PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 14 - numero 2811 di giovedì 08 marzo 2012

Imparare dagli errori: carenze nella manutenzione degli autocarri

Esempi tratti dall'archivio Infor.mo.: infortuni correlati ad una manutenzione assente o inadeguata di autoveicoli adibiti al trasporto merci. Manutenzioni carenti e manomissioni del dispositivo antiribaltamento. Le dinamiche e la prevenzione.

Brescia, 8 Mar ? Qualche settimana fa " Imparare dagli errori" ha iniziato un breve viaggio attraverso gli **infortuni professionali correlati all'uso di autocarri**, pur coscienti che la nostra principale fonte di informazioni sugli incidenti - l'archivio di INFOR.MO., strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio - non raccoglie che in modo sporadico gli incidenti che avvengono in strada.
La seconda puntata dedicata ai rischi di questi veicoli si sofferma sugli **incidenti correlati alla manutenzione**, non adeguata o carente.

I casi
Il **primo caso** è relativo all'utilizzo di un **autocarro ribaltabile**.
Un autocarro ribaltabile è in fase di sollevamento quando il cassone contenente degli inerti si rovescia lateralmente a terra sulla fiancata, ribaltando lateralmente anche lo chassis del camion.
Una cerniera di ancoraggio del cassone ribaltabile allo chassis era stata completamente dissaldata dal telaio dello chassis e lo stesso è rimasto in bilico ancorato all'altra cerniera con relativo perno.
Il lavoratore sale sul cassone ribaltato per verificare l'accaduto e per togliere il perno che ancora trattiene lo chassis al cassone.
Improvvisamente cede la cerniera svincolando di colpo la chassis dal cassone; tale svincolo induce un contraccolpo al cassone che fa precipitare a terra il lavoratore.
Tra i **fattori determinanti** dell'incidente, INFOR.MO. riporta:
- l'uso improprio di attrezzatura: il lavoratore sale impropriamente sul cassone per verificare l'accaduto e togliere il perno;
- un non idoneo stato di manutenzione del veicolo: la cerniera cede e svincola lo chassis al cassone;
- un evento accidentale: il lavoratore perde l'equilibrio a causa del contraccolpo.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[ACA105] ?#>

Anche il **secondo caso** è relativo a problemi con la **manutenzione di un autocarro**.
Un conduttore di un camion è intento alla manutenzione del proprio veicolo.
Dopo aver ribaltato la cabina procede alla rimozione del pistone di ribaltamento, quando improvvisamente la stessa torna nella propria sede colpendo al capo l'infortunato.
Durante l'operazione non era stato attivato l'apposito fermo antiribaltamento.
È evidente che il principale errore procedurale è consistito nella **manomissione del dispositivo antiribaltamento** della cabina del camion.

La prevenzione
Anche in questo caso riportiamo alcune indicazioni generiche di prevenzione, ma con alcuni riferimenti specifici anche alla manutenzione, tratte da un documento - inserito nel portale della campagna straordinaria di formazione Viversicura - dal titolo " Valutazione dei rischi, malattie professionali e incidenti mancati - Autotrasporti".

Questi i **rischi prevalenti** relativi a **quattro fasi del settore autotrasporti**.

Guida e trasporto:
- " incidente stradale;
- investimento dell' autista con i materiali caricati, o a seguito di incidente, di frenata brusca, di spostamento improvviso del carico;
- perdita del carico con possibilità di interessamento di terzi;
- esplosione/incendio/intossicazione da materiali pericolosi;
- posture incongrue / alterazioni muscolo scheletriche;
- stress lavoro correlato legato alla guida".

Aggancio e sgancio di rimorchi e semirimorchi:
- "possibilità di caduta dalle zone operative di comando poste dietro la cabina;
- schiacciamento/contusione delle mani durante la preparazione per quanto riguarda i semirimorchi;
- per i rimorchi si evidenzia principalmente un rischio di schiacciamento/contusione agli arti superiori".

Operazioni di carico/scarico:
- "movimentazione con mezzi meccanici;
- movimentazione manuale dei carichi;
- salita e discesa dal pianale del camion;
- caduta dal piano di carico;
- riempimento/svuotamento di cisterne con sostanze liquide, gassose o pulverulenti".

Ricordando che le modalità lavorative "mutano a seconda delle seguenti variabili:
- tipo di materiale trasportato;
- tipo di automezzo utilizzato;
- tipo di attrezzatura utilizzata per le operazioni".

Nella **manutenzione dei mezzi** i rischi "sono analoghi a quelli delle officine di manutenzione e riguardano:
- la possibilità di contatto con oli;
- l'inalazione di fumi di scarico;
- infortuni durante l'utilizzo di utensili meccanici".

Qualche indicazione più specifica riguardo alla manutenzione si può trovare in un intervento al workshop "**La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Compiti delle imprese**" che si è tenuto il 7 ottobre 2010 durante la Convention " Ambiente Lavoro" di Modena.
Nell'intervento " La valutazione del rischio di incidente stradale nel settore dell'autotrasporto" ? a cura della D.ssa Santina Bruno - si danno alcune indicazioni in relazione alle **verifiche**, alle **manutenzioni** necessarie:
- "manutenzione periodica autonoma o presso officine con tempi definiti dalle case costruttrici;
- controlli preventivi prima della partenza: DPI, pacchetto medicazione, funzionamento dispositivi veicolo, luci, gomme, presenza catene, dispositivi di bloccaggio, ecc..;
- segnalazione anomalie, problemi procedurali: profilo di gestione nel tempo dei fattori di rischio e delle variabilità operative".

Ricordiamo infine che anche l'Agenzia Europea per la sicurezza e Salute sul Lavoro (EU-OSHA) - in relazione alla campagna dedicata alla **manutenzione sicura negli ambienti di lavoro** - ha dato alcune informazioni relative alla manutenzione nel comparto dei trasporti, ad esempio con riferimento alla manutenzione di automobili.

L'Agenzia ricorda che è importante una buona manutenzione dei veicoli per assicurarsi che siano in buone condizioni di funzionamento. Già una manutenzione regolare diminuisce la necessità di fare riparazioni successive.
Se poi queste fossero necessarie, bisogna ricordare che lavorare sotto il veicolo può essere pericoloso ed è importante prendere tutte le possibili precauzioni.
E ogni manutenzione pianificata "deve essere completa, regolare e abbastanza frequente da rispettare le indicazioni del fabbricante e il buon senso".

Pagina introduttiva del sito web di INFOR.MO.: nell'articolo abbiamo presentato la scheda numero **2685** (archivio incidenti 2002/2004) e la scheda **191** (archivio incidenti 2005/2008).

Tiziano Menduto

 Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it