

Cantiere

PERIODICO SEMESTRALE A CURA DEL **COMITATO PARITETICO TERRITORIALE** PER LA PREVENZIONE INFORTUNI, L'IGIENE E L'AMBIENTE DI LAVORO PER LE ATTIVITÀ EDILIZIA ED AFFINI DELLA PROVINCIA DI COMO

Editore, Direzione
e Amministrazione:
via al Piano 8, 22100 Como
www.cptcomo.org

Direttore responsabile:
Romano De Palo

Progetto grafico e impaginazione:
www.matteopaoloni.com
Stampa:
Tipografia Castelletti - Erba

Autorizzazione Tribunale di Como
n. 22/86 del 6-10-1986
Poste Italiane S.p.A.
Sped. in abb. post. 70% Como

Gli articoli contenuti in questa
rivista sono stati redatti
dal personale del C.P.T.



LA RUBRICA

Sottopassi ferroviari
(parte prima)
2|

LA BACHECA

**l'attività del CPT
Comitato Territoriale**
9|

INFO

**Informazioni
dai R.L.S.T.**
11|



ISTRUZIONI
PER IL CONCORSO FOTOGRAFICO
SU: WWW.CPTCOMO.ORG

INFO

Pagina E.S.P.E.
10|



LA RUBRICA

Questa volta parliamo di...

Sottopassi ferroviari

Negli ultimi anni è cresciuta la necessità di realizzare opere di sostituzione dei passaggi a livello relative alle infrastrutture ferroviarie, con sottopassi, al fine di ridurre al minimo le interferenze del traffico veicolare e pedonale con l'esercizio ferroviario e di garantire un migliore grado di sicurezza per coloro i quali usufruiscono di tali infrastrutture. Tali opere di potenziamento ed adeguamento si realizzano con tecniche moderne che rendono i lavori più semplici e meno faticosi e complessi per le maestranze, ma che, per il fatto di essere spesso in ambiti urbanizzati, vanno ad impattare in modo importante con le infrastrutture esistenti, quali la rete ferroviaria, la rete viaria e le reti impiantistiche. Pertanto le soluzioni progettuali adottate per tali opere tengono conto della necessità di ridurre al minimo indispensabile ogni tipo di interferenza con il traffico ferroviario e anche mitigare eventuali effetti perturbanti con l'intorno viario esistente che necessariamente è coinvolto nelle lavorazioni.

(foto 1)

In questo contesto si inseriscono i manufatti scatolari sottopassanti le linee ferroviarie, che come detto, hanno come principale obiettivo l'eliminazione dei passaggi a livello ed il conseguente miglioramento delle condizioni di traffico urbano. Esistono più tecniche per la realizzazione e la messa in opera di tali manufatti: la prima è quella dello "scatolare a spinta", mentre una seconda tecnica è quella del manufatto costruito in opera senza l'interruzione dell'esercizio ferroviario.

(foto 2)

La prima soluzione, ovvero il "manufatto a spinta", consiste nella realizzazione di un sottopassaggio mediante la prefabbricazione, in



1) Costruzione del monolite in adiacenza al rilevato ferroviario per la successiva infissione mediante spinta con martinetti idraulici



2) Il monolite prima della fase di spinta



3) Il monolite in fase di spinta



4) Il monolite in posizione finale

apposito cantiere a lato del rilevato, di un monolite in calcestruzzo armato e la successiva infissione di tale monolite, con sistema oleodinamico, all'interno del terrapieno stradale o ferroviario. Durante la traslazione dell'opera il binario è irrigidito da un insieme di travi parallele allo stesso e collegate tra loro da traverse poste a piccolo interasse per il sostegno della rotaia; detta struttura di irrigidimento longitudinale appoggia trasversalmente su travi in acciaio (travi di manovra) aventi la funzione di sostenere il tutto scorrendo sull'estradosso dello stesso manufatto in corso di varo.

