

GL 0HUFROHGu PDJJLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri				
22	Il Sole 24 Ore	17/05/2023	<i>Nei cantieri intelligenti la tecnologia mette al sicuro gli operai (C.Tucci)</i>	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
11	Il Sole 24 Ore	17/05/2023	<i>Ponte sullo Stretto, si' della Camera al decreto</i>	5
30	Corriere della Sera	17/05/2023	<i>Ponte sullo Stretto, si' della Camera al decreto (A.Ducci)</i>	6
Rubrica Ambiente				
1	Il Sole 24 Ore	17/05/2023	<i>L'apatia degli elettori e l'aria delle citta' (S.Khan)</i>	7
Rubrica Lavoro				
10	Italia Oggi	17/05/2023	<i>Int. a G.Greco: L'AI fara' scomparire molti posti (L.Chiarello)</i>	10
Rubrica Pubblica Amministrazione				
1	Il Sole 24 Ore	17/05/2023	<i>Dipendenti pubblici stabili al minimo da 20 anni (2,9 milioni) (G.Trovati)</i>	11

Lavoro 24
Salute e sicurezza

Nei cantieri intelligenti la tecnologia mette al sicuro gli operai

La strategia. Nel piano di Autostrade 21 miliardi di qui al 2038 per migliorare la rete in 10 regioni: centrale la prevenzione del rischio dei lavoratori

Claudio Tucci

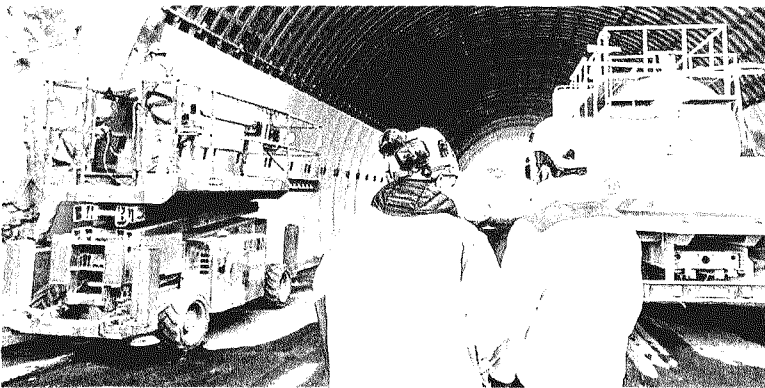
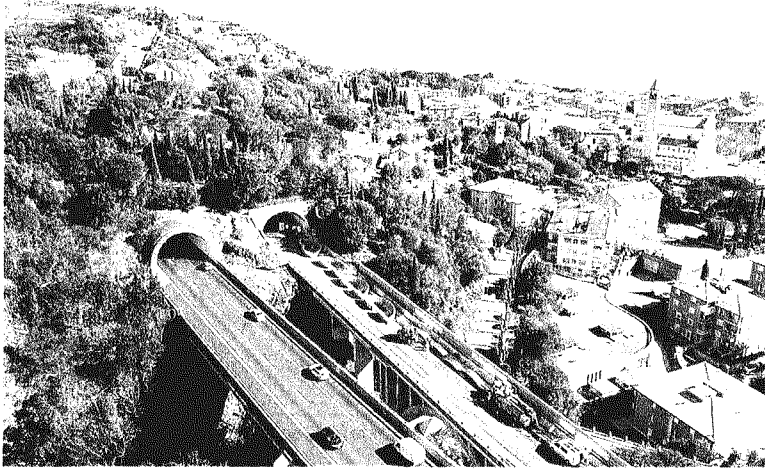
Facciamo subito due esempi concreti. In un cantiere si sta lavorando con una pala meccanica o un martello demolitore e c'è un lavoratore che sta operando nei pressi di questi oggetti. Ebbene, grazie alle nuove tecnologie e all'intelligenza artificiale, un piccolo dispositivo applicato all'operatore, con la tecnologia Bluetooth Low Energy, comunica con un altro dispositivo installato sullo strumento in corso d'uso, effettuando un check immediato delle varie voci dei dispositivi di protezione da indossare per quella lavorazione e di come farlo correttamente. Passiamo poi ai mezzi d'opera in autostrada, come quelli in lento movimento su un cantiere mobile installato per ripristinare la segnaletica orizzontale ad esempio. Anche qui, per garantire la massima sicurezza del personale, viene incontro la tecnologia. Con un rilevamento balistico anticipatorio infatti si va a mitigare il rischio di collisioni, proteggendo conducenti, viabili e operai al lavoro. In pratica un dispositivo emette segnali uditivi e visivi utili per allarmare chi sta lavorando, sia che si trovi

