

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 12 - numero 2320 di martedì 26 gennaio 2010

Imparare dagli errori: il pericolo dei camion in retromarcia

Esempi tratti dall'archivio Ispesl Infor.mo.: incidenti avvenuti per manovre di retromarcia di veicoli pesanti. Gli errori di procedura, i consigli per il carico e scarico delle merci, le indicazioni per una circolazione interna aziendale sicura.

google_ad_client

Abbiamo iniziato, la scorsa puntata di "Imparare dagli errori", a dare una scorsa all'archivio di INFOR.MO. - strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio collegato al sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi ? per raccogliere alcuni casi di incidenti stradali in cui fossero implicati veicoli pesanti. Una raccolta non agevole perché, come già preannunciato, INFOR.MO. non raccoglie che in modo sporadico gli incidenti relativi alla strada.

Tuttavia nell'archivio del sistema di sorveglianza sono presenti molti casi, e di questi cominciamo ad occuparci oggi, relativi a errate manovre di veicoli pesanti.

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

I casi

Un **primo caso**, del 2007, è relativo ad attività di **pavimentazione stradale**.

Siamo all'interno di un piazzale in terra battuta destinato a deposito merci e parcheggio macchinari e mezzi e un camion deve scaricare il materiale di risulta. Il materiale è "costituito da una piccola quantità di asfalto ancora da posare e da una più consistente quantità di materiale di scarto, derivante dalla asportazione dello strato superficiale di asfalto rinnovato". Dopo aver scaricato l'asfalto nella parte antistante il piazzale, presso l'ingresso dello stesso, quattro lavoratori si mettono a stendere l'asfalto.

Ad un certo punto uno dei lavoratori sale sul "camion, che era ancora in moto, per spostarlo facendo una manovra e scaricare poi il materiale di scarto". Per fare lo spostamento necessario per lo scarico, fa una manovra in retromarcia e non si accorge della presenza di un secondo lavoratore nei pressi del mezzo che, probabilmente, stava svolgendo un'operazione di "fissaggio o di slegatura di una corda" con la quale erano fissate delle attrezzature su un furgone vicino. Questo lavoratore rimane schiacciato "all'altezza della testa tra la fine del cassone del furgone e il paraurti del camion".

Le analisi successive rileveranno che il camion era dotato di avvisatore acustico e luminoso, entrambi funzionanti; ma gli elementi determinanti dell'incidente sono evidenti: da un lato un lavoratore che si avvicina alla sponda del furgone senza avvisare l'autista del camion, dall'altro lo stesso autista che procede allo spostamento di camion in retromarcia senza accertarsi della presenza di qualcuno nei pressi del mezzo.

La retromarcia è una manovra che nasconde molte insidie se non eseguita con le opportune accortezze. Lo si capisce anche in un **secondo caso** relativo ad un cantiere dopo un'operazione di **scarico di terra**.

Il camion, dopo aver scaricato il carico, fa retromarcia a bassa velocità per uscire dal cantiere. L'autista sente tuttavia "una qualche resistenza all'avanzamento del mezzo" e, sceso, si accorge "di aver investito un operaio che transitava lungo la carreggiata della costruenda corsia stradale". L'investito muore sul colpo per schiacciamento del torace.

Alcuni degli elementi rilevati successivamente:

- l'autista non effettua la manovra di inversione di marcia nell'apposita area di cantiere;
- il camion era sprovvisto di segnalatore acustico di retromarcia.

Un terzo incidente avviene invece all'interno di un piazzale antistante i fabbricati di una ditta di **carpenteria metallica**. Nell'effettuare una manovra in retromarcia, l'autista di un pesante automezzo non si accorge della "presenza del titolare della ditta che stava attraversando l'area di manovra degli automezzi" e lo investe. In questo caso assistiamo a diversi errori di procedura (il transito del titolare in un'area di manovra, una manovra svolta senza controllare l'eventuale presenza di persone nell'area), ma abbiamo anche un altro problema: il "**carpenteria metallica** si presenta privo di vie di circolazione distinte per i mezzi di trasporto e per i pedoni".

L'analisi e la prevenzione

Di incidenti dovuti a errate manovre di camion ne avvengono molti, specialmente in situazioni di carico e scarico. Oltre a incidenti relativi alla retromarcia di camion, spesso si assiste, ad esempio, al mancato utilizzo del freno di stazionamento o, comunque, al mancato blocco delle ruote.

Per favorire la prevenzione di questi incidenti prendiamo spunto da alcune indicazioni che troviamo in un documento presentato da PuntoSicuro qualche giorno fa. Si tratta delle "Linee guida per operazioni di immagazzinamento carico e scarico merci" a cura del Dipartimento di Prevenzione della Asl Roma B.

Un capitolo apposito è dedicato alle **manovre dei camion** in particolare nell'avvicinamento alle banchine di carico: avvicinamento che "deve essere effettuato a bassissima velocità, dopo aver accertato che non vi siano oggetti e che la pedana di sollevamento della banchina sia alzata". Inoltre nella zona in cui avviene la manovra non devono transitare persone: "se c'è questo pericolo, deve essere garantita una persona a terra in contatto visivo con l'autista". Infine, "completato l'attracco, bloccare il mezzo con la prima marcia inserita, tirare il freno di stazionamento e bloccare le ruote con un cuneo".

Inoltre il documento contiene alcuni consigli specifici per gli "operatori a terra" che danno **indicazioni di manovra agli autisti**: sono spesso loro, infatti, ad essere vittime di infortuni.

Ecco alcune semplici regole per questi lavoratori:

- tenere un contatto visivo o verbale con l'autista attraverso il finestrino aperto;
- accertarsi che nessuno si trovi dietro il veicolo;
- prima di impartire il segnale di retromarcia mettersi in posizione leggermente sfasata rispetto al veicolo;
- non stazionare mai nel campo di manovra del veicolo.

Sempre nelle stesse linee guida si ricorda come la **circolazione interna aziendale** costituisca nella maggior parte delle aziende una potenziale fonte di pericolo.

Per ridurre i rischi vengono date diverse **indicazioni**, eccone alcune:

- "le vie di circolazione devono essere dimensionate in funzione delle condizioni di traffico presenti e delle dimensioni d'ingombro dei veicoli e dei carichi trasportati;
- gli ostacoli presenti nelle zone di traffico (sporgenze ,travi orizzontali, pilastri, ecc.) devono essere segnalati con colorazioni d'avvertimento";
- "le vie di circolazione devono essere, se necessario, separate dalle zone destinate ad altri scopi (per es. depositi di materiali, zona operatrice di macchine, ecc.) e chiaramente segnalate con strisce continue di colore ben visibile";
- "deve essere presente una buona illuminazione delle vie di circolazione interne ed esterne";
- "i punti pericolosi devono essere segnalati conformemente alla segnaletica stradale e nei posti senza visuale devono essere adottati provvedimenti di sicurezza";
- bisogna cercare di separare il più possibile il traffico pedonale dal rimanente traffico aziendale ed eventualmente prendere specifici provvedimenti per evitare investimenti dei pedoni da parte di veicoli;
- "il personale deve essere informato sulla necessità di tenere libere le vie di circolazione, le scale e le uscite di sicurezza".

Per consultare direttamente la presentazione dell'infortunio di cui ci siamo occupati, collegarsi a questa pagina per visualizzare le schede numero **1111**, **348** e **1667** (archivio INFOR.MO. incidenti 2005/2008).

Tiziano Menduto



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

www.puntosicuro.it