(foto 3/4)

Tale tecnica presenta i seguenti vantaggi:

- mantenimento dell'esercizio della via di comunicazione interessata dal sottopasso;
- riduzione delle strutture di sostegno della linea;
- tempi operativi ridotti;
- scavo ed installazione del manufatto realizzati in contemporanea;
- riduzione dell'impatto ambientale;
- costi inferiori rispetto a quelli caratterizzanti una tecnologia esecutiva di tipo tradizionale.

La seconda soluzione operativa consiste invece nella realizzazione del manufatto in opera, realizzando preventivamente delle opere provvisorie che permettono il mantenimento dell'esercizio ferroviario. Tali opere consistono essenzialmente nella realizzazione di "ponti" provvisori e temporanei installati preventivamente nella posizione ove verrà realizzato il sottopasso che presentano la caratteristica di essere messi in opera e successivamente rimossi in tempi molto rapidi. Essi garantiscono la

LA RUBRICA

Questa volta
parliamo di...

5) Fasci di rotaie

transitabilità in sicurezza dei convogli ferroviari ed allo stesso tempo la possibilità di operare in sicurezza da parte di mezzi e maestranze nelle aree sottostanti.

Questi manufatti vengono a volte anche impiegati nella realizzazione dei sottopassi a spinta, laddove non sia possibile rimuovere i binari.

Esistono alcune tipologie di tali strutture prefabbricate tra cui i cosiddetti fasci di rotaie, i Ponti Bologna, i ponti e i sistemi Essen, ed il Ponte Gui.Do.

(foto 5)

Tutte queste strutture prefabbricate consistono in manufatti in carpenteria

metallica, posizionabili in modo più o meno rapido in corrispondenza ed a sostegno dei binari. Ovviamente vanno realizzate preventivamente opere di fondazione di tali strutture che tipicamente sono costituite da micropali con sovrastante trave di coronamento in c.a. poste agli estremi delle strutture provvisorie per consentire il loro appoggio.

(foto 6)

Il sistema classico utilizzato come sostegno provvisorio del binario è costituito da "fasci di rotaie" posti ad irrigidire longitudinalmente il binario.

Essi sono costituiti da un numero variabile di rotaie affiancate con i

funghi disposti in maniera alternata, collegate tra di loro e con le traverse mediante staffe. Per luci modeste si posano sulle traverse, mentre per luci maggiori vengono posti sotto il binario e possono essere formati da due ordini di rotaie. Tale sistema consente una velocità di transito dei convogli ferroviari non superiore a 30 km/h; pertanto tale sistema è poco applicabile su linee ad intenso traffico; Il Ponte Bologna che prende il nome dal luogo di nascita, è stato realizzato partendo dai seguenti input progettuali:

- posa del sistema di sostegno di un binario in una sola interruzione di



6) Martinetti idraulici di spinta del monolite



7) Il ponteGui.do in opera

- durata inferiore alle 4 ore;
- rimozione del sistema di sostegno di un binario in una sola interruzione di durata inferiore alle 4 ore;
- possibilità di configurazione del sistema per posa anche in curva con raggio di curvatura limitato a 1170 m e con velocità di transito fino a 80 km/h;
- spessore del sistema di sostegno limitato a 85 cm al fine di una riduzione dei tempi di scavo in fase di posa in opera e, più in generale, per una riduzione della distanza piano del ferro/soletta monolite con conseguente riduzione dei costi globali dell'opera;

- appoggi del sistema dimensionati in modo tale da indurre sul terreno una sollecitazione ridotta;
- sistema interamente realizzato in acciaio con giunzioni realizzate ad incastro e mediante inserimento di spessori;
- sistema di sostegno realizzato in modo tale da consentirne il trasporto su carro ferroviario fino al luogo d'impiego.

