PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 12 - numero 2325 di martedì 02 febbraio 2010

# Imparare dagli errori: errori procedurali nel carico e scarico merci

***Esempi tratti dall'archivio Ispesl Infor.mo.: incidenti avvenuti per errori procedurali in attività di carico e scarico di veicoli pesanti. La dinamica degli infortuni, i rischi nelle banchine di carico, una procedura standard per i conducenti.***

google_ad_client

Utilizzando come base della nostra ricerca l'archivio di INFOR.MO. - strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio collegato al sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi ? continuiamo a raccogliere dati su infortuni relativi al trasporto di merci e all'attività di carico e scarico.
Ricordo che nelle puntate precedenti abbiamo analizzato alcuni casi relativi a errate manovre di veicoli pesanti e a incidenti stradali avvenuti nel superamento di cantieri stradali.

**---- L'articolo continua dopo la pubblicità ----**

**I casi**
Il **primo caso** di infortunio, accaduto nel 2007 ad un lavoratore di nazionalità rumena, conducente di un veicolo pesante, avviene in un luogo dedicato al **carico e scarico di merci**.
L'infortunato si accinge a posizionare l'automezzo nella banchina di carico assegnatagli.
"Con il mezzo in moto scende dallo stesso probabilmente per controllare qualcosa e viene a trovarsi in uno spazio limitato tra il mezzo stesso ed il muretto che delimita la piazzola di sosta": il veicolo, parcheggiato in pendenza, "comincia a muoversi in direzione del piazzale di carico travolgendo l'infortunato e andando ad impattare contro un altro automezzo parcheggiato in un'altra bocca di carico".

È evidente che l'incidente è avvenuto per un **errore procedurale**: il lavoratore scende dall'automezzo parcheggiato in pendenza senza azionare il freno di stazionamento.
Un altro errore procedurale, di cui sono stati insufficientemente valutati i rischi, è stato quello di posizionarsi in uno spazio limitato tra il mezzo in sosta ed il muretto di delimitazione del piazzale di carico.

Anche il **secondo caso** riguarda un lavoratore di nazionalità straniera ed è sempre relativo ad attività di carico e scarico.
L'autista, di nazionalità senegalese, "dopo essersi recato presso gli alberghi per consegnare la biancheria pulita e ritirare quella sporca", rientra presso lo stabilimento della ditta.
Dovendo scaricare il materiale trasportato, l'autocarro scende in retromarcia la rampa carrabile dove, in fondo, è presente il portone di accesso al magazzino seminterrato.
Fermato il veicolo, "probabilmente appoggiando le ruote a dei cunei in legno già presenti sulla rampa", l'autista scende dalla cabina di guida e "dopo essersi spostato nella zona posteriore del mezzo, nell'area adibita allo scarico e carico dei cesti di biancheria", viene travolto dal veicolo che si è messo in movimento. Rimane schiacciato tra il veicolo ed un cesto per la biancheria appoggiato ad un pilastro in cemento armato.

La perizia sul mezzo stabilisce che il lavoratore "non ha fatto uso del freno di stazionamento, forse supponendo che i soli cunei

avrebbero garantito la posizione di fermo dell'autocarro".
La prassi lavorativa predisposta dall'azienda prevedeva infatti "l'utilizzo, oltre al freno di stazionamento, di cunei in legno da inserire dietro le ruote per lo stazionamento dei mezzi sulla rampa".

Oltre all'errore procedurale palese, forse dovuto anche ad una formazione/informazione non adeguata, la scheda ricorda che l'incidente poteva essere evitato utilizzando un sistema fisso per il fermo dei mezzi sulla rampa, in alternativa o in aggiunta ai cunei in legno.
Inoltre se il lavoratore non avesse depositato il cesto per la biancheria nella zona di carico/scarico, avrebbe avuto più possibilità di mettersi in sicurezza.

**La prevenzione**
Per dare qualche elemento di prevenzione prendiamo ancora spunto da un documento presentato da PuntoSicuro qualche giorno fa: le "Linee guida per operazioni di immagazzinamento carico e scarico merci" a cura del Dipartimento di Prevenzione della Asl Roma B.

Nel documento si parla dei pericoli relative alle banchine di carico, alle rampe di carico regolabili, al carico e scarico manuale dal pianale del camion...

Ad esempio si ricorda che i principali pericoli delle **banchine di carico** sono dovuti a:
- caduta dalla rampa;
- inciampo, scivolamento a terra;
- investimento da parte di veicoli;
- schiacciamento di persone durante la manovra d'accostamento degli autocarri.
Ecco alcuni dei **consigli** forniti che possono adattarsi ai casi presentati:
- "è bene assicurare una distanza di sicurezza di almeno 0,40 metri (per es. con respingenti) fra la parte posteriore dell'autocarro e eventuali pareti presenti sulla banchina a protezione contro schiacciamenti della testa di operatori che assistono la manovra";
- "la distanza laterale tra automezzo e ostacolo fisso deve essere di almeno 0.5 metri";
- "per favorire la manovra di accostamento dell'autocarro apporre, sui piazzali adiacenti le banchine di carico, linee di demarcazione".

Riguardo al carico e scarico riportiamo un esempio di "informazione e **procedura standard**" per il conducente di un veicolo:

- il conducente che arriva al magazzino è informato di eventuali rischi nell'area di lavoro e di eventuali misure di coordinamento utili ad evitare infortuni;
- "deve rivolgersi al ricevimento merci; dopo la consegna/ritiro dei documenti di trasporto al/dal magazzino gli autisti non devono sostare nelle aree di carico/scarico ma attendere disposizioni in merito al carico/scarico presso il proprio automezzo;
- assegnata una piattaforma di accesso, il conducente indietreggia, assicurandosi di essere a filo con i respingenti in gomma, e apre gli sportelli/tendoni;
- il veicolo deve essere parcheggiato ad angolo retto rispetto alla zona di carico e all'interno delle strisce di demarcazione;
- viene applicato il freno a mano e spento il motore;
- il conducente blocca quindi le ruote con un cuneo;
- una volta fatto questo, il responsabile del ricevimento merci viene informato. Da questo momento, il veicolo non deve essere spostato per nessun motivo;
- il conducente che debba attendere il termine delle operazioni di scarico/carico deve rimanere a disposizione nelle immediate vicinanze del mezzo in un luogo sicuro assegnato e non si può recare in altre zone se non espressamente autorizzato dal responsabile ricevimento merci";
- in caso debba recarsi in altre zone (ad esempio per accedere ai servizi igienici) deve "utilizzare gli appositi passaggi dedicati ai pedoni ponendo la massima attenzione ad eventuali attraversamenti di vie di transito dei mezzi di sollevamento;
- una volta che la merce è stata scaricata/caricata, il responsabile del ricevimento merci informerà il conducente; solamente a questo punto il veicolo può essere rimosso dalla zona di carico".

Pur senza riferimento ai casi descritti, ricordiamo infine che nel documento sono riportate informazioni anche per i responsabili del ricevimento merci e le procedure da seguire nel caso che il conducente debba lasciare il proprio rimorchio, ad esempio per una sostituzione.

Per consultare direttamente la presentazione dell'infortunio di cui ci siamo occupati, collegarsi a questa pagina per visualizzare le schede numero **420** e **829** (archivio INFOR.MO. incidenti 2005/2008).

Tiziano Menduto

 Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

**www.puntosicuro.it**