



Osservatorio Sicurezza - Ordine Architetti di Bologna

Newsletter 5/17

1) Testo Unico sicurezza sul lavoro versione maggio 2017

È stata pubblicata sul sito dell'Ispettorato nazionale del lavoro il 25 maggio 2017 la nuova edizione integrata del Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 che riporta tutti gli aggiornamenti derivanti da circolari, accordi Stato Regioni, provvedimenti amministrativi. L'aggiornamento è datato maggio 2017. Molte le novità inserite nell'ultima revisione. Tra queste citiamo: Accordo Stato Regioni rep 128/CSR del 7 luglio 2016, il Decreto 25 maggio 2016, n. 183 sul funzionamento del SINP, il recente decreto interdirettoriale per il rinnovo provvisorio per l'abilitazione alle verifiche periodiche, le "modifiche agli articoli 18, comma 1-bis e 53, comma 6, nonché all'entrata in vigore dell'obbligo dell'abilitazione all'uso delle macchine agricole, ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni del 22/02/2012, introdotte dal Decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244 (in G.U. 30/12/2016, n.304)".

Fonte e per scaricare il documento : www.quotidianosicurezza.it

2) Piattaforme di lavoro mobili (PLE) , rischi, sicurezza, scelta, norme, volume Inail.



Inail ha pubblicato un nuovo volume che affronta il tema della sicurezza sul lavoro nei cantieri temporanei o mobili e l'uso sicuro delle Ple. Rischi, emergenze, indicazioni per i lavori in quota, per l'utilizzo che se ne fa in alternativa alle opere provvisorie.

Rischi

Nell'introduzione il volume elenca le cause più frequenti di incidente, le riassumiamo: ribaltamento della macchina, urto con altri mezzi strutture e ostacoli, guasto ai componenti, cadute dell'operatore dal cestello, contatto con linee elettriche in tensione. Sono quindi molteplici, dipendenti da differenti fattori, come la manutenzione ad esempio, dipendenti dai tipi diversi di macchina.

Il documento descrive quindi le prassi che possono interessare la scelta, l'uso, la valutazione dei rischi derivanti da una macchina, partendo dal quadro normativo di riferimento, ovvero Testo unico sicurezza lavoro, allegato VI nuova direttiva macchine, UNI EN 280, a ISO 18893:2014 decreto 11 aprile 2011.

Viene considerata inoltre:

- la valutazione dei rischi e la relazione con fattori come il terreno e l'area di lavoro, gli ostacoli in quota, le linee elettriche, vento e massi.
- La gestione delle emergenze con la descrizione di procedure dettagliate per i recuperi, i recuperi con Dpi da discesa.

Uso e scelta

Tre dei capitoli centrali del volume sono dedicati a come scegliere le Ple e alle modalità d'uso. Per quanto riguarda la scelta vengono presentati e illustrati con immagini i gruppi A e B di suddivisione in base alle UNI EN 280 con i relativi tipi 1, 2, 3. I criteri e gli elementi per la scelta come altezza, distanza portata area di lavoro e alimentazione.

Una parte è dedicata al nolo delle attrezzature e all'analisi dei ruoli noleggiante e noleggiatorie. Leggi e prassi su appalto, mera fornitura, nolo a freddo (quando il noleggiante mette a disposizione dell'utilizzatore la sola attrezzatura di lavoro) e nolo a caldo (quando il noleggiante mette a disposizione dell'utilizzatore l'attrezzatura di lavoro insieme ad un proprio lavoratore con specifiche conoscenze e competenze per il suo utilizzo nei luoghi in cui opera lo stesso utilizzatore in regime di appalto o subappalto).

Tra gli autori anche lo scrivente Gaetano Buttarò

Fonte: www.inail.it- vedi all.sic.1

3) Sicurezza delle macchine e chiave di accesso in cantiere

Una pubblicazione Inail si sofferma sui sistemi RFID che permettono il riconoscimento a distanza di un oggetto. Focus sull'uso dei sistemi come blocco di sicurezza aggiuntivo, interblocco di sicurezza e chiave di accesso ai cantieri.