Il sistema Essen, riprendendo i concetti alla base del metodo tradizionale dei fasci di rotaie (fasci di irrigidimento in corrispondenza delle rotaie e travi di manovra), realizza un sistema di vincoli in

grado di consentire il transito dei convogli fino a 80 km/h. Una serie di pali, opportunamente infissi nel corpo del rilevato ferroviario, consente l'appoggio delle travi di manovra poste ortogonalmente al binario. Queste ultime, a loro volta, sostengono i ponti Essen veri e propri, posti longitudinalmente alle rotaie per tutta la zona interessata dai lavori.

Le travi di manovra risultano inoltre vincolate a particolari travi dette "di controvento" che equilibrano gli attriti in fase di spinta; tali accorgimenti, unitamente all'impiego di pezzi speciali, consentono di adottare il

LA RUBRICA

Questa volta
parliamo di...

8) Il ponteGui.do dopo la posa delle travi di controspinta dei micropali

di sostegno simmetriche, ciascuna formata da quattro travi portanti in acciaio, aventi sezione a doppio T (altezza travi = 20 cm, lunghezza = 12 m circa) che, unite a coppie, sostengono la singola rotaia per mezzo di un complesso di dispositivi, "selle", poste trasversalmente alla rotaia stessa, tra una traversa e l'altra. Il collegamento delle selle alle coppie di travi avviene attraverso spinotti calibrati, inseriti nei corrispondenti fori passanti previsti nelle alette delle selle e nell'anima delle travi longitudinali, mantenuti in posizione da ganasce fissate per mezzo di bulloni di serraggio. L'ingombro verticale di tutta la struttura Essen è contenuto in 32 cm (tra il piano del ferro e il piano di appoggio delle traverse). Il

sistema Essen anche per sottopassi di grande ingombro ed in corrispondenza di deviatori e sopraelevazioni. L'elemento fondamentale di detta tecnologia è il ponte Essen Standard, che consiste fondamentalmente in due strutture

di montaggio della passerella Essen avviene regolarmente in presenza dell'esercizio, utilizzando i normali intervalli di circolazione, con velocità di rallentamento treni pari a 80 km/h. Normalmente occorrono circa 3 ore di lavoro complessive per il montaggio della struttura. **(foto 7/8/9)**

Il Ponte GUIDO. è costituito da una coppia di travi principali in acciaio disposte parallelamente ed esternamente ai binari e da un numero adeguato di travi secondaria ad interasse di 60 cm, che vanno inserite tra una traversa e l'altra del binario esistente da sostenere. Le travi principali poggiano su apparecchi in neoprene armato, i quali a loro volta vengono vincolati ai plinti di fondazione per i quali si devono realizzare

adeguati e opportuni micropali di fondazione adeguatamente calcolati. Le travi secondarie sono profili di acciaio a doppio T HEM240 rinforzate e secondo un preciso sistema di incastri, sono vincolate alle travi principali ed alle stesse bloccate tramite bulloni.

L'altezza della trave secondaria di soli 27 cm, consente di ridurre al minimo la profondità di scavo che deve essere realizzato tra le traverse esistenti (solo 15 cm al di sotto dell'intradosso traverse).

Il collegamento tra trave secondaria



9) Il ponteGui.do con lo scavo sottostante pronto per la realizzazione del sottopasso

e il binario esistente avviene tramite una piastra in acciaio regolabile e registrabile per mantenere le caratteristiche piano altimetriche della rotaia, collegandola alla stessa con un particolare sistema d'attacco. Il vantaggio del sistema Ponteguido è quello di poter agire, sia nel caso di monolite a spinta sia in caso di sottopasso costruito in opera, in modo indipendente in quanto non vi sono interferenze e connessioni tra la struttura del sottopasso e la struttura del ponteguido stesso. Inoltre in caso di monolite a spinta, vengono esclusi eventuali cedimenti del binario conseguenti a possibili abbassamenti della punta del monolite in fase di spinta e viene escluso l'eventuale effetto trascinarsi del binario.

La seconda parte
verrà trattata nel prossimo numero

Iniziative
del Comitato

gratuito a disposizione tutti i giorni, in orari d'ufficio, per tutte le Imprese, i lavoratori e i privati cittadini per segnalazioni di cantieri o richieste di delucidazioni, quesiti relativi alla prevenzione infortuni.