di spalle o che indossi cuffie antirumore, e lo fa mettere in salvo.

Si chiamano "cantieri smart per la sicurezza", e sono alcune delle innovazioni che sta mettendo in campo il Gruppo Autostrade per l'Italia. Il piano economico di Autostrade destina oltre 21 miliardi al 2038 per attività di manutenzione, potenziamento ed ammodernamento diffuso in 10 regioni italiane attraversate dalla rete autostradale. Gli iter di 12 grandi opere sono già stati sbloccati, come in Liguria ed Emilia Romagna (Gronda e Passante di Bologna) e quindi la sicurezza dei lavoratori è centrale. Anche perché, secondo gli ultimi report Inail, tra il 2013 e il 2020 sono avvenuti oltre 800 incidenti nei cantieri con almeno un pedone ferito, al lavoro sulla carreggiata. Di qui l'obiettivo di azzerare gli incidenti nei cantieri, facendo leva sulle potenzialità offerte dalle nuove tecnologie. «Il grande piano di ammodernamento e potenziamento della rete autostradale avviato da Autostrade per l'Italia, non può prescindere da un modello innovativo per garantire la sicurezza dei lavoratori: è nostro dovere tutelare le persone che, ogni giorno, lavorano in prima linea nei nostri cantieri», ha

sottolineato l'Ad di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi.

Diverse sono le applicazioni delle tecnologie sul fronte sicurezza. Prendiamo le interferenze uomo-mezzi operanti nei cantieri. Qui entrano in gioco le segnalazioni acustico-visive e gli interventi diretti sui sistemi, si lancia un input alla centralina elettronica del mezzo che riduce la velocità di avanzamento. E ancora: Aspi sta lavorando per perfezionare il dispositivo di rilevamento dell'uomo a terra, strumento indispensabile per salvare delle vite nei casi più gravi. Per tutti i lavoratori la cui valutazione dei rischi ne determini la necessità, è prevista l'assegnazione di un dispositivo che, applicato all'interno della cintura dell'operatore, comunichi con uno smartphone o un tablet, a seconda della mansione. Sempre il digitale gioca un ruolo essenziale in ingresso e in uscita dai cantieri: si controllano le presenze, lo stato manutentivo dei mezzi, si verifica in tempo reale il livello della formazione in materia di sicurezza di ogni maestranza coinvolta. Tutte queste iniziative hanno iniziato a dare i primi risultati: nel 2020 si è registrata una riduzione degli indici infortunistici del 50%, sia



Gli strumenti.

I dispositivi visivi e uditivi limitano il rischio di incidenti nei cantieri

L'ad Tomasi: «È nostro dovere tutelare le persone che ogni giorno lavorano in prima linea nei nostri cantieri»



ROBERTO TOMASI.
È ad di Autostrade per l'Italia

come frequenza che come gravità, in tutto il Gruppo Aspi.