Prima di entrare nel dettaglio di alcune applicazioni di questo sistema in materia di sicurezza, riprendiamo alcune indicazioni dal documento " RFID (Radio-Frequency Identification) in applicazioni di sicurezza", a cura di Giovanni Luca Amicucci e Fabio Fiamingo (DIT Inail), sulle caratteristiche dei sistemi RFID.

Il documento descrive la tecnologia RFID che si compone di tre elementi fondamentali:

- tag: "è un trasponder (ricevitore e trasmettitore) a radiofrequenza, di piccole dimensioni, costituito da un circuito integrato (chip) con logica di controllo, da una memoria (normalmente la quantità di dati contenuti in un RFID è piuttosto modesta: da pochi bit a centinaia di byte o, al massimo a qualche kbyte) e da un ricetrasmittente RF, connesso ad un'antenna. Il Tag è inserito in un contenitore, o incorporato in un'etichetta, una smart-card, una chiave, o integrato in apparati elettronici (orologi, telefonini). Il Tag permette la comunicazione di dati a breve raggio, senza contatto fisico. I dati contenuti nella memoria sono spesso limitati ad un unico codice (identificativo del Tag). Viceversa, alcuni Tag possono immagazzinare anche una notevole quantità di informazioni";

- reader: "è un ricetrasmittente controllato da un microprocessore, usato per interrogare i Tag e ricevere in risposta le informazioni in essi contenute";

- sistema di gestione (Management system): è un sistema informativo, connesso in rete con i Reader, che consente, a partire dai codici identificativi provenienti dai Tag, di ricavare tutte le informazioni disponibili associate a tali oggetti e di gestirle per gli scopi dell'applicazione".

Veniamo ora al dettaglio di alcune delle applicazioni della tecnologia RFID in materia di sicurezza.

Una prima applicazione presentata riguarda l'uso della tecnologia come blocco di sicurezza aggiuntivo.

Nel documento si segnala che in alcuni casi "è ipotizzabile che si permetta il funzionamento di una macchina o apparecchiatura solo in presenza di operatori di macchina (es. una pressa o una TAC o altro). Tali attrezzature possono richiedere particolari procedure per assicurare la sicurezza propria o delle persone, impedendo ai non autorizzati il proprio utilizzo o arrestando il funzionamento se nell'area di lavoro non sia presente un operatore autorizzato".

Ad esempio durante la manutenzione o altre operazioni, come la fase di addestramento, una macchina "può azionare gli attuatori, spesso in modalità controllata (ad esempio con una velocità inferiore). Però anche in modalità controllata può sussistere un rischio residuo non trascurabile, soprattutto se ad avvicinarsi alla macchina possono essere soggetti terzi che non hanno niente a che fare con l'attività in corso".

Il funzionamento degli attuatori, eventualmente in modalità controllata, può essere attivato solo quando il personale autorizzato ad operare in quella particolare modalità (il manutentore, l'addestratore, ecc.), dotato di Tag, sia presente vicino alle parti in movimento". Per quanto riguarda il funzionamento normale, è "preferibile essere certi della lontananza dalle parti pericolose del personale che prima si trovava ad operare all'interno della zona pericolosa (blocco di sicurezza che si disattiva solo quando il Reader non rileva più il Tag all'interno della sua zona operativa)". Ed in quest'ultimo caso il sistema RFID viene a comportarsi "come una protezione aggiuntiva (infatti non è in grado di rilevare presenza o assenza di soggetti non dotati di Tag) che non dovrebbe esimere dall'uso di interblocchi o di ripari apribili solo con un utensile e da un consenso volontario per la riattivazione del funzionamento normale dell'attrezzatura di lavoro".

La seconda applicazione di sicurezza analizzata, sempre in relazione alla sicurezza delle macchine, riguarda l'uso del sistema RFID come interblocco di sicurezza.

A questo proposito è indicato che i dispositivi di interblocco di un riparo di una macchina "sono costituiti da un interruttore di posizione e da un attuatore che, all'apertura del riparo, aziona l'interruttore di posizione" e sono suddivisi dalla norma ISO 14119 - Safety of machinery - Interlocking devices associated with guards - Principles for design and selection - in 4 tipologie.

