

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 11 - numero 2155 di martedì 28 aprile 2009

Imparare dagli errori: incidenti nei turni lavorativi notturni

Esempi tratti dall'archivio Ispesl Infor.mo.: un incidente in un cantiere ferroviario. La mancata percezione di un treno in arrivo, una convinzione errata sul suo percorso e il transito in una zona pericolosa.

Pubblicità

Con l'idea che gli esempi di incidenti possano essere più immediati ed efficaci nel sensibilizzarci sui rischi nei luoghi di lavoro, proseguiamo con la nostra rubrica "Imparare dagli errori" prendendo spunto da INFOR.MO., uno strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio contenuti nell'archivio del sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi.

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

.

Nella precedente puntata di "Imparare dagli errori" siamo andati alla ricerca delle origini delle distrazioni. Ad esempio la stanchezza, l'affaticamento, un alto grado di stress lavoro correlato, eventuali difficoltà personali, disturbi del sonno o turni di lavoro non adeguati.

Continuiamo a farlo presentando qualche scheda di incidenti avvenuti in relazione a turni di lavoro notturni.

Il caso di cui ci occupiamo è relativo ad **attività in un cantiere ferroviario**.

L'infortunato era un "dipendente di una ditta che si occupava della manutenzione delle linee ferroviarie" e il suo compito era "quello di avvistatore, cioè doveva apprestare la segnaletica per indicare la presenza di un cantiere lungo la linea ferroviaria, in modo da regolamentare il traffico dei treni durante i lavori".

Mentre lavorava durante il turno notturno ha incominciato a camminare lungo i binari per rendere visibili ai treni in arrivo la presenza di un cantiere - relativo al rifacimento di una linea ferroviaria ? "composto da due treni cantiere posti a circa 1.5 km di distanza l'uno dall'altro".

Intorno alle 22:50 mentre stava apprestando la segnaletica l'infortunato si trovava in mezzo alle rotaie e non, come da disposizione, "lungo i camminamenti predisposti a margine dei binari, usati da chi ha il compito di lavorare lungo i binari, in quanto erano impraticabili a causa della vegetazione troppo alta".

Il macchinista del treno in arrivo ha visto l'infortunato, munito di apposito giacca catarifrangente, ma, "data l'oscurità, non è riuscito a capire se questi si trovava in mezzo ai binari o a lato. Quando si è accorto che era in mezzo ai binari, ha segnalato il suo arrivo, ma senza successo, e ha incominciato a frenare".

"L'infortunato, accorgendosi solo all'ultimo momento dell'arrivo del treno, è stato travolto ed è morto sul colpo".

Tra le ipotesi per cui l'operaio non ha posto attenzione all'arrivo del treno potrebbe esserci anche quella di non essersi spostato in quanto erroneamente convinto che il treno sarebbe passato sul binario parallelo.

Gli elementi determinanti dell'incidente sono però chiari.

Intanto il **transito in una zona pericolosa**, cioè il camminamento in mezzo ai binari, considerando che dovrebbero essere utilizzati sempre gli itinerari sicuri di cui all'Art. 8 della legge 191/74.

Itinerari che in questo caso erano poco praticabili. Ricordiamo che a tal proposito l'articolo citato indica che :

Lungo le linee parallelamente ai binari, nei piazzali di stazione, negli scali, nei depositi locomotive ed in genere in ogni impianto interessato da binari in esercizio, devono, per quanto possibile, essere realizzati e mantenuti in buone condizioni di percorribilità appositi sentieri pedonali, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili; gli attraversamenti dei binari devono essere muniti di passatoie a raso. Gli schemi di detti itinerari devono essere resi noti al personale mediante affissione negli impianti interessati.

Nei grandi piazzali di stazione, ove ciò sia necessario, si dovranno realizzare idonee piazzole di ricovero opportunamente segnalate.

Gli itinerari, ove necessario, dovranno essere opportunamente evidenziati con apposite segnalazioni.

Altri elementi che hanno favorito l'incidente sono probabilmente la "scarsa illuminazione" e la **mancata percezione** del sopraggiungere del treno o l'**erronea convinzione** che il treno non sarebbe passato su quel binario.

Al di là del singolo incidente cosa ci raccontano i dati relativi agli incidenti che capitano nei **turni notturni**?

Le ricadute negative che le problematiche del lavoro a turni possono avere sia sulla vigilanza che sulla performance lavorativa sono note, anche se l'adeguamento al lavoro notturno e la tolleranza nei confronti dei suoi possibili effetti variano ampiamente tra i lavoratori.

In linea generale ? come individuato in una ricerca dello studio Eurispes - il lavoro notturno rappresenta un fattore di rischio negativo per la salute dei lavoratori, in quanto l'organismo umano risulta maggiormente vulnerabile durante la notte: il livello di vigilanza viene alterato dalla povertà di stimoli e dall'affaticamento conseguente l'attività lavorativa.

Un esempio?

Tra le 4 e le 6 del mattino il tasso di incidenti dovuti a fatica, che coinvolgono autocarri, è 10 volte superiore al tasso diurno, quando il traffico è maggiore.

Ricordiamo che il D.lgs. n.66 del 8 aprile 2003 per attenuare i problemi connessi al lavoro notturno ha imposto controlli preventivi e periodici adeguati al rischio a cui il lavoratore è esposto (art.14).

Inoltre qualora sopraggiungessero condizioni di salute, accertate dal medico competente o dalle strutture sanitarie pubbliche, che comportino l'inidoneità alla prestazione di lavoro notturno, il decreto ha stabilito la possibilità del lavoratore di essere assegnato al lavoro diurno, in altre mansioni equivalenti, se esistenti e disponibili (art.15).

Per consultare la scheda dell'infortunio collegarsi a questa pagina del sito web di INFOR.MO. e successivamente visualizzare, attraverso una funzione di ricerca, la scheda del **caso 60**.

Tiziano Menduto

Pubblicità



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it