«L'innovazione - ha chiosato Massimiliano Arces, responsabile Hse nell'ambito della direzione Hr - è un importante fattore abilitante che genera efficienza ed efficacia in termini di prevenzione e gestione del rischio. La smart safety è il framework dentro il quale Aspi ha immaginato la propria strategia sull'innovazione in HS. Il nostro modello di implementazione prevede una capillare e attenta sperimentazione delle nuove tecnologie nei cantieri e nelle attività con il coinvolgimento diretto dei lavoratori. Così è stato per i dispositivi "uomo a terra - man down" e sta avvenendo per l'implementazione delle cosiddette telecamere "intelligenti" per la gestione e prevenzione dell'interferenza uomo macchina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



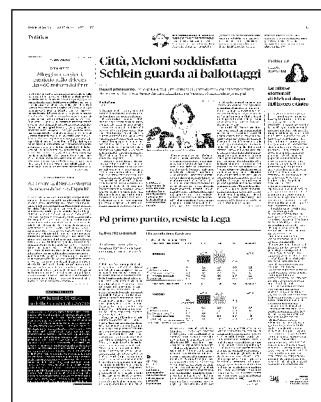
159329

PRIMO VIA LIBERA

Ponte sullo Stretto, sì della Camera al decreto

Via libera della Camera (dopo la fiducia incassata lunedì) al decreto che definisce l'assetto della società Stretto di Messina Spa (SDM) e che riavvia le attività di programmazione e progettazione del Ponte sullo Stretto. I voti a favore sono stati 182, i no 93, 1 astenuto. Il provvedimento passa ora all'esame del Senato. Tra le soluzioni previste, il testo interviene sull'assetto societario della Stretto di Messina Spa: la quota di maggioranza (51%) spetterà al Mef mentre la quota restante a Rfi, Anas e alle Regioni Sicilia e Calabria. Al Mit è attribuita l'attività di indirizzo e vigilanza, con la possibilità di nomina di un commissario. Il Cda sarà composto da cinque membri: due designati dal Mef d'intesa con il Mit (che ricopriranno l'incarico di presidente e di amministratore delegato); uno rispettivamente dalle Regioni Calabria e Sicilia e uno congiuntamente da Rfi e Anas. Si prevede da una parte un processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera coerente con l'indicazione di 13,5 miliardi indicato dal Def; dall'altra la presentazione di una relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi il Cda della concessionaria. «Ponte sullo Stretto, fiducia approvata dalla Camera. Dopo cinquant'anni di chiacchiere, si passa finalmente ai fatti per unire e modernizzare il Paese», ha scritto su Twitter il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Ponte sullo Stretto, sì della Camera al decreto

Dopo la fiducia. Nuova governance e quote azionarie, ora il provvedimento passa al Senato

di **Andrea Ducci**

ROMA Il governo incassa la fiducia sul decreto che pone le premesse per la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina. A Montecitorio ieri l'aula si è espressa sulla mozione dell'esecutivo con 206 voti a favore, 124 contrari e 5 astenuti, in serata è stata inoltre calendarizzata la votazione finale da parte della Camera, con l'approvazione del provvedimento (182 i sì, 93 no e un astenuto). Il decreto passa ora all'esame del Senato per il via

libera anche da parte di Palazzo Madama. L'impianto del decreto è quello uscito dal Consiglio dei ministri lo scorso 15 marzo, con un testo di poche norme che rimettono in pista la società Stretto di Messina spa, definendone l'assetto societario e la governance. Un primo passo, cioè, per riattivare l'operatività del progetto che il governo Monti aveva archiviato nel 2012. L'intenzione dell'attuale esecutivo, secondo le parole del ministro delle Infrastrutture e vicepremier Matteo Salvini, è di arrivare «entro il 31 luglio

2024» all'approvazione del progetto esecutivo del ponte, che avrà un'unica campata lunga circa 3,5 chilometri.

La maggioranza di Stretto di Messina spa farà capo al ministero dell'Economia con una quota del 51%, il resto del capitale sarà suddiviso tra gli enti locali (Regioni Sicilia e Calabria) e le società operative del gruppo Ferrovie dello Stato (Rfi e Anas). Al ministero guidato da Salvini spetta un ruolo cruciale con l'attribuzione di funzioni di «indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa». Tra gli arti-

coli del decreto figura, come detto, il dettaglio della governance: nel board di Stretto di Messina spa ci saranno 5 componenti (presidente e ad verranno indicati dal Tesoro e dal ministero delle Infrastrutture, gli altri saranno espressi dagli enti locali e da Fs). Per quanto riguarda i costi di realizzazione del ponte al momento non ci sono coperture, ma nell'allegato al Def (Documento di economia e finanza) c'è una prima indicazione delle spese da sostenere, ossia almeno 14,6 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Progetto

