



Home > Punti di Vista > Riflettiamo sulla prevenzione dei rischi e sulla sicurezza in edilizia

Punti di Vista

Editoriale | Livia Randaccio, direttore editoriale

Riflettiamo sulla prevenzione dei rischi e sulla sicurezza in edilizia

Il crollo del cavalcavia avvenuto sulla A 14 ci pone ancora una volta di fronte agli interrogativi sull'adeguatezza di norme e comportamenti in materia di sicurezza in cantiere e sulla capacità del Paese di garantire la cultura della prevenzione, della manutenzione programmata e della salvaguardia dell'ambiente costruito.

di redazione - 20 marzo 2017



Sull'autostrada A14, giovedì 9 marzo, a Camerano, nelle vicinanze di Castelfidardo (fra le uscite di Ancona Sud e Loreto) alle 13.50 il cavalcavia si è afflosciato e ha ucciso due persone che viaggiavano su una Nissan: ora c'è un'indagine in corso voluta dalla pm di Ancona Irene Bilotta che indaga per omicidio colposo plurimo, reato che potrebbe essere aggravato in disastro colposo.

Riporto un'Ansa del 18 marzo (19.37): «Sarà la **Società Autostrade per l'Italia** ad essere audita **martedì 21 marzo** alle 13.00 dalla **Commissione d'inchiesta sugli infortuni sul lavoro**, che ha aperto una propria indagine in relazione al crollo del ponte. Nella stessa seduta sarà ascoltata anche la **Delabech srl di Roma**, impresa che stava effettuando in subappalto i lavori d'innalzamento del ponte.... Intanto è stata consegnata al consulente, **l'ing. Luigino Dezzi**, docente dell'Università Politecnica delle Marche, tutta la documentazione sul crollo del ponte. Da qui alla conclusione delle indagini il pm potrà eventualmente mettere un primo punto fermo con l'iscrizione di una o più persone nel registro degli indagati. Il fascicolo aperto per omicidio colposo plurimo è a oggi a carico di ignoti.... Tra i quesiti posti al consulente, la **corrispondenza dei lavori ai progetti**.

Quanto all'aspetto della sicurezza, e cioè, se l'autostrada dovesse essere chiusa oppure no, il perito dovrà valutare a livello probabilistico quale rischio vi fosse in relazione all'eventuale specificità dei lavori. Stando alle prime ipotesi d'indagine, **il crollo del cavalcavia sarebbe avvenuto per un errore materiale o strumentale**, durante i lavori di sollevamento e stabilizzazione del ponte, con un'errata distribuzione dei pesi che ha poi provocato il cedimento».

Leggi la rivista



2/2017 1/2017 9/2016



8/2016 7/2016 6/2016

Edicola Web

Seguici su Facebook

Seguici su Facebook

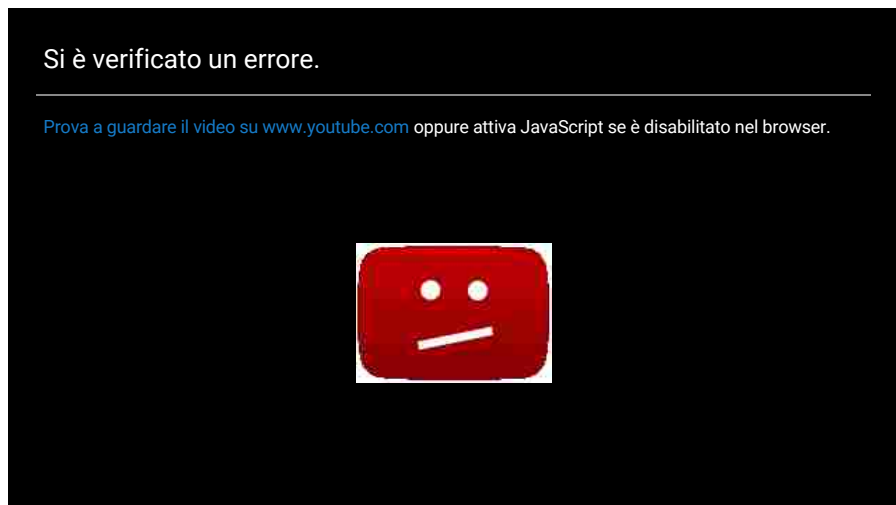
Tag

- Agenzia del Demanio ambiente Ance
- architettura bando cantiere
- città colore costruzioni
- edilizia efficienza energetica
- finanziamenti finiture formazione
- impianti imprese infrastrutture
- innovazione interni investimenti
- isolamento termico laterizio legno
- Milano noleggio pavimenti pitture pmi
- professioni progettazione progetti
- recupero restauro
- rigenerazione urbana riqualificazione
- riqualificazione urbana risparmio energetico

Le ipotesi sull'accaduto

Domenica 12 marzo sono stata invitata alla trasmissione televisiva Uno Mattina In Famiglia (su Rai 1), nel corso della quale ho avuto modo di esprimere alcune considerazioni a commento del fatto di cronaca. In particolare ho indicato nella mancanza di un piano di manutenzione programmata delle infrastrutture e in generale dell'ambiente costruito il problema di fondo che deve essere affrontato.