**"La sicurezza
non è mai
un'alternativa"**



**"Ama la vita.
Lavora in sicurezza"**

L'adesivo utile

Questo adesivo viene distribuito nei cantieri nel corso delle visite e riporta il numero unico delle emergenze e il Numero Verde del Comitato Paritetico Antifortunistico Territoriale.



Tel. 031.5001132
www.cptcomo.org info@cptcomo.org

La riproduzione di testi, fotografie e disegni contenuti in questa pubblicazione è consentita purché venga citata la fonte

Quiz

Concorso fotografico

Istruzioni per compilare la cartolina online:

- 1) entrare nel sito www.cptcomo.org
- 2) nella pagina di apertura (homepage) clicca su **rispondi al quiz**, immetti i tuoi dati e le tue risposte
- 3) e infine... **invia**

Buona fortuna!!!

NELLE FOTOGRAFIE RAPPRESENTATE VI SONO 6 SITUAZIONI A RISCHIO O IRREGOLARI E 3 REGOLARI.



LA BACHECA

Attività del C.P.T.

■ **N° SOPRALLUOGHI EFFETTUATI DAI TECNICI DEL C.P.T. DI COMO Dal 1 settembre 2022 al 31 dicembre 2022 N° 477 con N° 253 prime visite**
I tecnici a disposizione sul territorio sono:
De Palo Romano 335 5433850
Alberghini Alex 333 2234919
Lucini Elisabetta 3381721800

Suddivisione territorio:

De Palo Romano: Cantù e territorio circostante, Mozzate e limitrofi, sponda lago lato Bellagio, Campione d'Italia, Como e frazioni parte sud, Olgiate Comasco e limitrofi, Colverde, Appiano Gentile, Turate e in generale bassa Comasca, Arosio e bassa Brianza

Alberghini Alex: Erba e limitrofi, lato sponda lago Menaggio compreso Alto Lario Porlezza e Valsolda, Valle d'Intelvi, Sormano e limitrofi, Como e frazioni parte nord Brunate, Capiago, Orsenigo Alzate E alta Brianza Albese con Cassano e Uggiate Trevano e comuni di confine

Lucini Elisabetta da dicembre 2022 dedica parte della settimana lavorativa ai sopralluoghi di cantiere a Como e frazioni

■ CHIARIMENTI SULL'ADDESTRAMENTO

Si riporta stralcio delle circolari INL inerenti al tema addestramento in riferimento al D.L. 146

Mancata formazione ed addestramento

Circolare n. 4 del 9 dicembre 2021 INL

Il provvedimento di sospensione va adottato solo quando è prevista la partecipazione del lavoratore sia ai corsi di formazione sia all'addestramento. Tali circostanze sono rinvenibili in riferimento alle seguenti fattispecie del TUSL:

- Articolo 73, in combinato disposto con art. 37, nei casi disciplinati dall'accordo Stato- Regioni del 22/02/2012 (utilizzo di attrezzatura da lavoro);

- Articolo 77, comma 5 (utilizzo di DPI appartenenti alla III categoria e dispositivi di protezione dell'udito);
- Articolo 116, comma 4 (sistemi di accesso e posizionamento mediante funi);
- Articolo 136, comma 6 (lavoratori e preposti addetti al montaggio, smontaggio, trasformazione di ponteggi);
- Articolo 169 (formazione e addestramento sulla movimentazione manuale dei carichi).

Ai fini di quanto previsto da quest'ultimo articolo, considerato l'accordo Stato Regioni del 2011 (formazione lavoratori), il personale ispettivo verificherà, in rapporto alla mansione effettivamente svolta dal lavoratore, che la formazione specifica sia stata effettuata anche in riferimento alla movimentazione manuale dei carichi solo ove, dalle circostanze accertate in corso di accesso, sia emerso che lo stesso sia adibito a tale attività. Qualora non sia esibita la documentazione inerente alla formazione obbligatoria effettuata, si procederà con l'adozione del provvedimento di sospensione.

