

## ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 14 - numero 2821 di giovedì 22 marzo 2012

### Imparare dagli errori: prevenire gli incidenti nell'autotrasporto

*Esempi tratti dall'archivio Infor.mo.: infortuni correlati all'utilizzo di autoveicoli adibiti al trasporto merci. Il rifornimento, il parcheggio dell'automezzo e i cantieri stradali. La prevenzione del rischio di incidente stradale.*

Brescia, 22 Mar ? Concludiamo, con questa puntata di "Imparare dagli errori", il breve viaggio attraverso gli **infortuni professionali correlati all'uso di autoveicoli adibiti al trasporto merci**, viaggio che si è soffermato in particolare sulle problematiche collegate alle operazioni di carico e scarico e sugli incidenti correlati alla manutenzione. Purtroppo la nostra fonte di informazioni sugli infortuni - l'archivio di INFOR.MO., strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio - non raccoglie che in modo sporadico gli incidenti che avvengono in strada: quelli che presenteremo oggi sono in realtà per lo più incidenti correlati alle operazioni di parcheggio e rifornimento. Tuttavia, consapevoli delle problematiche relative agli incidenti stradali nell'utilizzo dei veicoli adibiti al trasporto merci, concludiamo questo viaggio con una raccolta di dati e suggerimenti sulla **prevenzione degli infortuni da incidente stradale**.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD016] ?#>

#### I casi

Il **primo caso** è relativo alle attività di **rifornimento**.

Un autista si trova nel cortile della ditta ed è intento a rifornire di carburante il camion **senza averlo frenato**. Improvvisamente viene schiacciato dal mezzo contro il muro di recinzione.

Le indagini hanno messo in rilievo che il camion era spento e posizionato sul lato sinistro nei pressi della colonna di rifornimento; nell'avanzamento improvviso il mezzo curvava leggermente a sinistra provocando l'infortunio.

Chiaramente lo stazionare nei pressi dell'automezzo senza averlo frenato è un chiaro errore procedurale.

Il **secondo caso** è relativo a errori nel **parcheggio dell'automezzo**.

Un lavoratore si accorge che il camion in sosta presso l'impianto di betonaggio si sposta leggermente verso una colonna di sostegno del silos (era stato parcheggiato in un avvallamento del terreno).

Cerca di salire a bordo per frenarlo ma rimane incastrato fra la portiera (finita contro la colonna) e il telaio del veicolo che era avanzato. Muore a causa dello schiacciamento del torace.

Dai rilievi è emerso che **la marcia non era inserita e che il freno a mano non era stato tirato**. Il camion non poteva essere messo in altro luogo dato che doveva stare sotto alla centrale di betonaggio.

Per finire segnaliamo un **terzo caso** relativo ad un incidente durante lavori nei **cantieri stradali**.

Durante i **lavori notturni di manutenzione** e pulizia della corsia di emergenza della autostrada A4 in occasione della costruzione della quarta corsia, un camion autoarticolato tampona il furgoncino di segnalazione con il "freccione" che viene proiettato nella zona lavorativa investendo e provocando la morte di due lavoratori.

Un terzo lavoratore su motospazzatrice rimane ferito.

La segnaletica era incompleta.

Questi i fattori determinanti segnalati nella scheda di INFOR.MO.:

- il camionista perde il controllo del camion ed investe la zona dei lavori;
- la segnaletica è insufficiente, con riferimento alla tabella 41 del DM 12/7/2003.

## La prevenzione

Come premesso nell'introduzione ci soffermiamo oggi sugli incidenti stradali e per farlo riportiamo innanzitutto alcuni dati contenuti nella Terza relazione intermedia della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro, relazione approvata dalla Commissione nella seduta del 17 gennaio 2012.

I dati disponibili relativi agli infortuni del 2010 ci mostrano che "gli infortuni in itinere sono scesi del 4,7 per cento (dai 93.037 casi del 2009 agli 88.629 del 2010), mentre quelli in occasione di lavoro dell'1,5 per cento (da 697.075 a 686.745)".

Tuttavia tra questi ultimi è da segnalare "l'impennata degli infortuni occorsi ai lavoratori che operano sulla strada (autotrasportatori merci, autotrasportatori di persone, rappresentanti di commercio, addetti alla manutenzione stradale, ecc.), passati dai 50.969 casi del 2009 ai 53.679 del 2010 (+5,3 per cento): il valore più alto dal 2005, primo anno di rilevazione strutturale e completa del dato".

Venendo ai casi mortali, "scendono del 10,9 per cento le morti in itinere (da 274 a 244) e del 5,5 per cento quelle in occasione di lavoro (da 779 a 736). Tra questi, in calo anche i decessi per circolazione stradale in ambito lavorativo (-3,9 per cento): da 308 a 296".

