PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 19 - numero 4036 di giovedì 22 giugno 2017

Imparare dagli errori: il rischio delle interferenze tra mezzi e pedoni

Esempi di infortuni professionali dovuti ad una cattiva gestione delle interferenze tra i mezzi operativi e le persone a piedi. La dinamica di un infortunio, i fattori causali, i piani di viabilità e la prevenzione.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[PP20014] ?#>

Brescia, 22 Giu ? In diversi articoli del nostro giornale, anche con riferimento alle cause degli infortuni professionali, abbiamo potuto constatare come la **viabilità** in un'azienda, l'**interferenza tra mezzi e persone**, sia un aspetto importante da valutare per aumentare la tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro. Un aspetto a cui spesso non si dà la giusta importanza...

Per questo motivo torniamo a occuparci, attraverso " Imparare dagli errori", rubrica dedicata al racconto e all'analisi degli infortuni lavorativi, dei rischi relativi alle **interferenze** che avvengono nei luoghi di lavoro. Interferenze che riguardano non solo attività diverse in regime di appalto, ma anche, ad esempio, il rischio di investimento, in una stessa attività, per il contatto tra mezzi operativi o tra mezzi e pedoni.

Il caso presentato è tratto, come sempre, dalle schede di **INFOR.MO**., strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio collegato al sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi

Il caso

Ci soffermiamo oggi su un **caso** che riguarda un infortunio che sottolinea le conseguenze della **mancanza di istruzioni atte all'eliminazione di interferenze tra persone a piedi e mezzi**.

L'infortunato è un autotrasportatore ed il giorno dell'infortunio si trova con il mezzo (un camion centinato) proprio avanti all'ingresso di un magazzino portuale, in attesa che il camion venga caricato con alcuni pallet di sacchi di caffè da un carrellista dell'impresa portuale che li inforca e li carica progressivamente, prelevandoli dall'interno del magazzino e depositandoli sul pianale del mezzo di trasporto.

Dopo che alcuni pallet sono già stati caricati sul camion dal carrellista, l'autotrasportatore si porta all'esterno della cabina di guida, lateralmente al rimorchio, per cominciare ad assicurare il carico al mezzo (lavoro del tutto fattibile anche a fine carico); tale operazione è da lui compiuta lanciando da un lato all'altro del rimorchio delle lunghe cinghie. Durante l'azione finale di trazione e chiusura di tali cinghie da parte dell'autotrasportatore, posizionato frontalmente rispetto al fianco del rimorchio dallo

stesso lato dell'ingresso del magazzino, sopraggiunge il carrellista, il quale è uscito in retromarcia con un ulteriore carico sulle forche; l'addetto, dopo aver percorso con il mezzo alcuni metri in linea retta, sempre in retromarcia e senza girarsi all'indietro, passa, non accorgendosene, con una ruota posteriore del carrello sul piede sinistro dell'infortunato che sta chiudendo le cinghie, trovandosi in quella circostanza sulla traiettoria del mezzo in uscita dal magazzino; l'infortunato in quel momento ha la gamba sinistra un po' divaricata e il piede con la punta rivolta all'esterno; in conseguenza il piede subisce l'investimento da parte del mezzo, riportando la frattura del malleolo tibiale sinistro.

Ai controlli effettuati alcuni giorni dopo, "il segnalatore acustico di retromarcia del carrello risultava funzionante. L'area operativa peraltro risulta spesso rumorosa. Si è valutato che l'utilizzo delle scarpe antiinfortunistiche (che non si è potuto accertare fossero in uso) non avrebbe evitato il danno conseguente all'infortunio. È risultato che non fossero presenti, nell'ambito dell'organizzazione aziendale per la sicurezza, istruzioni operative specifiche per gli autotrasportatori e per gli addetti al carico atte a eliminare le interferenze nelle aree operative tra le persone a piedi e i mezzi".

Questi i **fattori causali** individuati:

- "l'infortunato si trovava nella zona operativa di manovra del carrello e non prestava attenzione al sopraggiungere di esso";

- "il carrellista non si è accertato della posizione dell'autotrasportatore durante il percorso in retromarcia".

