta. L'Azienda per il proprio personale destinato ad operare in autostrada attua un programma continuo di formazione e informazione sulle corrette procedure da attuare;
- 4) l'Azienda per il personale esterno ha redatto apposita procedura P07 relativamente alla posa e rimozione della segnaletica dei cantieri, in cui sono fornite le istruzioni operative.
- 5) l'Azienda e le OO.SS., in conformità alle previsioni del punto Salute e Sicurezza del Verbale di Accordo Quadro del 21 settembre 2021, hanno condiviso la necessità di affrontare congiuntamente i temi legati alla salute e sicurezza dei lavoratori; i componenti della Commissione Sicurezza, istituita con accordo del 19 novembre 2021, hanno svolto, a partire dal 2022, molteplici incontri finalizzati a:
  - a) individuare possibili soluzioni organizzative e operative, ispirate a principi quali la Prevenzione, l'Informazione, la Formazione, la Partecipazione;
  - b) far crescere la Cultura della Sicurezza nei luoghi di lavoro, a favore di tutti i soggetti presenti in Azienda e delle ditte esterne, con particolare attenzione al personale che opera in presenza di traffico veicolare;
- 6) in questo perimetro, la Commissione ritiene esaurita la prima fase di analisi che ha riguardato le seguenti tematiche:
  - a. Sicurezza dei lavoratori della Concessionaria, nonché di coloro che operano per le ditte esterne. Attenzione e pieno impegno vanno rivolti alla sicurezza dei lavoratori della Concessionaria, nonché di quelli che operano nelle ditte esterne in appalto. Su questo presupposto, va considerato, in particolare, che, in misura via via crescente, opere, manutenzioni e interventi connessi vengono affidati ad una pluralità di imprese, con

incessante necessità di verifica, da parte del Committente sulla formazione degli addetti impiegati dalle aziende appaltatrici, nonché sul controllo e la gestione interna dei cantieri.

Al fine di fronteggiare tali costanti necessità, la Commissione ha richiesto agli esperti tecnici intervenuti nel confronto, di valutare la fattibilità dell'adozione di alcune delle seguenti soluzioni, o di confermare se la prassi seguita all'interno della Concessionaria sia già coerente con le azioni sottoindicate:

- nei casi di lavorazioni sulla corsia di emergenza, per le tangenziali solo in orario notturno e per l'A7 in ogni tempo, chiusura della corsia di marcia;
- chiusura dell'intera carreggiata nei casi di cantiere notturno su autostrada a due corsie per cantieri sulle corsie di marcia o sorpasso;
- posizionamento di barriere in prossimità delle zone critiche di cantiere e, laddove possibile, di automezzi pesanti con assorbitore d'urto;
- posizionamento di squadre di segnalazione, poste a distanza in sicurezza;
- utilizzo di segnaletica di cantiere anche luminosa – freccioni Fig. 419 art.39 NCS;
- esposizione di avvisi sui pannelli a messaggio variabile (PMV) ove presenti con aggiornamenti in tempo reale;
- gestione dell'apertura e della chiusura dei cantieri con comunicazione preventiva al Centro Radio Informativo e contestuale autorizzazione da parte di questa struttura, in tempo reale, alle maestranze attive sulla rete per tutte le attività previste;
- predisposizione di una banda sonora, lungo la rete gestita, in rilievo o in fresatura, sopra o a destra della riga bianca di emergenza, realizzata con l'obiettivo di segnalare maggiormente e quindi proteggere sia le attività svolte dal personale interno/esterno, che le possibili avarie meccaniche che costringono gli utenti in transito ad un fermo in corsia di emergenza.

**b. Sicurezza del traffico veicolare.** In ordine al traffico veicolare, l'attenzione va rivolta alla sicurezza su strada, degli operatori della concessionaria, delle maestranze esterne, dell'utenza in transito, soggetti tutti impattati, anche se in modo differente, dalla presenza dei cantieri sulla rete gestita. È necessario, quindi, continuare a verificare la fattibilità di azioni e l'adozione di soluzioni per garantire la sicurezza degli operatori del settore, nonché dell'utenza in transito, e dare impulso a tavoli di confronto sui protocolli operativi su strada con tutti gli attori di sistema coinvolti, anche, ove possibile, attraverso il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di ANSFISA.

