
RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

Super Green Pass

Cosa accade nelle zone gialle ed arancioni

In relazione alle festività in arrivo e alle tante attività lavorative correlate (commerciali, ristorazione, turismo, ...) si è cercato di analizzare alcune delle novità del **decreto-legge 26 novembre 2021, n. 172** recante Misure urgenti per il contenimento dell'epidemia da COVID-19 e per lo svolgimento in sicurezza delle attività economiche e sociali. Un decreto che introduce una nuova disciplina che istituisce il cosiddetto **green pass rafforzato** o **super green pass** riservando lo svolgimento di alcune attività o la fruizione di alcuni servizi ai possessori di una **certificazione verde COVID-19** attestante o l'avvenuta vaccinazione o la guarigione dal COVID-19 (e non anche l'effettuazione di un tampone).

Per continuare a fornire informazioni sulle **novità normative** connesse con l'emergenza COVID-19 vi è la **nota di aggiornamento** di Confindustria del 3 dicembre 2021, dal titolo DL n. 172/2021: le novità di interesse per le imprese, che riporta utili indicazioni sulla durata ed estensione dell'impiego delle certificazioni verdi COVID-19 e sul regime generale del **super green pass**.

Gli argomenti successivi sono i seguenti:

- Il regime del super green pass per le zone gialle e arancioni
- Per l'accesso ai luoghi di lavoro servirà il super green pass?
- Le indicazioni secondo le zone per le attività commerciali

REGIME DEL SUPER GREEN PASS PER LE ZONE GIALLE ED ARANCIONI

L'**articolo 5** (Impiego delle certificazioni verdi COVID-19 di avvenuta vaccinazione o di avvenuta guarigione) del DL n. 172/2021 ha introdotto importanti novità per le attività, i servizi e gli spostamenti nelle zone gialle e arancioni.

In particolare si indica che la **ratio di fondo** dell'intervento è che, a fronte di un peggioramento dello scenario di rischio, la precedente logica della progressiva limitazione e/o sospensione di spostamenti, attività e servizi viene sostituita dalla fruizione - delle stesse attività, servizi e spostamenti - riservata esclusivamente ai possessori di un green pass rafforzato o Super green pass. E ai sensi del nuovo art. 9-bis, co. 2-bis del DL n. 52/2021 dal 29 novembre 2021, nelle zone gialle e arancioni, la fruizione dei servizi, lo svolgimento delle attività e gli spostamenti che ai sensi della normativa, nel passaggio di zona, subirebbero una limitazione o una sospensione, sono consentiti secondo la disciplina della zona bianca esclusivamente ai possessori di Super green pass.

Il collocamento di una Regione, di un territorio in zona gialla o arancione determinerà non più il contenimento degli spostamenti e la limitazione delle attività o dei servizi in termini organizzativi che, infatti, continueranno a svolgersi nel rispetto della disciplina della zona bianca, bensì **una limitazione per i soggetti che non posseggono un green pass rafforzato, i quali non potranno accedervi ovvero spostarsi**.

ACCESSO AI LUGHI DI LAVORO

La Nota specifica che misure sul super green pass **non valgono** per:

- le zone rosse, nelle quali continuano a valere le limitazioni e le sospensioni previste;
- i servizi di ristorazione all'interno di alberghi e di altre strutture ricettive, riservati esclusivamente ai clienti ivi alloggiati, e delle mense e catering continuativo su base contrattuale, ai quali si applicano le disposizioni sul green pass base (vaccinazione, vaccinazione post guarigione, guarigione e tampone);

RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

- **l'accesso ai luoghi di lavoro ex art. 9-septies del DL n. 52/2021, per il quale continua a valere la certificazione verde COVID-19 base** (vaccinazione, vaccinazione post guarigione, guarigione e tampone). L'obbligo di green pass per l'accesso ai luoghi di lavoro, infatti, è di carattere generale e prescinde dal collocamento in una determinata zona (bianca, gialla, arancione o rossa); esso integra un dovere del lavoratore ai fini dell'accesso ai luoghi di lavoro;
- i soggetti di età inferiore ai 12 anni (a prescindere, quindi, da una futura estensione della campagna vaccinale ai bambini con meno di 12 anni) e ai soggetti esenti dalla campagna vaccinale sulla base di idonea certificazione medica (art. 9-bis, co. 3 del DL n. 52/2021).

