

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 19 - numero 3983 di lunedì 03 aprile 2017

Autoriparazione: la sicurezza nel sollevamento del veicolo

Un documento sulle procedure standardizzate per la valutazione dei rischi nel settore dell'autoriparazione riporta indicazioni su fattori di rischio e misure di prevenzione. Focus sulla fase di ispezione e diagnosi tramite sollevamento del veicolo.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD023] ?#>

Massa Carrara, 3 Apr ? Sono tanti i fattori di rischio per gli operatori che lavorano nelle **autofficine** presenti sul nostro territorio. Fattori che possono dipendere non solo dalla mancanza di buone prassi e/o dallo stato delle attrezzature e impianti utilizzati, ma anche dall'esposizione ad agenti fisici (ad esempio rumore e vibrazioni), ad agenti chimici, alle azioni di sollevamento e trasporto manuale di carichi, al rischio elettrico e al rischio incendio.

Proprio per approfondire il tema dei fattori di rischio e delle azioni possibili di prevenzione nel **comparto dell'autoriparazione**, presentiamo oggi un documento pubblicato sul sito dell'Azienda Usl 11 di Empoli e curato dal Dipartimento della prevenzione dell'Azienda Usl 1 di Massa Carrara (ora Azienda USL Toscana nord ovest).

In "**Procedure standardizzate per la valutazione dei rischi nel settore dell'autoriparazione**" sono fornite diverse tipologie di informazione per la valutazione dei rischi tramite procedure standardizzate, ad esempio con alcune tabelle che, analogamente ad altri documenti sui rischi del settore già pubblicati dal nostro giornale, descrivono i "fattori di rischio e misure di prevenzione per le singole fasi di lavoro in una officina di autoriparazione".

Nella pubblicazione è poi riportata un'**analisi delle fasi di lavoro** (descrizione della fase, attrezzature e macchine, fattori di rischio, danno atteso e rilevato, interventi prevenzionistici) con specifico riferimento alle seguenti fasi:

- recupero in esterno degli autoveicoli guasti;
- accettazione degli autoveicoli;
- ispezione e diagnosi del veicolo tramite apertura del cofano;
- ispezione e diagnosi del veicolo dalla buca di ispezione;
- ispezione e diagnosi tramite sollevamento del veicolo;
- collaudo del veicolo (revisione periodica di legge);
- analisi dei gas di scarico;

- interventi su motore e organi di trasmissione del moto;
- controllo e riparazione impianto frenante;
- interventi su sospensioni (ammortizzatori);
- sostituzione liquidi, filtri, candele;
- interventi su impianto elettrico, sostituzione e ricarica batterie;
- interventi sull'impianto di climatizzazione;
- interventi su carburatori, iniettori e pompe di alimentazione;
- interventi su airbag;
- lavaggio pezzi di motori e carburatori, decapaggio;
- aggiustaggio, saldatura, lavorazioni meccaniche alle macchine utensili;
- fornitura di aria compressa;
- collaudo e prova in esterno degli autoveicoli.

Ci soffermiamo oggi sull'analisi relativa alla fase di **ispezione e diagnosi tramite sollevamento del veicolo**.

Il documento indica che il sollevamento del veicolo è "una condizione indispensabile per certe lavorazioni, mentre per altre lavorazioni può essere un ausilio al fine di ridurre posture scomode di intervento".

E sono descritte le **attrezzature e macchine** utilizzabili:

- **ponte sollevatore**: "un apparecchio posto stabilmente sul pavimento dell'autofficina. Ne esistono di diversi tipi e portate". Il documento, che vi invitiamo a leggere integralmente, riporta le diverse tipologie di ponti e piattaforme di sollevamento;
- **sollevatore portatile**: "si tratta di un piccolo sollevatore dotato di ruote per essere utilizzato dove è necessario. Il funzionamento è pneumatico e la discesa è protetta da un sistema meccanico dentato in modo da evitare che, in caso di rottura dell'impianto oleodinamico, l'abbassamento non possa avvenire per più di uno stop";
- **crick per il sollevamento manuale**: "si tratta di un apparecchio manuale ad azionamento oleodinamico a leva. L'apparecchio è dotato di un pedale di abbassamento rapido".