La prevenzione

Spesso si è sottolineata la necessità di gestire la **viabilità** nelle aziende attraverso l'elaborazione di veri e propri **piani di viabilità.**

Per parlarne facciamo riferimento ad un documento - prodotto in relazione al Piano Mirato di Prevenzione "Carrelli elevatori e viabilità sicura in azienda" dell' ATS Brianza - dal titolo " **Carrelli elevatori e viabilità sicura in azienda. Requisiti essenziali per l'uso in sicurezza dei carrelli elevatori**".

Il documento si sofferma, infatti, sul "**Piano della viabilità aziendale**", un piano scritto che "definisca le regole di circolazione in uso nei reparti e nelle aree esterne dell'Azienda e che stabilisca le misure organizzative e procedurali sufficienti a garantire la sicurezza dei lavoratori rispetto ai rischi connessi con l'uso dei carrelli elevatori e di tutti gli altri mezzi di trasporto (transpallet, auto, camion, ecc.)"

Queste sono alcune **indicazioni che il piano deve prevedere**:

- "lo **stato della pavimentazione** e della sua manutenzione deve essere tale da evitare buche o avvallamenti pericolosi per la stabilità del mezzo e del carico;

- la pavimentazione va tenuta costantemente pulita da scarti di lavorazione al fine di rendere sicuro il transito di persone e mezzi;

- la **segnaletica e cartellonistica**, adottare una chiara segnaletica che permetta di interpretare chiaramente la viabilità aziendale, la disposizione dei luoghi e degli spazi e l'organizzazione complessiva della circolazione interna; dovrà inoltre informare e far rilevare la presenza di pericoli generici e particolari connessi alla viabilità" (ad esempio: prevedere la separazione delle corsie di marcia, evidenziare i luoghi di stoccaggio delle merci, di passaggio dei carrelli e dei pedoni; utilizzare la tradizionale segnaletica verticale per evidenziare le condizioni di "pericolo, indicazione, prescrizione"; evidenziare gli attraversamenti pedonali, gli

STOP, eventuali pericoli particolari e ostacoli; ...);

- "**spazi riservati alle merci**, devono essere stoccate in aree allo scopo dedicate, in modo da lasciare sempre sgombri i pavimenti ed i passaggi per la normale circolazione dei pedoni e dei mezzi di trasporto sulle rispettive vie di circolazione;

- le **corsie riservate ai carrelli ed ai pedoni**, dove è tecnicamente possibile, al fine di evitare il più possibile le 'interferenze' ed i relativi rischi di investimento; a questo proposito si rammenta la necessità di tracciare i relativi attraversamenti, coerenti e funzionali alle reali necessità di spostamento delle persone in azienda;

- **uscite dai luoghi distinte e protette**, dove questo è tecnicamente possibile, per carrelli e pedoni;

- le **misure di prudenza necessarie** (velocità ridotte dei mezzi, uso di specchi nei punti critici e negli incroci tra le corsie e presso le uscite, ecc) per tutte le altre aree dove, la distinzione tra pedoni e mezzi, non è tecnicamente realizzabile;

- **protezione delle aree di sosta e ristoro** (distributori di bevande, ecc) con barriere idonee;

- l'**ubicazione delle uscite di sicurezza** e le procedure in uso per garantire sempre che le uscite di sicurezza siano tenute sgombre da intralci ed apribili; i relativi percorsi di esodo devono anch'essi essere liberi e accessibili;

- le **misure organizzative** per la possibile presenza, sui luoghi di transito e di manovra, di terze persone (autisti, fornitori, clienti, ecc.) che devono essere anch'esse tutelate;

- l'**informazione ai lavoratori** del contenuto del "piano di circolazione interna Aziendale" di cui va lasciata traccia;

- **procedure di controllo aziendali** per la vigilanza sul rispetto concreto delle procedure di sicurezza elaborate nel piano della viabilità. A questo scopo è consigliabile individuare, con apposita procedura formalizzata, un incaricato al controllo periodico frequente (es. un preposto/capo magazziniere)".

Ricordiamo, infine, un articolo di PuntoSicuro che presentando un documento Inail sulla movimentazione delle merci e con riferimento ai cantieri, ha affrontato il tema delle interferenze tra macchine: " Movimentazione merci: la prevenzione e i mezzi di cantiere".

Sito web di INFOR.MO.: abbiamo presentato la scheda numero **4184** (archivio incidenti 2002/2015).

Tiziano Menduto

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it