In particolare gli interblocchi di Tipo 4 "elettronici ad azionamento senza contatto con attuatori codificati" possono "funzionare con attuatori magnetici, RFid o ottici. In questo caso i sistemi RFid costituiscono l'attuatore che aziona l'interruttore di posizione quando il riparo è chiuso. I sistemi RFid resistono agli urti ed alle vibrazioni e permettono elevate tolleranze di allineamento".

Il documento Inail si sofferma anche sull'uso del sistema come chiave di accesso ad un cantiere.

Ad esempio un sistema RFid "può essere usato per consentire l'accesso in un cantiere, solo al personale che indossa i prescritti DPI: ad es. integrando opportuni Tag passivi su ogni DPI e posizionando all'ingresso del cantiere un Reader, in modo che l'accesso sia possibile solo a quei soggetti che presentino in ingresso la completezza della dotazione dei DPI". E la stessa cosa si può fare se il cantiere è suddiviso in zone ed "in ogni zona vi è una prescrizione specifica per la dotazione di DPI, i Reader all'ingresso di ogni zona possono determinare se si hanno tutti i DPI necessari perché l'accesso sia consentito a quella particolare zona".

Si segnala poi che è possibile che i Tag associati a DPI dello stesso tipo "abbiano lo stesso codice identificativo, tuttavia, data la versatilità dei sistemi RFid, è possibile che ciascun DPI abbia un codice identificativo univoco, che permetta di associarlo in via esclusiva ad un unico possessore. In tal caso è possibile conoscere istante per istante chi si trova all'interno di una zona specifica e se sta indossando i DPI previsti".

Inoltre alcune attrezzature di lavoro (dotate di Reader) "potrebbero essere rese non attivabili se l'operatore non possiede particolari autorizzazioni e/o non indossa specifici DPI, e la verifica può essere fatta dal sistema di gestione dell'RFid (per mezzo dell'attivazione di un opportuno applicativo) sulla base del fatto che i DPI indossati (dotati di Tag univoco) sono esclusivi di uno specifico operatore. Addirittura è possibile che terminali portatili svolgano sia la funzione di Reader per Tag passivi associati ai DPI (il Reader, indossato permanentemente dal soggetto che deve essere protetto dai DPI, può avvertire il lavoratore se questi dimentica o perde un DPI), sia la funzione di Tag attivo per un sistema di localizzazione tridimensionale dei lavoratori all'interno del cantiere".

Concludiamo segnalando che il documento, su cui ci soffermeremo anche in prossimi articoli, presenta altre quattro applicazioni di sicurezza:

- uso come inventario di sicurezza;
- uso come DPI aggiuntivo;
- uso per la localizzazione dei lavoratori;
- rilevazione dei parametri ambientali.

Fonte: www.punto sicuro.it – vedi all.sic.2



Approfondimenti

L'Anmil per la cultura della sicurezza dei giovani

Da diverso tempo l'ANMIL, Associazione Nazionale tra Lavoratori Mutilati e Invalidi del Lavoro, ricerca metodologie e linguaggi per proporre la sicurezza in modo interessante per i giovani.

Per comprendere il modo migliore attraverso il quale trasmettere alle giovani generazioni l'importanza della promozione della sicurezza e della prevenzione, è necessario individuare gli intermediari diretti che sappiano comunicare nel modo più idoneo. La scuola, oltre alla famiglia, ha il giusto credito per assolvere a questa funzione educativa.

Il benessere della società civile è tra le prime preoccupazioni delle istituzioni che investono, pertanto, energie sin dalla prima educazione dei giovani, affinché crescano nella convinzione che promuovere la salute e la sicurezza sia il primo, e forse più importante, atto di responsabilità verso se stessi e verso gli altri.

È fondamentale che i giovani pensino e agiscano tenendo presente costantemente il miglioramento del contesto sociale: tutela e rispetto di sé, degli altri e dell'ambiente per un benessere condiviso. Tali valori rappresenteranno, peraltro, anche una competenza spendibile nel mondo del lavoro e una risorsa che avrà inevitabilmente effetti positivi anche collettivi.

