PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 12 - numero 2482 di martedì 05 ottobre 2010

Imparare dagli errori: incidenti con le autobetoniere

Esempi tratti dall'archivio Ispesl Infor.mo.: incidenti nell'utilizzo di autobetoniere e autobetonpompe. Gli errori procedurali, la viabilità in cantiere, la mancanza di formazione e di dispositivi di protezione. Le misure di prevenzione.

Riprendiamo la presentazione di esempi di incidenti nell'uso di attrezzature di lavoro correlate ad un numero elevato di infortuni professionali.
Nei numeri precedenti abbiamo parlato di albero cardanico e motosega. Ora, cambiando comparto lavorativo, facciamo riferimento agli incidenti nell'uso delle **autobetoniere**.

I casi che presentiamo sono raccolti nell'archivio di INFOR.MO. - strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio collegato al sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi.

I casi
Nel primo caso, avvenuto nel 2006, si parla di un incidente avvenuto ad un **conduttore di un'autobetonpompa**.
In un cantiere edile è presente una autobetonpompa alimentata da autobetoniere.
Per effettuare il passaggio del calcestruzzo tra i mezzi, le autobetoniere devono procedere in retromarcia verso l'autobetonpompa che deve avere, "per consentire l'avvicinamento, la canalina di carico girata trasversalmente".
Nella manovra che causa l'infortunio "la canalina però, probabilmente risultava in posizione longitudinale, pertanto l'infortunato, nel tentativo di girarla", si inserisce tra autobetonpompa e autobetoniera in movimento e rimane "mortalmente schiacciato tra le canaline dei due mezzi".
È evidente l'**errore procedurale**: l'infortunato non doveva inserirsi tra l'autobetonpompa e l'autobetoniera che si avvicinava in retromarcia.
Inoltre è stato rilevato che l'autobetoniera era sprovvista di cicalino sonoro per la retromarcia.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD037] ?#>

Il secondo infortunio si è invece verificato nel 2007, in un cantiere durante le operazioni di **pompaggio del calcestruzzo**.
In particolare un'autobetoniera, dopo aver scaricato il proprio calcestruzzo nell'autopompa, mentre si sta allontanando dal cantiere (percorre circa 13 m) investe un lavoratore con la parte anteriore della cabina.
Il lavoratore dopo essere stato urtato finisce sotto il mezzo ed è "trascinato per alcuni metri subendo lo schiacciamento del cranio sotto una ruota del 2° asse sterzante".
L'autista non si è accorto di nulla "fino a quando non ha notato un altro lavoratore che si sbracciava disperato per segnalare l'accaduto".
Il lavoratore investito "proveniva dal lato opposto a quello di guida e stava attraversando il percorso dell'autobetoniera davanti alla cabina per raggiungere il furgone aziendale che si trovava dalla parte opposta. L'investimento si è verificato nel piazzale adibito a magazzino dell'impresa che stava costruendo, adiacente a questo, un nuovo edificio ad uso uffici e magazzino".
In particolare il piazzale veniva utilizzato in "modo promiscuo sia per l'attività di magazzino sia come area di manovra dei mezzi e materiali per il cantiere" e non "era stata prevista una viabilità specifica per l'attività di cantiere".
Anche in questo caso siamo di fronte a diversi errori procedurali, ma è evidente la mancanza di una **viabilità specifica** per i mezzi del cantiere.

In un terzo caso durante le "manovre di riempimento con calcestruzzo delle casseformi di alcuni pilastri di una **casa in costruzione**", l'infortunato viene colpito alla testa "dal tubo di gettata dell'autobetoniera, che si era intasato e il manovratore per sbloccarlo, ha aumentato la pressione di gettata. Questo ha determinato un movimento brusco del tubo che ha colpito l'operaio". Operaio che non indossava l' elmetto di protezione.
Gli errori procedurali sono stati imputati a carenze di formazione. Inoltre il mancato uso del casco di protezione ha modulato l'incidente, rendendolo più grave.

L'ultimo caso racconta della costruzione di un fabbricato dove c'era la "necessità di realizzare un **getto in calcestruzzo**". L'operatore utilizzando un'autobetoniera si reca al magazzino - distante 1 km ? "per prendere il materiale". Al ritorno in cantiere nasce un problema - non identificato - che comporta "lo sbilanciamento ed il rovesciamento del mezzo e conseguente schiacciamento dell'operatore. L'automezzo era dotato di tettuccio di protezione ma non di struttura ROPS", di un idoneo sistema antiribaltamento ("come adottato in analoghi automezzi da vari costruttori").

La prevenzione
Leggendo i casi presentati, gli elementi di prevenzione che li avrebbero evitati sono evidenti.
Tuttavia per facilitare gli interventi di prevenzione riportiamo alcuni suggerimenti, misure e buone pratiche tratte da un documento Inail dal titolo " La sicurezza sul lavoro nei cantieri stradali"; un documento che contiene diverse schede relative alla sicurezza di macchine e attrezzature.

Riportiamo alcune delle misure di prevenzione e istruzioni per gli addetti alle **autobetoniere**.

Prima dell'uso è bene:
- "verificare l'efficienza delle luci, dei dispositivi di segnalazione acustici e luminosi;
- garantire la visibilità del posto di guida;
- verificare accuratamente l'efficienza dei dispositivi frenanti e di tutti i comandi di guida;
- verificare l'efficienza dei comandi del tamburo;
- controllare l'efficienza della protezione della catena di trasmissione e delle relative ruote dentate;
- verificare l'efficienza delle protezioni degli organi in movimento;
- verificare l'efficienza della scaletta e dell'eventuale dispositivo di blocco in posizione di riposo;
- verificare l'integrità delle tubazioni dell'impianto oleodinamico (con benna di scaricamento);
- controllare che i percorsi in cantiere siano adeguati per la stabilità del mezzo;
- verificare la presenza in cabina di un estintore".

Durante l'uso è necessario:
- "segnalare l'operatività del mezzo col girofaro in area di cantiere;
- adeguare la velocità ai limiti stabiliti in cantiere e transitare a passo d'uomo in prossimità dei posti di lavoro;
- richiedere l'aiuto di personale a terra per eseguire le manovre in spazi ristretti o quando la visibilità è incompleta;
- non transitare o stazionare in prossimità del bordo degli scavi;
- durante gli spostamenti e lo scarico tenere fermo il canale;
- tenersi a distanza di sicurezza durante le manovre di avvicinamento ed allontanamento della benna;
- durante il trasporto bloccare il canale;
- durante i rifornimenti di carburante spegnere il motore e non fumare;
- pulire accuratamente il tamburo, la tramoggia ed il canale;
- segnalare tempestivamente eventuali gravi guasti".

Infine dopo l'uso:
- "eseguire le operazioni di revisione e manutenzione necessarie al reimpiego, con particolare riguardo ai pneumatici ed i freni, segnalando eventuali anomalie;
- pulire convenientemente il mezzo curando gli organi di comando".

Pagina introduttiva del sito web di INFOR.MO.: nell'articolo abbiamo presentato le schede numero **626**, **833**, **1905 e 2025** (archivio incidenti 2005/2008).

Tiziano Menduto

 Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it