Dunque **non servirà un green pass rafforzato per recarsi al lavoro**, ma sarà valido qualsiasi green pass compreso quello da test antigenico rapido o molecolare come indicato anche nelle FAQ relative al Lavoro pubblico e privato presenti sul sito ufficiale relativo al digital covid certificate.

Si segnala poi che per la verifica del super green pass, è previsto l'aggiornamento del DPCM 17 giugno 2021, modificato dal DPCM 12 ottobre 2021 e recante, tra l'altro, la disciplina del controllo del green pass base.

INDICAZIONI SECONDO LE ZONE PER LE ATTIVITA' COMMERCIALI

Attività commerciali in base alle zone:

- **Zona bianca e gialla:** Nessuna limitazione, chiusura o sospensione;
- **Zona arancione:** Consentite le attività commerciali al dettaglio. Chiusi, nelle giornate festive e prefestive, gli esercizi commerciali presenti all'interno dei mercati, dei centri commerciali, gallerie commerciali, parchi commerciali e altre strutture a essi assimilabili, a eccezione delle farmacie, parafarmacie, presidi sanitari, lavanderie e tintorie, punti vendita di generi alimentari, di prodotti agricoli e florovivaistici, tabacchi, edicole e librerie. Solo per i possessori di Super green pass, accesso, nelle giornate festive e prefestive, a tutti gli esercizi commerciali presenti all'interno dei mercati, dei centri commerciali, gallerie commerciali, parchi commerciali e altre strutture a essi assimilabili. Senza green pass o Super green pass, accesso alle attività commerciali al dettaglio. Senza green pass o Super green pass, accesso, nelle giornate festive e prefestive, a farmacie, parafarmacie, presidi sanitari, lavanderie e tintorie, punti vendita di generi alimentari, di prodotti agricoli e florovivaistici, tabacchi, edicole e librerie presenti all'interno dei mercati, dei centri commerciali, gallerie commerciali, parchi commerciali e altre strutture a essi assimilabili.
- **Zona rossa:** Sospese le attività commerciali al dettaglio, fatta eccezione per le attività di vendita di generi alimentari e di prima necessità. Chiusi, nelle giornate festive e prefestive, degli esercizi commerciali presenti all'interno dei mercati, dei centri commerciali, gallerie commerciali, parchi commerciali e altre strutture a essi assimilabili, a eccezione delle farmacie, parafarmacie, presidi sanitari, lavanderie e tintorie, punti vendita di generi alimentari, di prodotti agricoli e florovivaistici, tabacchi, edicole e librerie. Chiusi, indipendentemente dalla tipologia di attività svolta, i mercati, salvo le attività dirette alla vendita di soli generi alimentari, prodotti agricoli e florovivaistici. Aperti edicole, tabaccai, farmacie e parafarmacie.

In zona bianca dal 6 dicembre 2021 al 15 gennaio 2022 non è prevista nessuna limitazione, chiusura o sospensione.

Segnaliamo che, riguardo alle indicazioni della Nota, bisogna tener conto che il 14 dicembre 2021 il Consiglio dei Ministri ha approvato un nuovo **decreto-legge** che prevede la proroga dello stato di emergenza nazionale e delle misure per il contenimento dell'epidemia da COVID-19 fino al 31 marzo 2022. In particolare il decreto-legge, al momento della scrittura dell'articolo non ancora pubblicato in Gazzetta Ufficiale, stabilisce – come indicato nel Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri n. 51 **l'estensione, sino al 31 marzo 2022**, della norma secondo cui il Green Pass rafforzato debba essere utilizzato anche in zona bianca per lo svolgimento delle attività che altrimenti sarebbero oggetto di restrizioni in zona gialla.

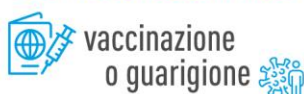
RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

GREEN PASS: LE PRINCIPALI NOVITÀ

Limitazioni dal 6 DICEMBRE
al 15 GENNAIO 2022



SUPER GREEN PASS



vaccinazione
o guarigione



Valido per **9 mesi**



ALBERGHI



SPOGLIATOI



ATTIVITÀ ED EVENTI SPORTIVI



MEZZI DI TRASPORTO



BAR E RISTORANTI AL CHIUSO



MOSTRE E MUSEI



DISCOTECHE E SALE GIOCHI



CINEMA E TEATRI



CERIMONIE PUBBLICHE

GREEN PASS NORMALE



Tampone



Valido per **48 ore**



LUOGHI DI LAVORO



SERVIZI ESSENZIALI
(FARMACIE, SUPERMERCATI...)



