

UN VIAGGIO SENZA RITORNO

a cura di Fabio Aina, Alessandro Sansonna, Servizio Pre. S.A.L della Asl NO

Che cosa è successo

Un camionista addetto al trasporto merci è morto folgorato dai cavi dell'alta tensione mentre alzava il cassone del proprio camion.

Chi è stato coinvolto

Francesco, un giovane padre di famiglia piemontese, con diversi anni di esperienza come trasportatore di bitume per l'asfaltatura dei cantieri.

Dove e quando

L'infortunio è avvenuto in un pomeriggio di giugno del 2005, lungo una pista del cantiere per la costruzione di una grande opera nel territorio novarese.



Come

Il mattino presto, appena prima delle sei, Francesco si trova con i suoi colleghi Andrea e Lorenzo all'impianto di betonaggio di Santhià. Da qui tutti e tre avrebbero dovuto compiere, durante il corso della giornata, tre viaggi fino al cantiere in provincia di Novara distante circa 50 km, per portare il bitume con cui asfaltare una pista nella valle del Ticino; Francesco non era mai stato prima in quel cantiere.

Nel pomeriggio, al termine del terzo viaggio, Francesco, deposita il proprio carico all'interno del cantiere in un avallamento ai piedi di una salita. Poi percorre la salita con il camion e si ferma in un piazzale in piano dove si occupa della pulizia e della chiusura del cassone per evitare di perdere materiali durante il viaggio di ritorno e causare problemi alla circolazione.

Il piazzale si trova sotto alcuni cavi di una linea ad alta tensione da 132 kV; Francesco, non rendendosi conto del pericolo, scende dal camion e comanda il sollevamento del cassone.



A quel punto una scarica di corrente elettrica, originata dal conduttore di alta tensione, attraversa il camion provocando l'esplosione dei pneumatici e si disperde a terra. Il camion prende fuoco e Francesco, investito dalla potentissima scarica elettrica, muore sul colpo.

Perché

L'area dell'incidente in passato era di tipo agricolo.

Per lo svolgimento dei lavori era stata predisposta una pista di cantiere, in pratica una strada per scendere nella valle del Ticino e, per realizzarla, era stata rimossa una notevole quantità di terreno. Percorrendo la pista in salita, la piazzola dove Francesco si è fermato, era la prima area in piano disponibile.

L'area non era delimitata da segnaletica e, a causa dell'altezza dei cavi da terra (circa otto metri e mezzo), presentava problemi di sicurezza soprattutto in caso di avvicinamento con mezzi di trasporto che avrebbero potuto trovarsi a una distanza dai cavi non sufficientemente sicura.



In quei giorni diversi mezzi avevano percorso la pista per recarsi nelle diverse zone del cantiere. Nei pressi dell'area pericolosa era presente sulla pista soltanto un "portale limitatore di sagoma" alto 5,60 m privo di segnaletica di sicurezza.



Cosa si è appreso dall'inchiesta

Andrea e Lorenzo avevano accompagnato Francesco durante il primo viaggio della mattina anche per illustrargli il percorso. Ma, per evitare di intralciarsi nelle operazioni di scarico, hanno organizzato i successivi trasporti distanziandosi circa 10 minuti l'uno dall'altro. In questo modo i colleghi non hanno potuto essere testimoni diretti dell'accaduto.

Alla domanda su quali informazioni lui e i colleghi avessero ricevuto in merito allo svolgimento dei lavori, Andrea riferisce

“Il lavoro consisteva nel caricare l'automezzo, recarsi presso il cantiere per lo scarico, successivamente bisogna recarsi in un posto dove non si intralcia il traffico di cantiere per pulire il ribaltabile”.

Ha inoltre aggiunto che occorre sollevare il ribaltabile dopo le operazioni di scarico del bitume.

“Perché è l'unico modo per poterlo pulire bene per poi chiudere il portellone e viaggiare in sicurezza”.

Entrambi i colleghi hanno dichiarato di aver sempre vuotato il proprio carico e sollevato il cassone nell'area ai piedi della salita.

Generalmente le linee elettriche aeree ad alta tensione si trovano a debite distanze di sicurezza dal piano stradale e dalle abitazioni. L'area dove si è verificato l'incidente, però, era stata oggetto di interventi considerevoli che l'avevano trasformata rendendola soggetta alla normativa prevista per le aree di cantiere che impone una verifica particolare delle distanze.

La mancanza di delimitazione dell'area di pericolo e l'assenza di indicazioni segnaletiche hanno indotto l'autista a ritenere l'area adatta ai normali lavori di cantiere tra i quali anche il ribaltamento del cassone.

Indicazioni per la prevenzione

Per i lavoratori che accedono ai cantieri occasionalmente, non è sempre agevole valutare il rischio a cui possono andare incontro (in questo caso di tipo elettrico) per cui la mancanza di segnaletica di pericolo potrebbe far pensare a un'assenza di rischi. In questo caso, il lavoratore non aveva ricevuto alcuna indicazione da preposti o altri addetti sul corretto svolgimento delle proprie mansioni.

Durante la realizzazione di un'opera, gli accessi al cantiere devono essere ben delimitati specialmente in prossimità di linee aeree a conduttori nudi in tensione. In specifico è fondamentale esporre sempre idonei segnali indicanti il rischio di elettrocuzione, assicurandone la visibilità nelle zone dove il rischio può manifestarsi.

In caso di ricorso a subappalti, inoltre, è importante riuscire a fornire precise indicazioni sulle modalità di svolgimento dei lavori poiché spesso gli operatori non sono in grado di percepire le situazioni di pericolo.

Ancora una volta emerge l'importanza del coordinamento tra i diversi operatori già in fase di elaborazione del progetto e, soprattutto, durante la fase di realizzazione dei lavori in cui la presenza simultanea di imprese differenti su uno stesso cantiere può comportare un aumento dei rischi per la sicurezza.

Per maggiori informazioni contattare:

Centro Regionale di Documentazione per la Promozione della Salute, ASL TO3

Via Sabaudia 164, 10095, Grugliasco (TO)

Tel. 01140188210-502 - Fax 01140188501 - info@dors.it