Al fine di poter migliorare la sicurezza del traffico veicolare sopraggiungente verso l'area di cantiere, la Commissione ha richiesto agli esperti tecnici intervenuti agli incontri di valutare la fattibilità di adottare alcune delle seguenti soluzioni:

- dotarsi di sbandieratori meccanici su cantieri permanenti al fine di incrementare il sistema di segnalazione;
- effettuare controlli quotidiani e puntuali dei cantieri da parte della Committente; fatti salvi gli obblighi di legge e le norme di sicurezza adottate dall'Azienda.
- operare in "costretta" riduzione della velocità, identificando la modalità maggiormente opportuna per ottenere il risultato, senza incidere sulle condizioni di sicurezza del traffico sopraggiungente. A tal proposito si evidenzia che il DM 2002 impone la chiusura delle corsie interessate ai lavori, alla quale, ove possibile e prevista nei PSC/DUVRI, viene aggiunta la chiusura della corsia attigua di franco. Questa attività genera di per sé una riduzione costretta della velocità, considerati i volumi di traffico. Disporre, ad opera della Concessionaria, il divieto assoluto di sorpasso dei mezzi pesanti nei tratti di strada precedenti all'area di cantiere e nell'area di cantiere. Si evidenzia altresì che il DM 2002 prevede già per gli schemi di cantieri da attuare, quali il divieto di sorpasso dei mezzi pesanti, nonché i limiti imposti di riduzione della velocità.
- far svolgere controlli con pattuglie di Polizia Stradale e attuare, nelle aree di cantiere riconosciute come critiche, le operazioni di *Safetycar*. Si evidenzia che l'intervento della Polizia Stradale può essere richiesto ma non garantito.
- L'Azienda si impegna a promuovere una campagna specifica di sensibilizzazione agli utenti in materia di sicurezza da realizzarsi attraverso sito istituzionale, social media, video pubblicati sui monitor delle aree di servizio, messaggi in itinere, etc.;

Per quanto riguarda il posizionamento di cartelli segnaletici digitali in prossimità dell'area di cantiere e nell'area stessa indicanti la velocità di passaggio, laddove la chiusura di una o più corsie non sia possibile per pesanti ricadute sul traffico, si ritiene controproducente tale soluzione che ridurrebbe la visibilità della segnaletica di avvicinamento al cantiere aumentando il rischio di



tamponamenti nell'area di approccio di cantiere; l'Azienda si impegna comunque a studiare soluzioni simili da implementare.

c. **Appalti e redazione dei relativi CSA da parte della Concessionaria-Stazione Appaltante.** La Commissione ha condiviso la necessità di affidare appalti coerenti con la formazione e la sicurezza delle maestranze delle imprese esterne, proponendo, al contempo, il rafforzamento degli obblighi del Contraente, prevedendo l'eventuale introduzione nei CSA di penali da applicare alle imprese esterne nel caso in cui non rispettino le regole in materia di sicurezza. Si ritiene altresì condivisibile per i mezzi operativi della viabilità, per i mezzi a supporto della cantierizzazione, per i mezzi di pronto intervento e per i mezzi a supporto della manutenzione del verde, di inserire nei futuri CSA relativi all'acquisizione/noleggio degli stessi, quale requisito vincolante, la dotazione di apparecchi satellitari, con medesimo software di quello in uso alla Società o software equivalente che abbia un'interfaccia compatibile con quello della Società.