In relazione al provvedimento di sospensione dell'attività di impresa o dell'attività lavorativa, qualora sia stata riscontrata la violazione di cui al punto 3, la revoca del medesimo provvedimento potrà conseguire alla dimostrazione della prenotazione della formazione - fermi la regolarizzazione di altre violazioni concomitanti di cui all'Allegato I e il pagamento di tutte le somme aggiuntive dovute - atteso che, per effetto del provvedimento di prescrizione, il lavoratore non potrà essere adibito alla specifica attività per cui, ai fini della sospensione, è stata riscontrata la carenza formativa, fino a quando non sia attestato il completamento della formazione e addestramento. Ai fini della definizione del procedimento di prescrizione in questione, che potrà aver luogo successivamente alla revoca del provvedimento di sospensione, il trasgressore dovrà produrre documentazione attestante il completamento della formazione ed addestramento.

Obbligo di addestramento Circolare n.1/2022 INL

Altra novità introdotta in sede di conversione del D.L. n. 146/2021 riguarda gli obblighi di addestramento.

Il comma 5 dell'art. 37 già prevedeva che **l'addestramento deve avvenire "da persona esperta e sul luogo di lavoro". Il legislatore, in tal caso, ha inteso specificare che "l'addestramento consiste nella prova pratica, per l'uso corretto e in sicurezza di attrezzature, macchine, impianti, sostanze, dispositivi, anche di protezione individuale; l'addestramento consiste, inoltre, nell'esercitazione applicata, per le procedure di lavoro in sicurezza.** Gli interventi di addestramento effettuati devono essere tracciati in apposito registro anche informatizzato".

Trattasi dunque di contenuti obbligatori della attività di addestramento che trovano immediata applicazione, anche per quanto concerne il tracciamento degli addestramenti in un "apposito registro informatizzato" che riguarderà, evidentemente, le attività svolte successivamente all'entrata in vigore del provvedimento e cioè dal 21 dicembre 2021.

Ne consegue che la violazione degli obblighi di **addestramento si realizza anche qualora venga accertata l'assenza della "prova pratica" e/o della "esercitazione applicata" richieste dalla nuova disciplina introdotta dal D.L. n. 146/2021.**

Non rileva ai fini sanzionatori invece il tracciamento dell'addestramento nel registro informatizzato, elemento comunque utile sotto il diverso profilo delle procedure accertative e rispetto al quale sarà possibile l'emanazione di una disposizione.



segui su facebook



espe como

E.S.P.E. Ente Scuola Professionale Edile di Como è un ente paritetico gestito da ANCE Como, Confartigianato Como, CNA Como e dalle organizzazioni sindacali territoriali dei lavoratori delle costruzioni FeNEAL-UIL, FILCA-CISL, FILLEA-CGIL.

E.S.P.E. offre servizi formativi per le imprese del settore delle costruzioni della provincia di Como, che vengono finanziati dalle imprese e dai lavoratori iscritti alla Cassa Edile.

L'Ente fa parte del sistema formativo nazionale paritetico di categoria, formato da oltre 100 scuole edili e coordinato dal FORMEDIL nazionale