MEZZI DI TRASPORTO (BUS, TRENI...)

ZONA DI RISCHIO



BIANCA



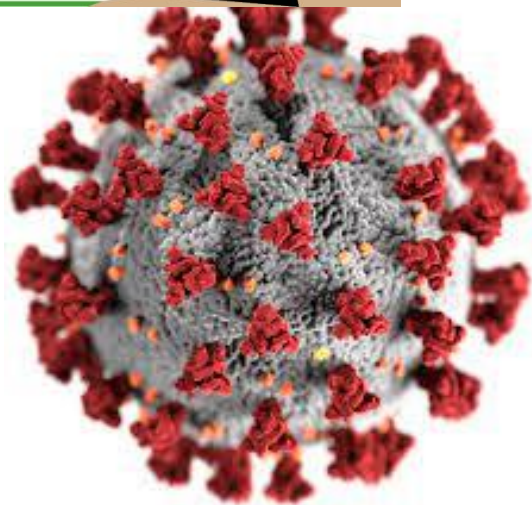
GIALLA



ARANCIONE



ROSSA



RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

Macchine agricole e rischio vibrazioni

Sistemi antivibranti e sospensioni

Quattro quinti delle malattie professionali riconosciute nel settore agricolo riguardano il sistema osteo-muscolare, il tessuto connettivo ed il sistema nervoso: di queste una quota preponderante è ascrivibile ad una **eccessiva esposizione a vibrazioni**. E, tra l'altro, anche il **rumore** generato sulle **macchine agricole** è nella maggior parte dei casi causato da irradiazione acustica dovuta a vibrazioni di pannelli. Pertanto, una progettazione concentrata sulla **riduzione delle vibrazioni** produce indirettamente una riduzione del rumore emesso.

A soffermarsi in questi termini sul rischio vibrazioni e **rischio rumore** nel settore agricolo e, in particolare, tra gli operatori delle macchine agricole, è un documento prodotto dal Dipartimento di medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale (DIMEILA) dell' Inail e dal titolo **Progettazione acustica e vibratoria di macchine e attrezzature per uso agricolo. Manuale operativo**.

Riguardo a questo documento c'è da sottolineare l'importanza di una progettazione accurata e alcune indicazioni relative alla trasmissione ed isolamento delle vibrazioni nelle macchine e attrezzature per uso agricolo. Oggi vi sono, andando più nel dettaglio, alcuni **sistemi antivibranti** che possono essere **sistemi passivi** (che introducono una modifica nel sistema meccanico in termini di caratteristiche di massa, smorzamento o rigidità), **sistemi attivi** (caratterizzati dalla presenza di un sistema di attuazione che introduce una sorgente di eccitazione aggiuntiva finalizzata al **controllo delle vibrazioni**) e **sistemi semi-attivi**.

SOSPENSIONI PASSIVE

Il manuale operativo si sofferma innanzitutto sulle **sospensioni passive** che sono utilizzate per limitare la trasmissione di vibrazioni fra due strutture.

Infatti l'inserimento di una sospensione in luogo di una connessione rigida altera la trasmissibilità della connessione stessa. Infatti, mentre una connessione rigida ($k=\infty$) e caratterizzata da una trasmissibilità unitaria su tutta la banda di frequenza, l'inserimento di un sistema ausiliario a rigidità finita e con smorzamento introduce un'azione di filtro meccanico sulla trasmissione di vibrazioni. La rigidità influenza il valore della frequenza naturale del sistema e di conseguenza la banda in frequenza dove la trasmissibilità è più elevata; lo smorzamento, invece, ha influenza sulla capacità dell'elemento di collegamento di dissipare energia.

A titolo di esempio si consideri un macchinario che vibra in esercizio (il telaio di un **trattore agricolo**), sul quale deve essere realizzata la seduta di un operatore. Questo è il tipico problema in cui la sospensione passiva può essere impiegata al fine di isolare il sedile dalle vibrazioni del macchinario.