Riconoscere nella sicurezza un modo di vivere nei diversi contesti di vita, la libera dall'accezione di mera burocrazia che nel tempo l'ha resa "insieme di norme e procedure" e diventa, quindi, messaggio educativo.

L'idea che l'ANMIL propone è di intendere la sicurezza come ottica, come un modo di vivere lo stare a scuola, negli edifici come nel gioco con i compagni, nella vita a casa, come nello sport, alla guida come nel divertimento, fino ad arrivare ai contesti di lavoro.

Fonte www.anmil.it/Iniziative - vedi all.sic.3-4

Come ridurre il numero di incidenti stradali di chi guida per lavoro



Partendo dal presupposto che la prevenzione e la gestione del rischio di infortuni e incidenti stradali richiedono provvedimenti tecnici e organizzativi e che questi spesso non bastano, l'associazione AiNTS (Associazione italiana Non Technical Skill) ha organizzato il convegno "Rischio stradale per utenti e per lavoratori. Sviluppo ed esercizio delle NTS per la gestione del rischio" che si è tenuto a Bologna, durante la manifestazione Ambiente Lavoro, il 19 ottobre 2016.

I dati sugli infortuni relativi a incidenti stradali, sia infortuni in itinere che per motivi di lavoro, mostrano il grande peso del rischio stradale nel più generale panorama degli infortuni lavorativi. Un rischio a cui i lavoratori si possono trovare esposti per motivi molto diversi e spesso con conseguenze gravi o mortali.

Nel convegno si è sottolineata l'importanza di sviluppare competenze non tecniche, quali la consapevolezza situazionale e la percezione del rischio basate sulla comprensione della elevata variabilità del contesto di guida e/o di lavoro.

E, come raccontato sul sito di AiNTS, che ha pubblicato gli atti del convegno, durante l'incontro si sono affrontate le criticità di un "superficiale ed esclusivo affidamento ai corsi di guida sicura come contributo aziendale alla soluzione del problema del rischio stradale".

È stato infatti evidenziato, ad esempio nella relazione di Attilio Pagano, presidente dell'associazione, che la guida di un veicolo è "un esempio di prestazione automatizzata in contesti a elevata variabilità" e che "operare sulla estensione delle competenze prestazionali, senza considerare i presupposti cognitivi, emotivi e socio-culturali che possono spiegare il comportamento alla guida dei veicoli, può risultare non solo inutile, ma, forse, controproducente". E una ragione di ciò sta nel fatto - come riportato in altre relazioni - che le forme di mero addestramento, in genere, "sollecitano un apprendimento nell'area delle prestazioni prevalentemente basate sulle abilità (skill), ma non su quella delle conoscenze (knowledge)". E queste prestazioni, "per quanto efficienti in contesti stabili, possono risultare non efficaci al variare dei contesti stessi".

Senza dimenticare poi che un'altra ragione della criticità dell'affidamento esclusivo ai corsi di guida sicura "sta nel fatto che l'essere umano tende a cercare aspetti di autorealizzazione anche nel gioco (sfida, emulazione, brivido) e, quando l'ambito del gioco si sovrappone a quello della vita, è facile superare le barriere tra i due ambiti".

Insomma il convegno ha mostrato la "necessità di un approccio che tenga conto degli antecedenti psicologici, emotivi e culturali per affrontare un problema di sicurezza di rilevantissima importanza" e relativo alla strada e al rischio stradale.

Tra gli interventi da segnalare quello del prof. Federico Ricci, Psicologo del lavoro e docente universitario, che è intervenuto al convegno con una relazione dal titolo "Sicurezza di chi guida per lavoro: impatto del contesto sul comportamento professionale dei guidatori nella quale si è rilevato che "quando si guida per ragioni di lavoro vi è un maggiore coinvolgimento in incidenti stradali, in proporzione ai Km percorsi, rispetto a quando la guida avviene per ragioni non professionali (es. Broughton, et al., 2003)".

