PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 24 - numero 5157 di Giovedì 05 maggio 2022

Imparare dagli errori: i rischi e gli infortuni nelle attività portuali

Esempi di infortuni professionali in ambito marittimo e portuale. Focus su due infortuni nei porti in relazione all'attività di un rizzatore e di un caposquadra di una compagnia di manodopera. La prevenzione della caduta dall'alto dei gravi.

Brescia, 5 Mag ? Continuano a essere sempre troppi gli infortuni gravi e mortali dei lavoratori che avvengono negli ambienti portuali; ad esempio con riferimento a quanto avvenuto al porto di Taranto il 22 marzo scorso con la morte di un dipendente di una compagnia portuale a causa dello sganciamento di un telaio di ferro spostato da una nave sulla banchina.

E spesso l'**incidenza infortunistica nel lavoro portuale** si colloca su valori ben maggiori dell'incidenza nel settore edile, uno dei settori a maggior rischio infortunistico in Italia.

Per questo motivo il viaggio della rubrica " Imparare dagli errori", attraverso i racconti degli infortuni raccolti nel documento Inail " Gli infortuni dei lavoratori del mare" e tratti dagli archivi del Sistema di sorveglianza degli infortuni mortali sul lavoro, non poteva non fermarsi anche nello specifico del **settore portuale** con riferimento alla dinamica di alcuni infortuni avvenuti nei porti italiani.

Questi gli argomenti trattati:

- Esempi di infortuni che avvengono nelle attività portuali
- Spunti per la prevenzione: la caduta dall'alto di gravi

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[CS0P30.D] ?#>

Esempi di infortuni che avvengono nelle attività portuali

Riprendiamo **due casi di infortunio** tratti dal documento Inail con riferimento alle schede di Infor.mo.

Il **primo caso** riguarda un **rizzatore**, un lavoratore che per prevenire spostamenti e cadute del carico è adibito al rizzaggio, al fissaggio del carico.

L'infortunato "aveva appena iniziato il turno di lavoro a bordo di una nave portacontenitori ormeggiata in un terminal portuale; le lavorazioni della squadra dei rizzatori comportavano il '**derizzaggio**' dei contenitori presenti sulla nave, vale a dire la rimozione manuale dei vincoli di fissaggio (rizze) delle pile dei contenitori alla struttura della nave; i contenitori liberati dalle rizze successivamente sono sbarcati con le gru di banchina".

L'infortunato e un collega "si trovavano lungo un corridoio, trasversale alla nave, tra le file (baie) dei contenitori e in particolare asportavano la prima rizza che fissava la pila dei contenitori più esterna dal lato verso la banchina del terminal. Il collega svitava il tornichetto che teneva in tensione l'asta mentre l'infortunato teneva in mano, all'estremità inferiore, l'asta ancora agganciata al blocco d'angolo del contenitore al terzo livello; per svincolare l'asta, una volta liberata dal tornichetto, dal vincolo superiore del contenitore, l'infortunato si è spostato fino al bordo estremo del corridoio verso il lato banchina del terminal, perché il disinserimento dell'asta è possibile solo con questa in posizione verticale. In quel punto il parapetto, costituito da moduli inseribili in appositi alloggiamenti della nave, non era completo, in quanto mancavano due moduli laterali, rispetto ad un modulo centrale che era presente, con due varchi risultanti di circa 80 centimetri (anche con l'inserimento dei moduli mancanti comunque sono lasciati tratti di interruzione del parapetto di 27 centimetri)".

L'infortunato "**non utilizzava dispositivo anticaduta**. Nell'operazione di movimentare, reggendolo in mano, l'attrezzo (asta), lungo circa 5 metri e di 25 - 30 chili di peso, per svincolarlo e depositarlo lungo il corridoio nave, è precipitato sulla banchina, attraverso il varco aperto tra la porzione di parapetto presente e la pila dei contenitori. L'infortunato **è caduto in banchina da un'altezza di circa 7 metri**. Non si è potuto accertare con precisione la causa diretta della perdita di controllo dell'equilibrio e quindi della successiva caduta dell'infortunato (se la caduta fosse in relazione ad uno scivolamento sulla superficie della coperta o ad uno sbilanciamento causato dall'asta lunga, pesante che l'infortunato reggeva in mano). È stata riportata dagli ambienti portuali la storia precedente di una caduta verso mare in identica situazione lavorativa al di sopra dello stesso parapetto della nave (che in quel caso risulterebbe essere stato presente); tale possibile dinamica, che vede l'azione dell'asta come forte momento ribaltante, è ritenuta plausibile nel contesto dato. Il lavoratore è deceduto sul colpo a causa dello sfondamento cranico".

Il **secondo caso** è relativo ad un lavoratore che è un caposquadra della **compagnia di manodopera**.