Si indica che la sospensione passiva rappresenta un'ottima soluzione di isolamento per vibrazioni a frequenza maggiore della frequenza di taglio. Per forze eccitanti con frequenze molto basse, l'effetto di filtro potrebbe essere garantito da sospensioni con rigidità molto basse e pertanto molto flessibili che però hanno l'inconveniente di presentare frecce statiche troppo elevate.

SOSPENSIONI SEMI ATTIVE

Sempre in relazione al rischio vibrazioni veniamo alle **sospensioni semi-attive**.

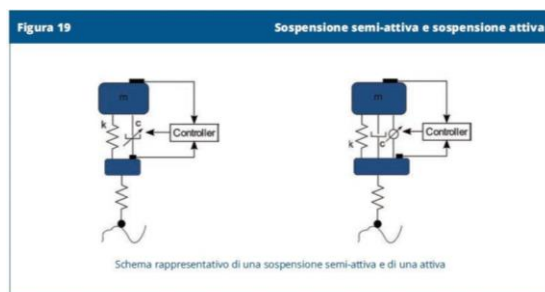
Si indica che in alcuni sistemi i parametri dinamici possono variare nel tempo: la massa di un elicottero, ad esempio, decresce al consumarsi del carburante. Inoltre, diverse condizioni di volo (altezza di volo, manovre, atterraggio, velocità di rotazione del rotore, ecc.) producono sul sistema diverse frequenze di eccitazione.

Nell'ambito delle **macchine agricole** si può fare l'esempio della variazione degli spettri di eccitazione derivanti dall'attraversamento di un terreno disconnesso rispetto ad una strada asfaltata, oppure alla variazione della dinamica della macchina agricola per diverse macchine operatrici ad essa collegate.

RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

Ne consegue che le frequenze proprie della struttura e la banda di frequenze eccitate variano in base alle condizioni operative. In questi casi le sospensioni passive non sono efficienti ed è necessario utilizzare un sistema le cui caratteristiche possano variare a seconda delle condizioni di lavoro della struttura da isolare. E attraverso degli attuatori le **sospensioni semi-attive** adattano i propri valori di smorzamento, rigidezza o posizione di masse aggiuntive a seconda dello stato del sistema.

Si riporta, tratto dal documento Inail, un modello di sospensione semi-attiva e un modello di sospensione attiva di un assale che attraversa un terreno disconnesso:



In questo caso, con riferimento alla parte sinistra della figura, mediante la variazione dello smorzamento c della sospensione si può modificare in tempo reale la trasmissibilità della sospensione stessa, al fine di limitare l'eccitazione che tali forze produrrebbero sul telaio ed adeguare l'azione smorzante della sospensione al contenuto in frequenza della sorgente eccitante. Il comportamento di una sospensione semi-attiva può essere governato da una centralina al cui interno è implementato l'algoritmo di controllo che raccoglie i dati dai sensori ed attua le modifiche necessarie al sistema.

SOSPENSIONI ATTIVE

Infine ci soffermiamo sulle **sospensioni attive** che presentano, oltre agli elementi di rigidezza o smorzamento, anche un attuatore, ma a differenza delle sospensioni semi-attive, gli attuatori nelle sospensioni attive agiscono direttamente sul sistema da isolare generando una forza interna variabile in base al **livello di vibrazione** rilevato da opportuni sensori.

Si indica che gli **attuatori**, tipicamente di taglia maggiore rispetto a quelli presenti nelle sospensioni semi-attive, sono generalmente di tipo idraulico o elettro-dinamico. Attraverso degli accelerometri, viene identificato lo stato vibratorio della struttura e attraverso tali informazioni si regola la distribuzione dei carichi dinamici interni.

Il ruolo degli attuatori è poi quello di “modificare l'energia trasmessa attraverso la sospensione, minimizzando le vibrazioni del sistema da isolare.

Nella parte destra della figura riportata è possibile visualizzare un **esempio di sistema attivo**.

Si rappresenta, in questo caso, una sospensione attiva di un assale che attraversa un terreno disconnesso. In questo caso, l'attuatore incluso nella sospensione limita l'eccitazione che le irregolarità del suolo produrrebbero sul telaio. Il comportamento di una sospensione attiva è governato da una centralina al cui interno è implementato l'algoritmo di controllo che raccoglie i dati dai sensori e genera il segnale di comando dell'attuatore.

RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

Relazione sull'impatto ambientale del trasporto marittimo europeo

Intervista a Stéphane Isoard capogruppo dell'unità dedicata ai temi dell'acqua e dell'ambiente marino dell'AEA e che ha coordinato il team che si è occupato della relazione sull'impatto ambientale del trasporto marittimo.

L'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA) e l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) hanno pubblicato questa relazione (EMTER).

QUAL'ERA L'OBIETTIVO DELLA RELAZIONE EMTER?

L'obiettivo principale della relazione era di fornire una panoramica fattuale delle questioni ambientali legate al settore del trasporto marittimo e indicare dove risiedono le principali sfide e opportunità. La relazione EMTER costituisce la prima analisi europea sul settore marittimo, che rappresenta una parte fondamentale del commercio globale, della nostra economia e che risponde ai bisogni delle persone quotidianamente. Il lavoro congiunto con l'EMSA e la relazione rappresentano un passo fondamentale per colmare le lacune in termini di conoscenze in questo settore.

QUALI SONO STATI I PRINCIPALI RISULTATI?

Il trasporto marittimo è essenziale per l'economia europea. Allo stesso tempo, le attività del settore hanno un impatto sull'ambiente, sul clima e sulla salute e il benessere dei cittadini europei. Le navi producono quantità considerevoli di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici e rumore sottomarino; la diffusione di specie non indigene e l'inquinamento delle acque costituiscono ulteriori fonti di preoccupazione. Il settore marittimo ha adottato misure per ridurre il proprio impatto ambientale. Tuttavia, è necessario fare molto di più per raggiungere la sostenibilità, soprattutto perché il settore è destinato a crescere fortemente nei prossimi decenni.

PERCHE' AVETE SCELTO DI REDIGERE LA RELAZIONE IN COLLABORAZIONE CON L'EMSA E COME HA FUNZIONATO LA COLLABORAZIONE?

Abbiamo ritenuto che ci fosse un grande potenziale per lavorare insieme su questo argomento e unire le forze, dato che l'EMSA vanta un'enorme competenza nel settore marittimo mentre noi dell'AEA siamo forti nell'analisi ambientale e climatica. Personalmente ritengo che la collaborazione sia stata eccellente e molto efficiente poiché entrambe le agenzie hanno potuto contribuire con il loro insieme di competenze ed esperienze verso una valutazione congiunta e la collaborazione è stata lodata dalle principali parti interessate.

COSA STA FACENDO L'EUROPA PER AFFRONTARE LE SFIDE INDIVIDUATE NELLA RELAZIONE?

La salute e il benessere delle persone e la protezione dell'ambiente e del clima costituiscono gli obiettivi chiave del Green Deal europeo. Per sostenere questi obiettivi, esistono diversi quadri legislativi e iniziative, come il Piano d'azione per l'inquinamento zero, il Fuel EU Maritime e la politica marittima integrata. Allo stesso tempo, la costruzione di partenariati internazionali è essenziale poiché il settore è parte integrante del commercio globale. In generale, rappresenta un'opportunità per l'Europa di essere all'avanguardia nello sviluppo del trasporto marittimo sostenibile e intelligente.



RUBRICA INFORMATIVA GENERALE — Dicembre 2021

COSA STA FACENDO L'AEA SULLE QUESTIONI RIGUARDANTI L'AMBIENTE MARINO?

L'AEA vanta una conoscenza e una competenza molto ampie su temi riguardanti l'ambiente marino. Lo scorso anno abbiamo pubblicato la relazione Marine Messages II (Messaggi sul mare II) che fornisce una panoramica esaustiva sullo stato dell'ambiente marino in Europa insieme a una panoramica dell'uso dei mari europei e dei suoi effetti combinati sugli ecosistemi marini. Raccogliamo dati sui rifiuti marini e analizziamo lo stato delle acque di balneazione europee. Tutte queste risorse e altre analisi tematiche sono disponibili sul portale WISE-Marine e sul sito web seguente:

<https://www.eea.europa.eu/themes/water/europes-seas-and-coasts>