In particolare si indica che la guida non sicura al lavoro "è data da un'alta richiesta lavorativa e un conflitto di priorità tra la produttività e la sicurezza. La pressione per arrivare a destinazione in tempo determina comportamenti di guida a rischio: lavorare più velocemente e/o in modo meno accurato".

E di fatto "sono conservati gli obiettivi primari del compito del guidatore, ma compromessi gli obiettivi di sicurezza stradale".

Inoltre si ricorda che tra i principali fattori di rischio (Newnam et al., 2011) sono da considerare:

- l'eccesso di velocità e la violazione delle regole in generale;
- la distrazione: concentrarsi principalmente sulla destinazione, pensare a problemi di lavoro, invece di prestare attenzione al comportamento di guida e alle condizioni della strada;
- il guidare quando si è stanchi o in stato di sonnolenza".

L'intervento si sofferma anche sull'importanza della pianificazione delle attività di chi guida per lavoro.

Pianificare adeguatamente "significa ridurre i rischi, come quelli indicati in uno studio di guida simulata secondo il quale effettuare chiamate in viva voce distrae come mangiare un cheeseburger, ma entrambe queste attività distraggono meno dell'operare con un lettore CD o leggere indicazioni".

L'intervento parla anche di pressione del tempo e dell'effetto flotta.

Riguardo a quest'ultimo aspetto si sottolinea, come ricordato anche nell'intervista, che uno studio realizzato nel Regno Unito "ha esaminato il cosiddetto 'effetto di chi guida un veicolo della flotta aziendale. Tali lavoratori hanno 50% di incidenti in più, a pari Km, rispetto a chi guida auto non appartenenti a flotta aziendale".

La relazione si sofferma poi sul rapporto tra individuo e ambiente.

I conducenti hanno infatti una "percezione molto varia dei comportamenti a rischio".

Un'approfondita analisi di 100 casi di collisione/quasi-collisione, "dovuti a disattenzione (molto frequente) del conducente, indicano che, rispetto a chi presta attenzione, la probabilità aumenta 6 volte in caso di sonnolenza, 3 volte quando si svolge un compito visivamente e/o manualmente complesso, 2 volte distogliendo per qualsiasi ragione lo sguardo per oltre 2 secondi".

Infine riguardo alla prevenzione si segnala che gli interventi per la sicurezza "sono stati tradizionalmente mirati a livello individuale, con iniziative di micro-livello, come la formazione dei conducenti e le strategie di modifica del comportamento. Interventi di questo tipo in genere richiedono soggetti esterni per condurre gli interventi tesi a modificare il comportamento".

Tuttavia più di recente, "gli interventi di guida legati al lavoro si sono concentrati a livello organizzativo, con iniziative finalizzate alla gestione del rischio e alla promozione di una cultura della sicurezza". E infatti nel contesto di una flotta aziendale, "la definizione di una forte cultura della sicurezza trasmette il messaggio che l'organizzazione è veramente impegnata a mantenere e migliorare gli standard di lavoro".

Invitando ad una lettura integrale dell'intervento, che si sofferma sull'importanza della comunicazione e su alcuni studi ed esempi di efficace formazione, riportiamo, infine, alcune conclusioni del relatore.

Si indica che per ridurre il tasso di incidenti stradali di chi guida per lavoro "è necessario un insieme integrato di politiche di sicurezza, basate su una forte cultura interna all'organizzazione (Grayson, 1999)".

E che le organizzazioni devono quindi "riconoscere la necessità di stabilire sistemi di gestione corretti, prima di concentrarsi su come cambiare il comportamento dei lavoratori (Whiting, 1997)".

Ed i risultati di ricerche ed esperienze di prevenzione suggeriscono che le organizzazioni "devono realizzare una migliore integrazione delle attività di guida all'interno del sistema di salute e sicurezza sul lavoro (Newnam, S., & Watson, B., 2011)".

Fonte: www.punto sicuro.it – vedi all.sic.5

Documento redatto per l'Osservatorio Sicurezza dell'Ordine degli Architetti di Bologna dall'Arch. Gaetano Buttarò.

Chiuso in data 30/05/2017