CORSI GRATUITI

PER OPERAI DI IMPRESE ISCRITTE ALLA CASSA EDILE DI COMO

FORMAZIONE LAVORATORI EX ART.37 D.LGS 81/08 - RISCHIO ALTO-ORE 16 AGG. FORMAZIONE EX ART. 37 RISCHIO ALTO-ORE 6	PREVENZIONE INCENDI-ORE 8 AGG. PREV. INCENDI 5 ORE	MONTAGGIO, SMONTAGGIO E TRASF. PONTEGGI-ORE 32 AGG. MONTAGGIO, SMONTAGGIO E TRASF. PONTEGGI-ORE 8
ADDETTO CONDUZIONE GRU A TORRE-ORE 16	PRIMO SOCCORSO-ORE 16 AGG. PRIMO SOCCORSO-ORE 6	ADDETTI UTILIZZO LINEE VITA- DPI ANTICADUTA-ORE 8 AGG. ADDETTI UTILIZZO LINEE VITA - DPI ANTIC. 4 ORE
ADDETTO CONDUZIONE ESCAVATORI, PALE CARICATRICI FRONTALI, TERNE-ORE 16	FORMAZIONE AGGIUNTIVA PER PREPOSTO EDILE-ORE 8 AGG. FORMAZIONE PER PREPOSTO EDILE-ORE 6	CORSO RLS-ORE 8 AGG. RLS-ORE 4

TUTTI GLI ALTRI CORSI SONO A PAGAMENTO CONSULTA IL NOSTRO SITO

www.especomo.it

ECCO ALCUNI DEI CORSI SPECIALISTICI A PAGAMENTO PER OPERAI CHE POTRAI FREQUENTARE

ADDETTI RIMOZIONE AMIANTO - ORE 40 <u>CORSO A PAGAMENTO</u>	ADDETTO TRABATTELLO ORE 8 <u>CORSO A PAGAMENTO</u>	AGGIORNAMENTO ADDETTI RIMOZIONE AMIANTO ORE 8 <u>CORSO A PAGAMENTO</u>
---	--	---

E.S.P.E. ENTE SCUOLA PROFESSIONALE EDILE - Via al Piano 8 - 22100 como

www.especomo.it Tel. 031.5001132 Fax 031.525604 segreteria@especomo.it



Informazioni dai R.L.S.T. Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza di Ambito Territoriale della Provincia di Como

Via al Piano 8 • 22100 COMO Tel. 031 5877016 • Fax 031 5003271
E-mail: info@rlstcomo.it www.rlstcomo.it

REPORT ATTIVITÀ RLST EDILI COMO (anno 2022)

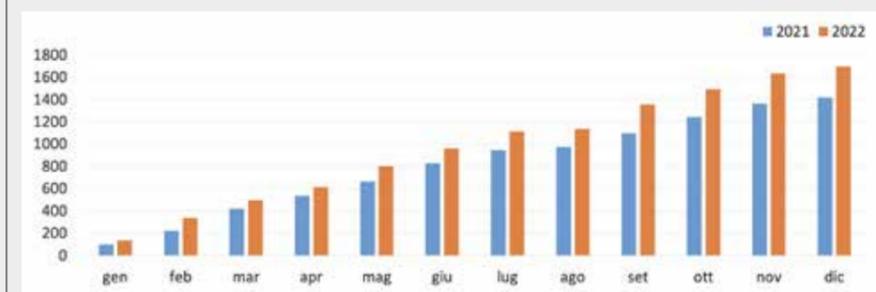
Nel 2022 gli RLST hanno protocollato **1696** documenti, con un **incremento dell'19,5%** rispetto allo stesso periodo del 2021 (**1419** totali) e del **26%** sul 2020 (**1346**).

E' continuata la ripresa dei cantieri edili nel nostro territorio, anche a seguito di bonus e finanziamenti e

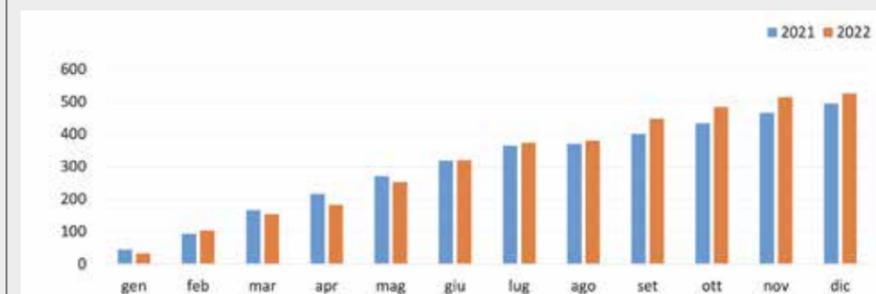
nonostante continuano a mancare le materie prime e si siano incrementati in modo significativo i prezzi delle stesse. Un boom che ha comunque comportato **ulteriori problemi nella gestione della sicurezza nei cantieri**, essendosi ampliata la **catena dei subappalti**, anche ad imprese "nuove" e che non garantiscono la tutela dei lavoratori (contrattuale e antinfortunistica).