d. **Iniziativa sperimentale di Informazione.**

Sono stati tenuti alcuni incontri, ove erano presenti anche le OO.SS., volti ad approfondire i principi operativi alla base della garanzia della sicurezza nel contesto della posa della segnaletica stradale: dato gli ottimi risultati conseguiti, le parti concordano sul prosieguo di tale esperienza informativa e di confronto. Agli stessi sono state invitate a partecipare, a titolo sperimentale, le maestranze di alcune ditte esterne. L'iniziativa è strutturata affinché i contenuti esposti portino, innanzitutto, alla disamina della consapevolezza di quanto i partecipanti sanno/ricordano circa il tema trattato e cosa significhi, dunque, per loro il concetto di "sicurezza" (in termini di competenze acquisite ed eventuali suggerimenti e migliorie). Attraverso, quindi, il vissuto dei partecipanti e mediante la disamina di immagini tratte da cantieri posti sulla rete autostradale, si ripercorrono le buone prassi da adottare e si identificano quelli che rappresentano i maggiori ostacoli al contenimento del rischio.

### TENUTO INOLTRE CONTO CHE

- 1) L'Associazione ACAP nel dicembre del 2022 ha promosso la revisione e realizzazione della pubblicazione denominata "*Linee di indirizzo per l'esecuzione in sicurezza di attività in Autostrada in presenza di traffico veicolare*", alla quale hanno collaborato i Responsabili dei Servizi di Prevenzione e Protezione di tutte le Società Concessionarie aderenti.
- 2) La pubblicazione è stata realizzata tenendo presente le esigenze formative ed operative di quanti operano sulle strade e autostrade, e soprattutto degli addetti ai cantieri dei lavori che si svolgono in presenza di traffico. Nelle "*Linee di indirizzo per l'esecuzione in sicurezza di attività in autostrada in presenza di traffico veicolare*" sono recepiti, ai sensi del Decreto Legislativo 81/08, i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare contenuti nel Decreto 22/01/2019.
- 3) Il rinnovo del CCNL, intervenuto il 18 luglio 2023, ha introdotto nell'art 57 – *Sicurezza, Salute ed Ambiente di lavoro*, gli obiettivi ed i principi generali ai quali le Concessionarie devono attenersi nella gestione della prevenzione, della partecipazione e formazione dei propri lavoratori relative al tema in oggetto.
- 4) Il medesimo articolo prevede, al comma 4, che le Parti stipulanti a livello aziendale costituiscano delle Commissioni Paritetiche con il compito:
  - di promuovere il miglioramento dei livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro;
  - di esprimere pareri sull'introduzione di nuove apparecchiature/procedure, le cui caratteristiche rilevino sotto il profilo della sicurezza;
  - di monitorare le iniziative di formazione realizzate dalle Concessionarie e di individuare ulteriori contenuti formativi rispetto a quelli previsti dall'accordo interconfederale.

### TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO E CONSIDERATO

le Parti hanno riconosciuto come la Prevenzione sia l'elemento fondamentale ed imprescindibile nei modelli di gestione della Salute e Sicurezza per perseguire con ogni possibile mezzo l'obiettivo dell'eliminazione degli infortuni sul lavoro, confermando altresì la necessità di porre particolare attenzione all'Informazione ed alla Formazione, accompagnate da adeguata conoscenza

operativa, per tutti i soggetti interni ed esterni che operano in Azienda e sull'infrastruttura in concessione, a vario titolo e in vari contesti.

I componenti della Commissione Bilaterale Paritetica per la Sicurezza intendono stilare un Protocollo di Intenti che possa indirizzare le Ditte esterne operanti sulle tratte autostradali in concessione all'applicazione delle migliori prassi di sicurezza nella posa dei cantieri fissi e mobili e nello svolgimento dei lavori, in presenza di traffico, da loro effettuati sulla rete gestita dalla Concessionaria.

*[Handwritten signatures and initials in blue and black ink, including names like 'GIA', 'P', 'Me', 'ST', 'SST', 'M', 'L', 'R', 'MP', 'B', 'Z', 'J', 'M', 'ST']*

# PROTOCOLLO DI INTENTI

## PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA NELLE AREE DI CANTIERE

Lo scopo primario del presente Protocollo è rendere, in ogni contratto di appalto di lavori e/o manutenzioni gestito dalla Concessionaria, omogenea l'applicazione delle prassi in materia di posa dei cantieri fissi e mobili ed esecuzione di lavori in presenza di traffico.

