STORIE D'INFORTUNIO

126

Successo o fallimento?

A cura di Marcello Libener, Servizio PreSAL Asl AL

Storia d'infortunio numero 126, ottobre 2026

EPIDEMIOLOGIA PIEMONTE

dors

Roberto è in pensione, ha quasi 68 anni ma lavora ancora girando il nord Italia a trasportare esche vive per la pesca. Capita a sempre più persone, a volte per necessità altre volte per sentirsi ancora attivi e utili. Dal triveneto sta guidando il furgone verso il mar Ligure, nelle prime ore di una notte di tarda estate. È buio ma la visibilità è buona anche in quel tratto autostradale che, dopo decine di chilometri quasi rettilinei, inizia a inerpicarsi lungo le prime falde dell'appennino con curve e controcurve tipiche delle autostrade di vecchia concezione. Altin è un lavoratore di un'impresa che si occupa di manutenzioni autostradali in una zona d'Italia particolarmente densa di tratti autostradali che necessitano di manutenzioni continue, anzi, dopo anni di disattenzione, di interventi molto consistenti. Altin è il capo di una squadra di operatori che nella notte di fine estate deve sostituire una porzione di guard-rail che divide le carreggiate sul tratto appenninico dell'autostrada.

La chiamata

È ormai notte da qualche ora quando siamo chiamati a intervenire sul tratto di autostrada che, attraversando l'appennino, collega pianura e riviera.

> *"Infortunio gravissimo a un addetto alla manutenzione stradale investito da un mezzo in transito"*.

è l'informazione che ci viene data e subito ci immaginiamo una dinamica che, dalle nostre parti, ha già ucciso due lavoratori in situazioni simili negli ultimi quattro anni, l'ultimo pochi mesi fa. Per esperienza sappiamo che un investimento in autostrada lascia poche speranze alla vittima e ci prepariamo al peggio. Immaginiamo di trovare sul posto il conducente di un veicolo (automobile, furgone, camion) disperato per avere investito, e forse ucciso, il lavoratore addetto al cantiere stradale che, colpito, viene soccorso in condizioni disperate. Raggiungere il luogo dell'incidente peraltro non sarà semplicissimo. Federica ed io dobbiamo farci una cinquantina di chilometri fino al luogo dove ci attenderà una pattuglia della Polizia Stradale per accompagnarci, in contromano, sulla scena dell'incidente.
Ma le cose non vanno proprio così, arrivati al casello ci viene detto che la pattuglia di accompagnamento non c'è e quindi dobbiamo immetterci in autostrada contromano essendo la carreggiata sud ormai chiusa al traffico.
È buio!
Già in condizioni normali, lo svincolo è particolare e pericoloso. C'è uno stop nell'incrocio tra le uscite, direzione nord e sud, e percorrerlo in senso vietato ci mette un po' di apprensione.

Sul posto

Comunque arriviamo sul luogo dell'incidente e per fortuna siamo in due. I primi che incontriamo sono i colleghi di Altin, l'infortunato, che sembra sia stato trasportato in ospedale dal 118 in gravi condizioni. Federica si ferma con loro e cerca di capire la dinamica dell'incidente così come l'hanno vissuta. Io mi avvio a piedi verso il tratto dove i lampeggianti blu e arancioni sono più fitti. È il punto dove il furgone si è schiantato contro il retro del camioncino della squadra di manutenzione quasi fondendosi. Non si riesce a capire, lo capiremo più tardi, come abbiano fatto i due mezzi a trovarsi perpendicolari alla direzione di transito occupando di traverso tutta la carreggiata. Il Comandante della Polizia Stradale, al quale mi presento, è molto professionale e gentile; in pochi secondi concordiamo che il nostro intervento si occuperà della parte relativa alla cantieristica, quella cioè legata ai lavori da svolgere in autostrada, mentre loro ovviamente si occuperanno della parte stradale dell'incidente.