A testimonianza di una situazione confusa ed allarmante dobbiamo purtroppo citare l'episodio accaduto in un cantiere di **Moltrasio** nel mese di settembre, dove **due giovani lavoratori** (risultati poi in nero) sono morti per intossicazione; la settimana successiva **un altro morto** si è verificato in un cantiere a **Colverde**, in tal caso un lavoratore regolare di un'impresa significativa del territorio. I verbali di visita ai cantieri (e in piccola parte alle sedi delle imprese per la firma della documentazione di valutazione dei rischi) nel 2022 sono stati **525**, con un incremento netto sul 2021 (**494**, +6,3%). Nel **2022** le adesioni di nuove imprese sono state **47**, in leggera flessione rispetto al 2021 (57). Continuano inoltre gli interventi degli RLST ai **corsi di formazione per lavoratori edili** presso ESPE (16h).

■ PROTOCOLLO RLST 2021/2022



■ VERBALI VISITA RLST 2021/2022



Gli RLST edili di Como:

Luca Fonsdituri 335 7497679
Carlo Lorini 331 6799715
Angelo Rusconi 339 4676142

PER AVVALERSI DELL'OPERATO DEGLI R.L.S.T. LE IMPRESE DEVONO "ADERIRE AL SERVIZIO" (GRATUITO)

Si ricorda che il datore di lavoro viene sanzionato se non consulta gli R.L.S.T. (in mancanza di R.L.S. interno) prima dell'accettazione del P.S.C. e se non mette a disposizione copia del P.S.C. e P.O.S. almeno 10 giorni prima dell'inizio dei lavori.

Carta intestata
dell'Impresa

MODULO DI COMUNICAZIONE APERTURA CANTIERE

da inviare via mail/fax

Spettabile R.L.S.T.
Rappresentanti dei Lavoratori
per la Sicurezza di Ambito Territoriale
Via al Piano 8 - 22100 COMO
Tel. 031 5877016 Fax 031 5003271

OGGETTO: Consultazione preventiva dei Rappresentanti dei Lavoratori per cantiere di:

Via..... Comune.....

Coordinatore..... Tel.....

La scrivente Impresa..... visto il D.Lgs. n. 81/2008 concernente le prescrizioni minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri, in ordine a quanto previsto dall'articolo 18, comma 1 lettera n.

CONSULTA PREVENTIVAMENTE

il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza in ordine al Piano di Sicurezza e di Coordinamento a al Piano Operativo di Sicurezza, nonché su eventuali proposte di modifica ed integrazioni avanzate dal sottoscritto al Coordinatore per l'esecuzione dell'opera, in assolvimento a quanto previsto dal citato Decreto.

Si precisa che l'inizio dei lavori è previsto per il giorno

Distinti saluti.

Firma

PREMI DI STUDIO “GIOVANNI ZAMPESE”, DA VENTQUATTRO ANNI PER I GIOVANI

Era il 15 dicembre 1998 quando furono ideati i Premi di Studio in ricordo di Giovanni Zampe- se, colui che per 35 anni ha guidato la nostra BCC Cantù - al tempo Cassa Rurale ed Artigiana. E noi, guidati dalla sua particolare attenzione ai ragazzi, dalla fiducia che riponeva nelle nuo- ve generazioni e nella loro capacità di infondere energia ed entusiasmo in ogni avventura intrapresa, non potevamo che decidere di celebrarli con una manifestazione che ne ricono- scesse l'impegno nello studio e l'eccellenza raggiunta al termine del percorso scolastico e accademico.