Inoltre, l'obiettivo secondario si sostanzia nel

- I. monitorare l'operato delle aziende appaltatrici in relazione alla informazione sulla sicurezza fornita alle loro maestranze operanti sulla rete della Concessionaria,
- II. in aggiunta a quanto già presente nei contratti d'appalto relativamente ai documenti della sicurezza richiamati nel CSA, verificare la possibilità di subordinare il rilascio delle autorizzazioni alle manovre al superamento di un test di verifica che sarà reso disponibile a valle di un momento informativo erogato in modalità asincrona ed e-learning.

Il Protocollo, inoltre, impegnerà i componenti della Commissione Bilaterale Sicurezza nell'analisi semestrale, anche tramite la produzione di specifici dati, delle seguenti tematiche:

- infortuni, in termini numerici e analitici, sia del personale interno alla Concessionaria, sia delle ditte esterne;
- mancati infortuni (*near miss*) in termini numerici e analitici;
- individuazione e analisi dei potenziali rischi emergenti;
- attività in appalto e/o in service e tecnologie utili al tracciamento dei mezzi operativi sulla rete in gestione per i contratti di pronto intervento destinati alla viabilità e le attività di cantierizzazione;
- individuazione e promozione delle politiche e delle iniziative aziendali su Salute e Sicurezza; delle azioni informative e formative inerenti alle tematiche di Salute e Sicurezza; delle campagne di sensibilizzazione su Salute e Sicurezza rivolte anche all'utenza autostradale;

al fine di elaborare proposte o migliorare quelle eventualmente realizzate relativamente ai punti precedenti.

In questo contesto i membri della Commissione, al fine di tradurre in azioni concrete le riflessioni svolte, intendono perfezionare e/o declinare, nel corso dei prossimi dodici mesi, alcuni progetti, tra i quali:

- **Verifica dello stato di avanzamento dell'aggiornamento del progetto informativo dedicato ai lavoratori/alle lavoratrici delle imprese esterne relativamente alle attività di posa, mantenimento e rimozione della segnaletica di cantiere, su strada.**

Il progetto informativo, con i contenuti prescelti:

- vedrà la partecipazione delle maestranze e dei preposti alla sicurezza delle ditte appaltatrici che lavorano su strada, a momenti informativi "in presenza" e/o in "FAD";
- sarà modulabile all'occorrenza, in relazione al grado di esperienza delle maestranze interessate;
- prevederà specifica procedura sulla "Stop Work Authority" (Art. 44 D.Lgs. 81/2008), con la quale si definisce l'autorità di ciascun lavoratore, in caso di pericolo grave ed immediato e che non può essere evitato, di interrompere qualsiasi attività che ritenga possa mettere seriamente a repentaglio la salute e la sicurezza propria e dei propri colleghi, garantendo che nessuna colpa o responsabilità potrà essere attribuita al dipendente che segnala, in buona fede, una situazione rischiosa o interrompe l'attività, anche se tale azione si dovesse rivelare successivamente non necessaria. Tale procedura sarà allegata ai documenti di sicurezza aziendali.

La prima iniziativa potrà avere una cadenza periodica, con la frequenza che le parti riterranno maggiormente efficace, ed eventualmente, se si verificasse la necessità, saranno previsti incontri dedicati all'approfondimento di talune tematiche, con la finalità di voler

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Echi', 'J', 'A', 'C', 'R', 'S', 'M', 'S']*



tendere ad una maggior cultura della sicurezza in merito alle attività svolte, sia in senso generale, sia con specifico riferimento all'ambiente autostradale.

Dai risultati dell'iniziativa in questione potrebbero derivare suggerimenti utili anche per ciò che concerne l'aspetto della sensibilizzazione dell'utenza in merito ai corretti comportamenti da tenere in avvicinamento e transito nelle aree di cantiere, che potrebbero sfociare in campagne dedicate, per la realizzazione delle quali l'azienda potrà coinvolgere il reparto comunicazioni esterne per approfondire i canali utilizzabili e le forme possibili.

