

Imparare dagli errori: se non si evitano le interferenze

Esempi di infortuni professionali dovuti ad una cattiva gestione delle interferenze tra i mezzi operativi e tra i mezzi in fase di movimentazione e le persone a piedi. Le dinamiche degli infortuni, i fattori che li hanno causati e la prevenzione.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[USB037] ?#>

Brescia, 8 Giu ? Sono innumerevoli gli articoli, i documenti, le buone prassi e le norme che ci mettono in guardia costantemente dalle **interferenze** che avvengono nei luoghi di lavoro. Interferenze che possono essere tra attività diverse, per esempio in relazione alla gestione degli appalti nei luoghi di lavoro, o più semplicemente interferenze in una stessa attività tra mezzi operativi, tra mezzi e pedoni.

Ed è su questa seconda categoria di problematiche che ci soffermiamo nella prima tappa della rubrica " Imparare dagli errori", dedicata all'analisi degli infortuni lavorativi, che vuole raccontare il mondo delle pericolose interferenze nei luoghi di lavoro.

Pericoli che, in questo ultimo caso, possono anche dipendere da una cattiva **gestione della viabilità aziendale**, cioè di quanto - ad esempio con riferimento a strutture, organizzazione, regole, mezzi, ... - è connesso con gli spostamenti delle persone, dei mezzi di trasporto, delle materie prime e dei prodotti all'interno degli spazi aziendali.

I casi presentati sono tratti, 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

I casi

Il **primo caso** riguarda un infortunio avvenuto per **mancanza di un'adeguata segregazione** dei luoghi interessati da possibili interferenze.

Un lavoratore, operaio meccanico, si trova in officina per effettuare lavori di riparazione sul mozzo ruota sinistra di un camion. Dopo aver sollevato il mezzo ed averlo posizionato su appositi assi in legno inizia le operazioni di lavoro; mentre è intento ad operare il camion si inclina a causa di un contatto tra lo stesso ed un altro mezzo in retromarcia guidato da un altro operatore. Il lavoratore rimane schiacciato tra il mozzo della ruota ed il pavimento all'altezza dell'emitorace sinistro riportando trauma toracico, fratture costali multiple, emo-pneumotorace, frattura dello sterno e del corpo scapola sinistro.

Nel documento di valutazione dei rischi il datore di lavoro non ha previsto, per le attività svolte in officina, adeguate misure di prevenzione quali una adeguata segnaletica, una adeguata distanza tra i mezzi operativi, una adeguata segregazione dei luoghi interessati da possibili interferenze.

Il **fattore causale** individuato nella scheda indica che la "zona dove si operava non era segnalata e segregata al fine di prevenire interferenze con altri mezzi".

Il **secondo caso** riguarda un infortunio dovuto alla cattiva **gestione delle interferenze tra persone a piedi e mezzi in fase di movimentazione**.

Un lavoratore sta attraversando il piazzale della Ditta per raggiungere la sua postazione di lavoro situata nel piazzale, quando viene travolto da una pala gommata - adibita al trasporto di tronchi di legno - guidata da un altro operaio specializzato della stessa Ditta.

Si segnala che il piazzale della ditta era adibito allo stoccaggio delle materie prime (tronchi) ed al trasporto degli stessi tra le varie zone di lavorazione.

E per le operazioni di movimentazione sul piazzale erano utilizzate: 3 pale gommate con accessori per sollevamento tronchi, 1 caricatore gommato, autotreni o mezzi per il trasporto delle materie prime e per il carico del materiale finito.

Tuttavia il piazzale risultava sprovvisto di idonei percorsi, di segnaletica e di procedure per evitare il più possibile l'interferenza tra mezzi in fase di movimentazione e personale a terra.

Dunque questi sono i **fattori causali** individuati:

- "il conduttore di una pala gommata, adibita al trasporto di tronchi di legno, investiva accidentalmente l'infortunato, anche a causa della scarsa visibilità dovuta all'attrezzatura di sollevamento tronchi montata sulla stessa pala gommata";
- "il piazzale sprovvisto di idonei percorsi e di segnaletica per evitare il più possibile l'interferenza tra mezzi in fase di movimentazione e personale a terra";
- "l'infortunato attraversava il piazzale esterno, sprovvisto di segnaletica e percorsi pedonali, per ritornare alla sua postazione di lavoro".