Dalla prima edizione del 1999 con 12 ragazzi premiati, siamo arrivati a oltre 300 nel 2022. Ma diamo giusto qualche numero per rendere l'idea: **307** i premiati nell'ultima edizione, **24** le edizioni già “archivate”, **5.219** i premi attribuiti fino a oggi, per **oltre 2 milioni e mezzo** di euro assegnati.

Per alcuni potrebbero sembrare solo numeri, ma per gli studenti che hanno partecipato e se ne sono meritato “almeno” uno, sono un punto di partenza, per i genitori e i parenti che li hanno supportati nel raggiungimento di ogni singolo traguardo un motivo di orgoglio, e per noi la dimostrazione che l'impegno nello studio e la volontà di eccellere sono ancora presenti e forti.

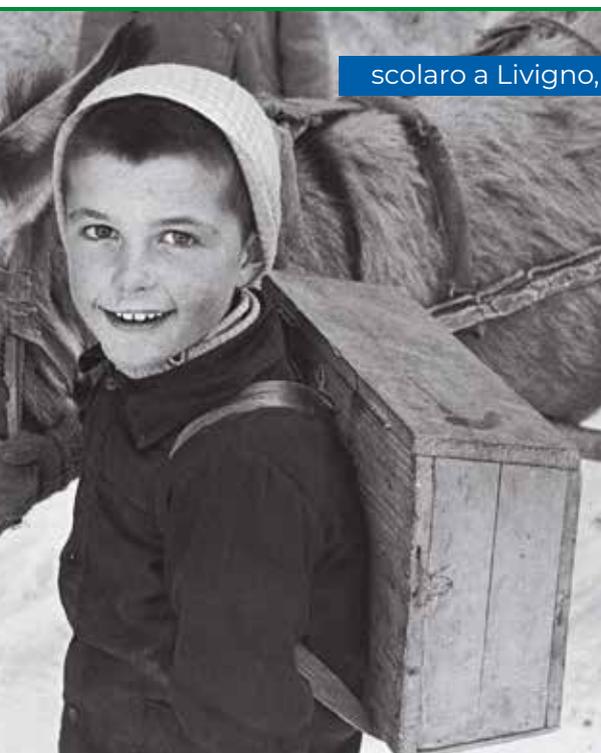
I Premi di Studio “Giovanni Zampese”, quasi sempre consegnati presso la nostra Sala omo- nima, sono un'occasione per vedersi, conoscersi e festeggiare insieme, con la partecipazione di tanti amici, famosi e non, che hanno sempre avuto belle parole e grandi insegnamenti per i tutti giovani presenti: da Roberta Amadeo, campionessa di handbike, a Carlo Recalcati, capitano della mitica Forst (Pallacanestro Cantù) degli anni '70, a Ian Sagar, ex capitano della Briantea84, e molti altri ancora che non hanno voluto far mancare il loro incoraggiamento.

E poi è arrivata la pandemia, siamo stati costretti ad aumentare le distanze e ad annullare eventi. Ma i nostri Premi no!

Ci tenevamo ad esserci per tutti i giovani studenti che, in un periodo così complicato, sono riusciti comunque a portare a termine il loro percorso. E un modo l'abbiamo trovato: in video- conferenza sul nostro canale YouTube, in diretta dal Teatro San Teodoro di Cantù.

E dopo due anni a distanza, siamo finalmente tornati a vederci di persona, in occasione delle due serate tenutesi nel dicembre 2022 nella rinnovata sala Zampese.

E ora non ci resta che attendere i prossimi ragazzi meritevoli: tu che leggi, passa la parola!



scolaro a Livigno, 1961

EDIZIONE XXV

Premi di Studio

Giovanni Zampese

Per **laureati** e **diplomati**
dal 1° ottobre 2022 al 30 settembre 2023

Regolamento e richiesta presto online su [cracantu.it](https://www.cracantu.it)