Per tutti i nuovi appalti, a decorrere dall'anno 2024 si inserirà nei Capitolati la specifica previsione in capo alle ditte appaltatrici di condividere con la Stazione Appaltante il percorso di informazione dedicato alle loro maestranze; si verificheranno, inoltre, le implicazioni che detto percorso potrà avere sui costi di realizzazione dei lavori o dei servizi, e come qualificare e formalizzare questi costi all'interno del Capitolato.

In questa attività di analisi saranno coinvolte le Direzioni Legale, Amministrazione Finanza e Controllo, il Servizio ESG e Sistemi di Gestione e il Servizio Prevenzione e Protezione.

➤ **Verifica dello stato di avanzamento del modello organizzativo riferito ai controlli in merito a salute e sicurezza nelle aree di cantiere.**

Questa tipologia di attività è già svolta ed ampiamente documentata dall'Azienda; infatti, il mantenimento nel tempo delle certificazioni UNI EN ISO 9001:2015-Qualità e UNI ISO 45001:2018-Sicurezza e Salute sul Lavoro, non sarebbe possibile senza un'attenta ed accurata adozione di una Politica per la Qualità e la Sicurezza.

L'Azienda ha acquisito le predette certificazioni di cui sopra e, conseguentemente, si è dotata di un team di Auditors interni che provvedono alle attività di verifica del mantenimento dei requisiti dei due sistemi; in queste attività sono ricomprese anche le verifiche sui cantieri.

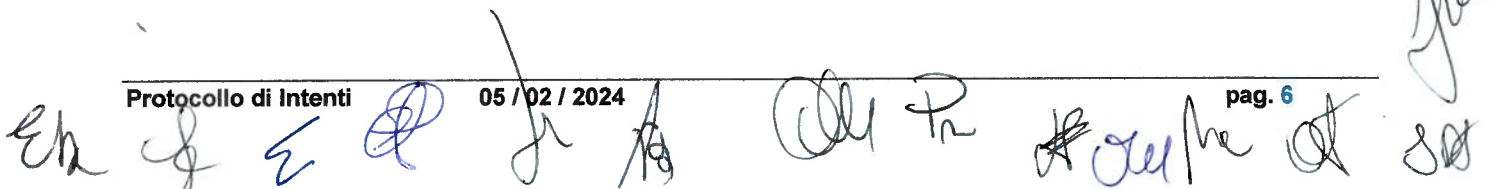
Inoltre, si aggiungono alle sopradette verifiche anche quelle svolte dall'Azienda tramite il personale preposto, unitamente ad una maggiore indicazione/formazione e pertinenza di intervento/segnalazione del personale qui citato.

➤ **Verifica dell'avanzamento del progetto "Banda Rumorosa";**

La Direzione Tecnica ha programmato il completamento della "banda rumorosa" in tutte le aree ove è stata osservata una maggiore incidentalità per transito in corsia d'emergenza, nonché nei tratti con maggiore presenza di nebbia.

➤ **Satellitare sui mezzi delle imprese appaltatrici.**

L'Azienda, sulla scorta del recente accordo sottoscritto relativo al geo-posizionamento dei propri mezzi aziendali, darà seguito all'introduzione nei CSA dei nuovi appalti alla previsione, a carico delle ditte operanti nella cantierizzazione, di specifiche clausole per dotare i mezzi operativi delle stesse di apparati di geolocalizzazione, secondo il software già utilizzato dalla Concessionaria o di software equivalente che abbia un'interfaccia compatibile con quello della Società, in linea con le norme in materia di controllo a distanza dei lavoratori e con gli accordi sindacali aziendali già in essere.



Letto, confermato e sottoscritto.

L'Azienda

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Le OO.SS.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

FILT CGIL

*[Handwritten signature]*

Antonio Di

FIT CISL

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

UIL Trasporti

Stano di

*[Handwritten signature]*

Le RSA

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*