Il lavoratore si trovava con la squadra "all'interno della stiva di una nave ed aveva il compito di agganciare dei profilati metallici alla gru di banchina. I profilati erano confezionati in pacchi da due o quattro tubi ed erano già applicate sugli stessi delle brache tessili (non certificate), che erano giunte con il carico. I profilati erano lunghi 12 metri e pesavano circa 700 kg. Lo stato di caricazione della stiva al porto di origine determinava difficoltà nell'**imbracaggio e sbarco** del materiale per assenza di legni distanziatori di fardaggio" (spessori che hanno la funzione di stabilizzare i carichi). "La squadra ha agganciato, tramite le asole delle brache, due pacchi di profilati al bilanciere della gru ed è iniziato il sollevamento; il carico era quasi giunto fuori dalla stiva e il caposquadra si era portato nuovamente a centro stiva quando **una delle brache si è spezzata e il pacco si è abbattuto da un lato**".

Successivamente "il pacco si è sfilato dalla seconda braca e i profilati sono caduti scompostamente all'interno della stiva (l'altro pacco è rimasto attaccato alla gru). L'infortunato, per ripararsi, ha cercato di lanciarsi in un'incavatura prodotta dallo sfalsamento dei pacchi presenti in stiva; nel fare questo spostamento è caduto sul carico presente sul pavimento della stiva colpendo violentemente con la parte sinistra del corpo. Solo la caviglia destra è stata colpita di striscio da uno dei profilati caduti. Ha riportato emoperitoneo per rottura di milza (poi asportata) e fratture di 5 coste".

Spunti per la prevenzione: la caduta dall'alto di gravi

La scheda " Problematiche di sicurezza e dinamiche infortunistiche in ambito portuale", pubblicata da INFOR.MO., si sofferma su tre delle più frequenti modalità di accadimento degli infortuni in ambito portuale e riporta anche alcune possibili misure preventive per ridurre o eliminare i fattori di rischio infortunistico rilevati.

Ci soffermiamo oggi in particolare sulla **caduta dall'alto di gravi**.

Tra le misure di prevenzione la scheda riporta:

- "divieto di stazionare sotto carichi sospesi, mantenersi fuori dalle traiettorie dei carichi fino al completo posizionamento delle merci, vigilanza sul rispetto;
- procedure di movimentazione;
- assicurarsi (direttamente o tramite segnalatore) dell'assenza di personale nella zona di manovra; contare a vista il personale addetto alle operazioni e dopo riscontro iniziare la manovra;
- coordinamento delle operazioni tra segnalatore, rizzatori, stivatore, ecc. e addetti alla conduzione di mezzi/attrezzature (es. gruista) anche con sistemi di comunicazione radio e di segnalazione gestuale;
- prevedere un segnalatore in operazioni ad alta interferenza (es. stive) o in carenza di visibilità;
- definire aree di sosta di veicoli e mezzi, aree di stoccaggio temporaneo delle merci, percorsi separati per persone e mezzi/attrezzature, regole di circolazione;
- segnaletica di sicurezza orizzontale e verticale;
- ricognizione preliminare della stiva da parte del preposto alle operazioni e verifica della sistemazione del carico prima delle operazioni di sbarco;
- pianificare la sequenza di sbarco/imbarco, evitare l'accatastamento casuale dei blocchi;
- tenersi lontano da traiettorie di caduta dei carichi;
- nei magazzini organizzare gli spazi per evitare che mezzi/attrezzature passino troppo vicini alle merci stoccate (danni agli imballaggi) e facilitare la movimentazione. Procedure specifiche di stoccaggio;
- procedure di controllo della verticalità delle pile nei depositi e dell'integrità degli imballaggi (es. sacchi di caffè);
- manutenzione dei mezzi, attrezzature e accessori di movimentazione e sollevamento;
- informazione, formazione e addestramento adeguati alle procedure di lavoro soprattutto in condizioni di ridotta visuale, all'utilizzo dei mezzi/attrezzature e relativi accessori, ecc.;
- informazione comprensibile (differenze di lingua) per gli autotrasportatori sulla modalità di lavoro congiunto;
- illuminazione che garantisca una buona visibilità in tutte le condizioni meteorologiche;
- fornitura e controllo sull'utilizzo dei DPI (vestiario ad alta visibilità, guanti, casco);
- organizzazione dell'emergenza e procedure;
- ecc.".

Rimandiamo, in definitiva, alla lettura integrale del documento che, per quanto riguardo l'ambito portuale, si sofferma ampiamente anche sulle misure connesse alla caduta dall'alto e al rischio di investimento.

Tiziano Menduto

Scarica il documento da cui è tratto l'articolo:

Inail, " Gli infortuni dei lavoratori del mare", a cura di Antonio Leva, Diego De Merich, Mauro Pellicci, Daniele De Santis, Giulia Forte, Claudio Scarici, Rita Vallerotonda, Giuseppe Campo (Inail - Dipartimento di medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale) e Alessandro Di Francesco (Inail - Dipartimento innovazioni tecnologiche e sicurezza degli impianti, prodotti e insediamenti antropici) - edizione 2018 (formato PDF, 1.19 MB).

Vai all'area riservata agli abbonati dedicata a " Sicurezza e infortuni dei lavoratori del mare".

 Licenza Creative Commons

www.puntosicuro.it