Una delle possibili simulazioni prodotte rispetto a un futuro ponte sullo stretto di Messina

1,2

miliardi i fondi già mobilitati dal 2003 a oggi per studi di fattibilità e primi interventi legati alla futura costruzione del ponte sullo stretto di Messina per collegare la Sicilia con la Calabria



IL SINDACO DI LONDRA

L'APATIA DEGLI ELETTORI E L'ARIA DELLE CITTÀ



Sadiq Khan.
Sindaco di
Londra dal
9 maggio
2016

di **Sadiq Khan** — a pagina 15

Solo sconfiggendo l'apatia degli elettori renderemo respirabile l'aria delle città

Il libro

Sadiq Khan

La vita è alimentata dal respiro. I polmoni ci forniscono di ossigeno e lo immettono nel sangue, che lo fa arrivare agli organi che ci consentono di camminare, parlare e muoverci. Di vivere.

Ma anche se respiriamo tutti, non tutti respiriamo la stessa aria. L'aria è composta per circa il 78% da azoto, per il 21% da ossigeno e da piccole quantità di altri gas, tra cui l'anidride carbonica, l'elio e l'idrogeno. È composta anche da una serie di sostanze inquinanti. L'aria inquinata può danneggiare ogni organo e cellula del nostro corpo. Contribuisce all'insorgere di malattie che vanno dalle patologie cardiache e polmonari al diabete e alla demenza, dal cancro alla fragilità ossea, dalle lesioni cutanee all'asma. L'Organizzazione mondiale della sanità ha definito l'inquinamento atmosferico un'emergenza di salute pubblica, visto che il 99% della popolazione mondiale respira aria tossica. I nove milioni di morti precoci causate ogni anno dall'inquinamento atmosferico lo rendono più letale del fumo. Questi decessi colpiscono in maniera sproporzionata i soggetti più svantaggiati della società: più del 90% dei decessi legati all'inquinamento atmosferico avviene nei Paesi a basso e medio reddito, dove le leggi sono inefficaci o non vengono rispettate, le norme sulle emissioni dei veicoli sono meno severe e la combustione di combustibili fossili è più diffusa. Le cause principali della cattiva qualità dell'aria sono anche le cause della crisi

climatica. L'inquinamento atmosferico e il riscaldamento globale hanno in gran parte gli stessi colpevoli: i gas a effetto serra, in particolare quelli prodotti dai trasporti, dall'industria e dalla produzione di energia. La produzione di energia (la fonte principale di emissioni di gas serra) provoca l'85% dell'inquinamento da particolato atmosferico e quasi il 100% delle emissioni di ossido di azoto. Ciò significa che le soluzioni all'inquinamento atmosferico e al cambiamento climatico sono spesso le stesse. Se affronti uno dei due problemi, li affronti entrambi.

(...) Il cambiamento climatico e l'inquinamento atmosferico sono killer perlopiù invisibili. I cittadini non possono vederli. E questo significa che i politici possono ignorarli. Sebbene i governi di tutto il mondo amino fissare degli obiettivi, spesso le leggi per raggiungerli non arrivano mai. In alcuni casi le politiche governative aumentano attivamente le emissioni. Il Regno Unito continua a sovvenzionare i combustibili fossili. La Norvegia sta sviluppando nuovi ed enormi giacimenti di petrolio e gas. Il Giappone rimane uno dei maggiori finanziatori del carbone d'oltremare. La Cina continua a costruire grandi centrali a carbone settimana dopo settimana. L'azione decisa per il clima, pensano molti politici, è un triplo smacco: un problema irrisolvibile, che non conta molto nel qui e ora e che fa perdere voti. Questo libro è il mio tentativo di convincere politici ed elettori del contrario.