La prevenzione

Quando parliamo sul nostro giornale del tema della **viabilità aziendale** e delle **interferenze tra mezzi** facciamo spesso 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, al di là dei problemi specifici dei carrelli elevatori, dedica un capitolo proprio alla **viabilità sicura in azienda** e ricorda che non si deve considerare la viabilità generale solo come un problema complementare ? "difficilmente gestibile per il suo carattere precario e dinamicamente variabile" in base a diversi fattori contingenti quali le possibili interferenze causate da ditte esterne, la varietà di percorsi e stazionamenti dei mezzi di trasporto - bisogna "puntare ad un'organizzazione che consideri importante anche il problema della viabilità come una possibile causa di gravi incidenti per investimento nelle aziende".

Oltre ad invitare i lettori ad affrontare in modo organico il problema della viabilità, il documento suggerisce di:

- "semplificare e ridurre il più possibile i flussi dei prodotti, basandosi sul layout aziendale e limitare al massimo le operazioni di trasporto interno, anche utilizzando, dove possibile, dei sistemi automatici d'avanzamento dei prodotti, quali, ad esempio, i nastri trasportatori;
- riunire in un unico blocco, se possibile, gli spogliatoi, i servizi igienici, i lavabo, le docce ed i locali di riposo: una razionale dislocazione dei servizi igienico-assistenziali permette di realizzare delle strutture complete, agevoli da gestire limitando così le necessità di transito dei pedoni all'esterno dei fabbricati;
- qualora vi fossero due accessi stradali è buona regola optare per il senso unico nei piazzali esterni dedicando un accesso all'entrata e l'altro all'uscita; in questo modo si dimezza automaticamente il rischio di investimento da camion e muletti";
- dare la massima diffusione "di quanto definito a tutti i lavoratori, fornitori e visitatori, relativamente a quali siano le regole di viabilità che vigono in azienda".

Riguardo poi in particolare ai **cantieri**, ricordiamo che il **D.Lgs. 81/2008** all'articolo 108 del Titolo IV (Cantieri temporanei o mobili) indica che "fermo restando quanto previsto al punto 1 dell'allegato XVIII, durante i lavori deve essere assicurata nei cantieri la viabilità delle persone e dei veicoli".

Per concludere riportiamo, a questo proposito, quanto contenuto nel citato punto 1 dell'allegato XVIII del Testo Unico:

1. Viabilità nei cantieri

1.1. Le rampe di accesso al fondo degli scavi di splateamento o di sbancamento devono avere una carreggiata solida, atta a resistere al transito dei mezzi di trasporto di cui è previsto l'impiego, ed una pendenza adeguata alla possibilità dei mezzi stessi. L'accesso pedonale al fondo dello scavo deve essere reso indipendente dall'accesso carrabile; solo nel caso in cui non fosse possibile realizzare tale accesso, la larghezza delle rampe deve essere tale da consentire un franco di almeno 70 centimetri, oltre la sagoma di ingombro del veicolo. Qualora nei tratti lunghi il franco venga limitato ad un solo lato, devono essere realizzate piazzuole o nicchie di rifugio ad intervalli non superiori a 20 metri lungo l'altro lato.

1.2. I viottoli e le scale con gradini ricavati nel terreno o nella roccia devono essere provvisti di parapetto nei tratti prospicienti il vuoto quando il dislivello superi i 2 metri.

1.3. Le alzate dei gradini ricavati in terreno friabile devono essere sostenute, ove occorra, con tavole e paletti robusti o altri sistemi che garantiscano idonea stabilità.

1.4. Alle vie di accesso ed ai punti pericolosi non proteggibili devono essere apposte segnalazioni opportune e devono essere adottate le disposizioni necessarie per evitare la caduta di gravi dal terreno a monte dei posti di lavoro.

1.5. I luoghi destinati al passaggio e al lavoro non devono presentare buche o sporgenze pericolose e devono essere in condizioni tali da rendere sicuro il movimento ed il transito delle persone e dei mezzi di trasporto ed essere inoltre correttamente aerati ed illuminati.

1.6 Le vie ed uscite di emergenza devono restare sgombre e consentire di raggiungere il più rapidamente possibile un luogo sicuro.

1.7 In caso di pericolo i posti di lavoro devono poter essere evacuati rapidamente e in condizioni di massima sicurezza da parte dei lavoratori.

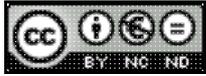
1.8 Il numero, la distribuzione e le dimensioni delle vie e delle uscite di emergenza dipendono dall'impiego,

dall'attrezzatura e dalle dimensioni del cantiere e dei locali nonché dal numero massimo di persone che possono esservi presenti.

1.9 Le vie e le uscite di emergenza che necessitano di illuminazione devono essere dotate di una illuminazione di emergenza di intensità sufficiente in caso di guasto all'impianto.

Sito web di INFOR.MO.: abbiamo presentato le schede numero **8422** e **3244** (archivio incidenti 2002/2015).

Tiziano Menduto



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it