Cosa è successo

I destini di Roberto e di Altin si sono incrociati al km 27+300 dell'autostrada, con esiti diversi. Altin e i suoi colleghi stavano installando la segnaletica per deviare il traffico in direzione sud dalla corsia di sorpasso a quella di marcia normale, in modo da poter sostituire in relativa sicurezza un tratto di guardrail. Per questo tipo di intervento esistono regole precise: i segnali vanno posti a distanze predeterminate, per avvertire i conducenti in arrivo, ribadire l'avvertimento alle distanze previste e indirizzare i veicoli sulla corsia voluta.
Due cartelli di avvertimento erano già stati posizionati. Altin, vicino al guardrail, sul lato sinistro della carreggiata, segnalava la deviazione anche con una torcia, mentre i colleghi, dopo aver parcheggiato momentaneamente il camioncino tra loro e Altin, stavano sistemando un altro cartello. In quel momento è sopraggiunto, a velocità elevata, il furgone guidato da Roberto, che viaggiava sulla corsia di sorpasso. Perché non abbia rallentato né deviato non lo sappiamo: un malore, un colpo di sonno, una distrazione. Resta il fatto che il furgone ha proseguito la corsa, investendo prima Altin e poi il camioncino dei lavoratori. La Polizia Stradale non ha trovato sull'asfalto alcun segno di frenata, come confermato anche dai lavoratori:

> *“Ho visto il veicolo arrivare velocissimo sulla corsia di sorpasso dove mi trovavo, mi ha colpito ed è finito contro il camioncino; non ha frenato".*

Al nostro arrivo, il bilancio era drammatico: Roberto era morto e Altin versava in gravi condizioni.

Le testimonianze dei lavoratori

Ogni volta che purtroppo ci capita di operare in simili occasioni a impressionare è il silenzio di chi ha assistito all’evento. Abbiamo trovato i quattro lavoratori appunto “silenziosi”. Federica ha cercato di capire cosa stessero facendo al momento dell’impatto e quale fosse stata la dinamica dell’incidente così come l’avevano vissuta. Sono stati molto chiari anche se di poche parole. Paolo in particolare ha tenuto a sottolineare

> *“In situazioni del genere adottiamo sempre le regole e in questo caso il camioncino ci ha protetti dal mezzo fuori controllo. Quando ho fermato il camioncino avevo avuto cura di lasciare le ruote tutte sterzate verso la barriera centrale*”.

e cioè verso sinistra e questo spiega come l’energia dell’impatto abbia spostato il mezzo non in avanti, cosa che avrebbe potuto portare all’investimento di tutti i componenti del gruppo con esiti ancora più catastrofici, ma deviando verso sinistra fino ad arrivare a mettersi di traverso rispetto al senso di marcia. Fuori dalle dichiarazioni rilasciate a verbale Paolo ci ha anche detto

> “*Questa sera me la sentivo che succedeva qualcosa e ho avuto particolare cura nello sterzare le ruote*”.

Emil, il fratello di Altin, ci ha detto che quando sono accorsi per verificare le sue condizioni lo hanno trovato tremante ma in piedi vicino al guardrail. Subito dopo sarebbe crollato a terra, pur vigile, lamentandosi continuamente. Anche lui ha affermato

> *“Il camioncino ci ha per fortuna protetti dall’impatto con il mezzo*”.

Tutta la dinamica che all’inizio ci sembrava chiara e ripetitiva di situazioni simili, si modifica e i fatti assumono una luce nuova.



Il giorno dopo

Eseguiti tutti gli accertamenti possibili a quell'ora di notte abbiamo fatto ritorno a casa percorrendo il breve tratto della carreggiata deserta fino a primo casello. Il giorno dopo abbiamo cercato di capire in quali condizioni si trovasse Altin. Lo abbiamo trovato su una barella nell'affollatissimo Pronto Soccorso, sofferente per dolori al torace e all'addome, un po' assente, ancora evidentemente sotto shock ma senza lesioni evidenti. Ci ha ovviamente rilasciato dichiarazioni confuse ma non era di queste che avevamo bisogno. Ci premeva sapere se, pur in assenza di una diagnosi, fosse in pericolo di vita.
Tornati in ufficio, abbiamo letto sui siti locali i comunicati di alcuni sindacati che, quasi per riflesso condizionato, denunciavano la mancanza di sicurezza in cui operano i lavoratori.

> *"Un paese civile non può permettersi che tre lavoratori al giorno non faranno ritorno a casa. Un tasso di mortalità sul lavoro due volte di più di altri paesi industrializzati come il nostro deve svegliare le coscienze di tutti i soggetti che devono intervenire per applicare le norme esistenti e investire su controlli, prevenzione, formazione e soprattutto cultura della salute e sicurezza".*

recitava un comunicato.