Alcuni atti del workshop " La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Compiti delle imprese", che si è tenuto il 7 ottobre 2010, hanno offerto dati per la comprensione del fenomeno e suggerimenti per la prevenzione.

L'intervento " Progetto 'Sicurezza nel trasporto pesante'", a cura di Sandro Vedovi, responsabile dei progetti della Fondazione ANIA, riscontra che "nel corso degli anni sono diminuiti gli incidenti considerati pericolosi, probabilmente grazie alle migliori condizioni sia infrastrutturali che dei veicoli stessi". Tuttavia crescono gli infortuni su strada che coinvolgono i lavoratori professionali e in itinere. Infatti le vittime sulla strada rappresentano il 55,8% degli infortuni mortali sul lavoro (secondo i dati Inail 2009 su 1050 infortuni sul lavoro mortali, 586 sono infortuni stradali mortali). In particolare, sempre in relazione ai dati Aci/Istat, "negli ultimi trent'anni, i morti delle strade causati dai mezzi pesanti sono diminuiti del 48,7%, mentre, i feriti sono aumentati del 86% circa". Se il totale dei feriti per gli incidenti stradali "è aumentato del 50% circa", i mezzi pesanti fanno dunque "registrare un incremento quasi doppio".

Vediamo qualche dato sulle **cause d'incidentalità** (secondo l'indagine CIRSS 2008):

- "il 91,7% degli incidenti stradali che vedono coinvolti TIR sono riconducibili al comportamento errato dei conducenti dei veicoli. Di questi, il 50% degli incidenti monitorati sono attribuibili interamente al conducente del mezzo pesante;
- stanchezza, colpi di sonno, l'inosservanza delle regole del codice stradale, l'alta velocità, le distrazioni alla guida, sono le cause principali di incidentalità;
- l'indagine a campione dimostra che il 43,6% dei sinistri sono avvenuti per tamponamenti, cambio corsia e per l'investimento del pedone, tutti elementi che di fatto possono essere ricondotti ad una mancata attenzione del guidatore;
- il 40,6% degli incidenti si sono verificati per l'inosservanza delle regole in prossimità degli incroci o i sorpassi inadeguati: ancora una volta, quindi, a comportamenti scorretti del conducente".

Nell'intervento " La valutazione del rischio di incidente stradale nel settore dell'autotrasporto" ? a cura della D.ssa Santina Bruno (Direttore SPRESAL ASL Cuneo 2 Alba Bra) - sono elencati i principali **comportamenti a rischio da valutare**:

- "uso-abuso di sostanze ad azione psicotropa: farmaci, droghe, alcol ( stato di vigilanza, prontezza di riflessi, capacità di giudizio, stato di coscienza, percezioni sensoriali, coordinazione dei movimenti, percezione del rischio, tono e forza muscolare);
- alimentazione inappropriata;
- utilizzo di apparecchiature di comunicazione".

E sempre in merito al fattore umano è necessario tener conto anche degli **orari di lavoro e tempi di riposo**:

- "organizzazione del lavoro e percezione della fatica: guida per un elevato numero di ore, scarso riposo, elevata velocità di trasporto, guida tra le 2 e le 5 del mattino, prolungate attese in porti o dogane". Con riferimento a "affaticamento visivo in particolare in caso di guida notturna" e "affaticamento per prolungata posizione degli arti a ginocchia flesse durante la guida";
- "sonnolenza e disturbi del sonno: privazione di sonno, colpo di sonno, insonnia, lavoro intervallato, lavoro a turni etc".

Senza dimenticare lo **stress correlato alla guida**:

- " stress psicofisico dovuto alla guida in condizioni di traffico eccessivo;
- stress psicofisico dovuto a orari e ritmi di lavoro eccessivi;
- stress psicofisico dovuto alla variazione continua di orari dei pasti e del sonno;

- stress psicofisico dovuto al rumore (urbano, quello del mezzo, della radio e dei motorini diesel per refrigeramento)".

Concludiamo ricordando che la relatrice nell'intervento si occupa anche di idoneità alla guida, di sorveglianza sanitaria, delle problematiche relative al veicolo di trasporto, dei fattori ambientali (il fattore strada e i fattori climatici) e della manutenzione del mezzo.

Pagina introduttiva del sito web di INFOR.MO.: nell'articolo abbiamo presentato le schede **358**, **425** e **1566** (archivio incidenti 2005/2008).

Tiziano Menduto



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

---

[www.puntosicuro.it](http://www.puntosicuro.it)