Sarò il primo ad ammettere di aver commesso degli errori come sindaco. Vi parlerò di alcuni di questi errori in maniera angosciosamente (almeno per me) dettagliata. Ma l'ambito in cui sono più orgoglioso del mio operato — e più convinto di aver lavorato

bene – è proprio quello dell’ambiente. Londra è stata una delle prime città al mondo a dichiarare l’emergenza climatica. Abbiamo introdotto la prima Ultra low emission zone (la zona a emissioni ultra-basse, o Ulez) del mondo – un’area in cui chi guida i veicoli più inquinanti deve pagare una tassa –, che ha quasi dimezzato l’inquinamento atmosferico tossico nel centro di Londra. Dalla mia elezione nel 2016 Londra ha visto una riduzione del 94% del numero di persone che vivono in aree con livelli illegali di biossido di azoto. Di conseguenza Londra dovrebbe raggiungere i limiti di inquinamento previsti dalla legge entro il 2025, contro i 193 anni previsti al momento del mio insediamento. Per non parlare dei 440mila alberi che abbiamo piantato, delle piste ciclabili quintuplicate sotto la nostra supervisione, del numero record di punti di ricarica elettrica installati e della più grande flotta di autobus a emissioni zero d’Europa. Questi cambiamenti non li abbiamo imposti ai londinesi. Sono stati i cittadini di Londra a votarli. Durante la mia campagna per la rielezione nel 2021 ho presentato un programma fortemente incentrato sulle questioni ecologiche, tra cui l’impegno ad ampliare la zona Ulez per coprire la vastissima area all’interno delle circonvallazioni nord e sud. Abbiamo vinto con un numero di voti mai ottenuto prima da un sindaco in carica. Oggi i quattro milioni di londinesi che vivono nella zona Ulez ampliata respirano aria più pulita. Con questo libro voglio dunque raccontarvi una storia. È la storia della mia trasformazione personale: da conducente di Land Rover a evangelizzatore delle bici elettriche. È la storia di

una collaborazione con esperti, londinesi e sindaci di tutto il mondo per affrontare un problema che riguarda tutti noi. Ma soprattutto è la storia di una presa di coscienza, perché ho capito che il cambiamento climatico non è la *kryptonite* della politica. La lotta per un’azione climatica decisiva è una lotta che cittadini, attivisti e politici impegnati possono vincere. E una volta che l’avremo vinta, potremo cominciare a migliorare le cose. Non mi faccio illusioni: questa è la storia del sindaco di una città, basata su una singola agenda politica. Ma negli ultimi anni ho parlato con moltissime persone (elettori e attivisti, politici e colleghi sindaci di tutto il mondo) che mi hanno raccontato di aver dovuto affrontare gli stessi problemi che ho incontrato io quando ho combattuto la mia battaglia sul cambiamento climatico. Tutte queste persone citano il problema dell’apatia: l’arduo compito di convincere gli elettori a preoccuparsi dell’ambiente quando le loro vite sono angustiate da problemi più pressanti. E parlano di cinismo: la sensazione onnipresente che i politici siano «tutti uguali» e non meritino fiducia quando si tratta di affrontare il cambiamento climatico. E parlano anche dei costi: il costo gigantesco della trasformazione di un pianeta costruito sui combustibili fossili in una società verde. (...) Più di ogni altra cosa vorrei che questo libro offrisse un messaggio di speranza a tutti coloro che si sentono impotenti dinanzi al cambiamento climatico. Perché non è troppo tardi: evitare la crisi climatica dipende da noi.

COPYRIGHT © 2023 BY SADIQ KHAN (FIRST PUBLISHED BY HUTCHINSON HEINEMANN)
PUBLISHED BY ARRANGEMENT WITH AGENZIA SANTACIARIA



LA SCHEDA

Pubblichiamo un estratto dall'introduzione di *Respirare. Fermiamo insieme l'emergenza climatica* (Egea, pp. 160, € 19,90) il nuovo libro di

Sadiq Khan, sindaco di Londra e presidente del C40, una rete globale di quasi cento megalopoli accomunate dall'ambizione di combattere il cambiamento climatico.