> *"Ribadiamo con forza che la sicurezza deve sempre essere una priorità assoluta nella gestione delle attività, anche nelle autostrade, luoghi perennemente ad alto rischio, che aumenta ancor più in presenza di cantieri per cercare di evitare che queste tragedie si ripetano occorre applicare le norme e le regole previste sulla sicurezza e vigilare su di esse, senza mai abbassare il livello di attenzione".*

recitava un secondo comunicato.

I comunicati davano per scontate le gravissime condizioni di Altin.
Per quanto riguarda la vicenda di Roberto erano senza dubbio condivisibili, ma ci hanno spinto a riflettere su quanto era accaduto agli operai della squadra.
Altin è stato dimesso dall'ospedale con una prognosi di cinque giorni, segno che il furgone lo ha probabilmente solo sfiorato. Se il suo destino è dipeso da pochi centimetri, gli altri operai devono la propria incolumità alle norme e alle misure di sicurezza previste, che in quell'occasione erano state seguite con una certa diligenza. Altrimenti le conseguenze sarebbero state ben più gravi. Almeno alcuni di loro sarebbero rimasti coinvolti, con esiti molto seri se non mortali.

Cosa abbiamo imparato

Che i lavori di manutenzione su strade e autostrade siano tra i più rischiosi in assoluto non è difficile capirlo e noi operatori del Servizio lo abbiamo appurato in diverse occasioni di incidenti accaduti nella nostra zona, non di rado con esiti mortali. Per l'effettuazione di quei lavori si incrociano esigenze diverse e tra loro non di rado contrastanti: esigenze di viabilità, di costo, di tempi di lavoro e, speriamo non ultime, di sicurezza dei lavoratori.

È un fatto che i lavori stradali espongano gli addetti a rischi non del tutto evitabili, perché il rischio residuo rimane comunque elevato, ma che possono essere ridotti con l'adozione di misure di mitigazione che sono indicate nei piani di sicurezza di tali cantieri.

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) relativo a lavori di manutenzione generale sulla tratta, era costituito da 330 pagine e conteneva, tra le altre, rimandi a indirizzi operativi prodotti dalla committenza tra i quali vi erano anche quelli volti a effettuare la chiusura della corsia di sorpasso nelle carreggiate con due o tre corsie di marcia; nel nostro caso le corsie di marcia erano due.

Il Piano Operativo di Sicurezza (POS) dell'impresa era costituito da circa 80 pagine mentre gli indirizzi operativi del committente erano costituiti da altre 240 pagine.

È evidente che simili documenti vanno condivisi con i lavoratori nelle parti utili alla prevenzione e che l'azione formativa dei lavoratori deve essere mirata e in grado di estrarre da questi estesi documenti le misure che devono adottare nel corso del loro rischioso lavoro. Infatti, le misure si sarebbero rivelate inutili se i lavoratori della squadra non ne avessero capito l'importanza, non le avessero assimilate in modo ottimale e non si fossero abituati ad applicarle. Queste condizioni sono ottenibili soltanto con un buon sistema formativo che, piuttosto che partire dall'obbligo di un comportamento, ne motiva e spiega l'importanza dell'attuazione in cantiere.

La sicurezza nel corso dei lavori stradali dipende anche dal comportamento dell'utente della strada che, se inadeguato, può in gran parte vanificare le corrette misure adottate. Il rischio dovuto alle azioni dei conducenti non può essere comunque annullato ma quando, percorrendo le nostre strade e autostrade, ci troviamo ad affiancare un cantiere di manutenzione, ricordiamoci di Roberto, di Altin e dei suoi colleghi e riduciamo la velocità e, se abbiamo sonno, fermiamoci prima.

Una delle frustrazioni di chi si occupa di prevenzione degli infortuni sul lavoro è quella di non conoscere appieno se e quanto sia efficace il proprio lavoro. La storia di Roberto ci ricorda che ci sono ampi spazi su cui riflettere. La storia di Altin e della sua squadra ci insegna che l'applicazione di misure adeguate è servita a evitare quella che si sarebbe chiamata, con dolore a fatti avvenuti, strage sul lavoro.

Per maggiori informazioni contattare:

Centro Regionale di Documentazione per la Promozione della Salute, ASL TO3
Via Sabaudia 164, 10095, Grugliasco (TO)
Tel. 011 40188210-502 - Fax 01140188501 - info@dors.it

Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale. L'utilizzo del testo, integrale o parziale, è autorizzato, salvo a fini commerciali, con citazione della fonte.