ristrutturazione rivestimenti rivestimenti
 serramenti sicurezza sostenibilità
 territorio urbanistica



Partiamo da una prima considerazione tenendo conto che le ipotesi sull'incidente risultano ancora varie e in particolare i quesiti sono:

- c'è stato un errore dei lavoratori che stavano lavorando sul cavalcavia: lavori commissionati da Autostrade per l'Italia all'impresa Pavimental spa (di cui controlla il 20%) e a sua volta posti in subappalto all'impresa Delabech srl di Roma?
- può aver ceduto una delle lastre d'acciaio utilizzate per reggere temporaneamente il ponte che doveva essere sopraelevato (per 30 cm) con dei martinetti idraulici così da riportare a 5,20 m l'altezza del ponte rispetto al manto stradale?
- la centralina elettronica che regola i martinetti idraulici che sollevavano il ponte potrebbe essere andata in tilt?
- potrebbe essere stato utilizzato del calcestruzzo di scarsa qualità?

Per cercare di capire cosa sia effettivamente successo si sono attivati i tecnici per conto della Procura e gli ispettori inviati dal ministro delle Infrastrutture Delrio.

La Società autostrade per l'Italia, come si evince da quanto è stato riportato da molti organi d'informazione e dai servizi televisivi trasmessi, ha fatto riferimento a un incidente "non prevedibile" e all'utilizzo di materiale da costruzione in "ottime condizioni" chiedendo immediatamente alle imprese che hanno progettato ed eseguito i lavori sul cavalcavia crollato "una dettagliata relazione sull'accaduto".

Il ciclo di vita delle opere in calcestruzzo

Il calcestruzzo armato è un'invenzione della metà del secolo scorso, sicuramente è oggi il materiale da costruzione più diffuso a livello internazionale nei paesi moderni, è un materiale che permette la realizzazione di costruzioni di autentica arditezza e straordinarietà. Purtroppo è difficile quantificare l'entità della sua durata. La storia dell'ingegneria dei manufatti più antichi risale a 100-150 anni fa e quindi viene difficile ipotizzare il loro ciclo di vita, resta il fatto che il calcestruzzo armato subisce l'usura del tempo, dell'azione dell'acqua e dei sali che possono aggredire l'armatura di ferro e arrivare a comprometterne la resistenza alla trazione.

L'affidabilità delle imprese

Nel mio intervento televisivo ho voluto precisare di non avere dubbi sulla serietà e capacità professionale delle due imprese appaltatrici dei lavori, convinzione che nutro tutt'ora. Prima di formulare accuse credo sia dunque necessario attendere i risultati delle inchieste e delle perizie.

La cultura della sicurezza e della prevenzione

Sono molti i protagonisti delle costruzioni (ai vertici delle imprese edili, dei professionisti tecnici, dell'industria e del sindacato) che da tempo pongono l'accento sui temi della prevenzione e lavorano a un piano organico d'intervento. Mi piace citare l'azione svolta da **Franco Turri**, segretario nazionale della **Filca Cisl**, l'impegno profuso da **Roberta Vitale**, ai vertici dei **Giovani Imprenditori Ance** e il programma di prevenzione per frenare il rischio idrogeologico (e quindi la messa in sicurezza del territorio) redatto dalla **Rete delle Professioni Tecniche** e illustratomi dal geometra **Maurizio Savoncelli**, presidente del **Consiglio Nazionale dei Geometri**. Mi piace sottolineare quanto mi ha riferito l'**arch. Silvia Nanni**, nelle sue funzioni di progettista e direttore lavori in opere di recupero del patrimonio edilizio storico e contemporaneo: «... nei miei cantieri sospendo tutte le lavorazioni in casi simili, per eliminare ogni rischio interferente, in questo caso rischi trasmessi al contesto. Nella valutazione del rischio si deve valutare sia la frequenza (probabilità) che la magnitudo (gravità delle conseguenze); di fronte a una magnitudo alta anche una bassa frequenza deve far giudicare il fattore di rischio alto. L'autostrada andava chiusa. C'è poi una riflessione da fare, a 360 gradi, sul nostro processo di costruzione di ogni tipo di opera, grande o piccola, su quale è la nostra etica rispetto al fare, al costruire. Il nuovo codice degli appalti è sicuramente uno specchio dei tempi».

Nell'ottica di mettere a punto un piano di manutenzione dell'ambiente costruito credo sia opportuno farvi rientrare in forma continuativa la sinergia operativa tra istituzioni, enti di ricerca, imprese e professionisti che operano sul territorio affinché si elabori anche una **strategia mirata a infondere nelle comunità un alto livello di consapevolezza del rischio e a diffondere norme di comportamento adeguate.**

Livia Randaccio, direttore editoriale Imprese Edili

TAGS autostrade per l'italia camerano cantiere cavalcavia a 14 costruzioni stradali delabech
 edilizia Franco Turri infortuni infrastrutture viarie livia randaccio manutenzione
 maurizio savoncelli pavimental Prevenzione roberta vitale sicurezza silvia nanni

CONDIVIDI 