



Officina sicura

Un approfondimento su alcuni temi legati alla sicurezza sul lavoro durante la manutenzione di veicoli stradali e attrezzature destinate ad operare sugli stessi

versi decenni, tenuto conto che nessuno ha la sfera di cristallo.

ManTra riprende il tema, finora troppo trascurato, dell'officina sicura, argomento basilare per il futuro della Manutenzione.

Bruno Sasso

L'argomento di moda di questi mesi sono le infrastrutture. Non ci sono solo quelle stradali o ferroviarie, ma anche quelle telematiche, aeroportuali eccetera e perché no navali.

È di questi giorni il cedimento "totale" della diga foranea del porto di Rapallo a causa delle mareggiate e del forte vento. È uno scenario impressionante, fortunatamente senza vittime umane. Ci hanno rimesso, si fa per dire, circa 200 barche di tutte le dimensioni, praticamente distrutte. Il novello Savonarola potrebbe affermare che si tratta di redistribuzione della ricchezza, così tutti potranno avere una barca a remi...

Al di là delle suggestioni "politiche" ci si chiede: cosa avrebbe potuto fare la Manutenzione per impedire il collasso di un'opera importante con pochi anni (circa 15) di vita? Ad esempio una analisi dei rischi, una valutazione del degrado/usura dell'opera, messa in cantiere di azioni mitigatrici tipo rinforzare le scogliere esterne di supporto, visto comunque che il mare non segue regole prestabilite. Riprenderemo nel numero di dicembre della rivista il tema, cercando di capire cosa significa, anche dal punto di vista manutentivo, l'analisi costi/benefici per infrastrutture che hanno un ciclo di vita di di-

Torniamo sul tema dell'officina sicura, per la quale è già stato introdotto il concetto di "VOC free" a proposito dei prodotti di pulizia privi di frasi di rischio, affrontando questa volta altri temi specialistici strettamente legati alla sicurezza sul lavoro durante la manutenzione di veicoli stradali e attrezzature destinate ad operare sugli stessi.

Spazi confinati e pavimenti a norma

L'ergonomia dei luoghi di lavoro e la corretta applicazione delle norme di settore rappresentano l'elemento centrale di una politica attiva di sicurezza. Le officine di manutenzione veicoli stradali e ferroviari, in particolare, necessitano di un'attenta valutazione in ordine alla fruibilità degli spazi confinati e alla loro conformità rispetto al DPR 177/2011 che reca norme per la qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi operanti in ambienti sospetti di inquinamento o confinanti.

Pur non trattandosi di vincoli particolarmente stringenti per aziende strutturate, spesso si trascura di effettuare una valutazione dei rischi così approfondita da comprendere le suddette prescrizioni rife-

rite alle fosse di visita.

Queste ultime devono in ogni caso risultare sufficientemente illuminate/illuminabili, dotate di superfici idonee alla prevenzione dei rischi da caduta/scivolamento, di dimensioni adatte e, in molti casi, dotate di coperture pedonabili. Un tema a sé è rappresentato dalle pavimentazioni: non sono molte, infatti, le aziende che effettuano una valutazione di compatibilità ATEX per le proprie officine? Quanti RSPP hanno considerato la conducibilità dei pavimenti in presenza di lavorazioni che richiedono l'uso di apparecchiature elettriche o su veicoli a propulsione elettrica privi del doppio isolamento? In entrambi i casi il "fai da te" è potenzialmente molto pericoloso per i datori di lavoro, cui il Dlgs 81/08 imputa la principale responsabilità: un investimento nell'assessment dei propri impianti da parte di chi già ha affrontato questi temi in questo specifico ambiente appare come la prima misura per la mitigazione del rischio.

Buone pratiche antincendio

La letteratura del settore appare corposa e completa, purtuttavia esistono ancora aree di incertezza rispetto ai veicoli di trasporto pubblico. Nel corso del 2018 è stata emanata la Circolare Interministeriale del Ministero dell'Interno Prot. 300/A/2436/18/113/31 e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. 6575/RU del 23 marzo u.s., a tema "dotazione di estintori portatili su autobus". La stessa ricorda che a bordo autobus, a causa dei possibili effetti di irritazione degli occhi e delle mucose per gli occupanti, non possono essere impiegati gli estintori a polvere e raccomanda l'impiego di estintori a base d'acqua compreso quelli a schiuma. La sostituzione di quelli a polvere sarà ovviamente graduale, essendo la stessa prevista in occasione della prima scadenza di revisione con sostituzione dell'agente estinguente e comunque entro 3 anni. Pur tuttavia dai consulenti di settore emerge una certa impreparazione data dalla scarsa conoscenza del tema. Nel frattempo, occorre informare/formare il personale aziendale e in primis i conducenti che, in caso di principio di incendio nel vano passeggeri, l'estintore a polvere, finché presente a bordo, potrà essere utilizzato solo dopo avere fatto scendere i passeggeri stessi. Fino alla sostituzione nei tempi indicati, la presenza a bordo autobus di estintori a polvere non darà problemi in occasione della revisione MCTC, né comporterà sanzioni da parte della Polizia Stradale.

Ben più critica è la situazione relativa ai sistemi di spegnimento di bordo che, pur non obbligatori, cominciano ormai a costituire una dotazione standard almeno per i acquistati sul mercato finan-



ziato o comunque dalle principali aziende a partecipazione pubblica. Come noto, il DM 10/3/1988 all'allegato VI.4 sancisce che l'attività di controllo periodica e la manutenzione degli impianti e delle attrezzature antincendio deve essere eseguita da personale "competente e qualificato", ma nella realtà tale condizione è difficilmente determinabile: i manutentori, infatti, risultano al massimo formati sulla specifica tecnologia ma non sul "sistema autobus" inteso quale insieme di tecnologia+ambiente di utilizzo, esattamente come avviene per le omologazioni, che spesso risultano di prodotto e non di sistema. Un gruppo di lavoro costituito in seno a ManTra sta affrontando l'intero tema in maniera organica, con l'obiettivo di produrre una linea guida nel corso del 2019.

Propulsione elettrica: quale futuro per le officine?

Ultimo non ultimo, la diffusione ormai avviata di veicoli stradali a propulsione elettrica è destinata a mutare profondamente non solo i processi nelle officine ma anche il layout delle stesse e l'organizzazione del lavoro, con nuove competenze richieste, ad esempio personale abilitato e istruito rispetto ai lavori su impianti in corrente continua a bassa tensione superiore a 48 V.

Lo stesso lavaggio tecnico dei veicoli alimentati a batteria non è sempre possibile utilizzando le usuali lance ad alta pressione, così come la presenza del doppio isolamento impone una formazione specifica di tutto il personale che mette mano a veicoli con ricarica conduttiva.

È solo un cenno, ma rappresenta l'anticipo di un cambiamento imminente quanto ineluttabile, per il quale occorre prepararsi per tempo: i corsi messi a punti da ManTra e in corso di pianificazione per il 2019 rappresentano la risposta più rapida e completa a questa esigenza.



Alessandro Sasso
Presidente Man.Tra,
Coordinatore
Regionale A.I.MAN.
Liguria