Questi i principali **fattori di rischio**:

- **lavoro in posizione pericolosa**: "il ponte o la piattaforma di sollevamento, a causa di un difetto al comando, in caso di rottura della tubazione o in seguito a manovre errate, può cadere e investire l'addetto. Il crick di sollevamento può cedere per rottura o per urto di un altro addetto che si trovi a passare nelle vicinanze e così l'addetto che si trova a lavorare sotto il veicolo può rimanere schiacciato;
- **lavoro in posture forzate**: l'addetto deve portare la testa indietro per guardare in alto, piegando quindi il collo. Inoltre deve tenere le braccia in alto per intervenire sul veicolo e, in tal caso, lo sforzo è maggiore quando vengono utilizzate attrezzature

manuali pesanti".

E si ricorda che in caso di schiacciamento sotto il veicolo "l'addetto può riportare lesioni traumatiche con interessamento degli organi interni e con conseguenze anche mortali". Mentre il lavoro in posture forzate "può essere causa di disturbi muscolo-scheletrici".

Veniamo infine agli **interventi prevenzionistici**.

Il documento si sofferma in particolare sul **ponte sollevatore** e indica che si può evitare la caduta dal ponte o dalla piattaforma in caso di difetto all'impianto idraulico (per esempio rottura della tubazione) "equipaggiando il cilindro di alzata con una valvola predisposta a tale scopo". Inoltre gli errori di manovra "possono essere evitati se l'impianto idraulico sotto la piattaforma di sollevamento è concepito in modo da precludere la possibilità di un abbassamento manuale accidentale".

Altre **indicazioni**:

- "i dati necessari per il funzionamento sicuro del ponte o della piattaforma di sollevamento e le indicati in modo chiaro e ben visibile per l'utente e collocati nei pressi degli organi di comando del mezzo di sollevamento e le indicazioni della portata nominale devono figurare sia sul ponte e la piattaforma che presso il quadro di comando;
- non è consentito superare la portata nominale indicata sull'impianto;
- l'utente è responsabile del corretto e sicuro esercizio del mezzo;
- prima di azionare il sollevamento occorre accertarsi che nessuno sia messo in condizioni di pericolo;
- il quadro di comando deve essere collocato in posizione che permetta una sicura manovra sull'impianto e che governi tutta la zona ove è ubicato;
- il quadro deve comprendere almeno un pulsante di comando della salita ed un pulsante di comando della discesa ed un pulsante di arresto di emergenza;
- i pulsanti di alzata e discesa devono essere opportunamente protetti contro ogni azionamento accidentale e quello di emergenza, non protetto, deve essere del tipo a fungo e di colore rosso;
- i ponti e le piattaforme sollevabili devono essere muniti di un dispositivo collocato sotto la parte inferiore della struttura mobile, atta ad arrestare la corsa di discesa del mezzo qualora parti del corpo del lavoratore interferiscano nella zona pericolosa interessata dalla struttura in movimento. Tali dispositivi possono essere costituiti da barriere immateriali (fotocellule) oppure da pannelli montati sotto tutti i lati e collegati ad un sistema di blocco, atti ad arrestare immediatamente la corsa qualora avvenga un contatto con un corpo estraneo (es.: piede del lavoratore);
- i ponti muniti di balconcini laterali e le piattaforme, per quanto possibile tecnicamente, devono essere dotati di parapetti protettivi verso i lati aperti, atti a trattenere la caduta da posizione sopraelevata. Detti parapetti devono avere altezza di almeno 1 metro ed essere costituiti da almeno due correnti oppure da elementi verticali opportunamente distanziati;
- la corsa d'alzata del ponte della piattaforma o dei tavoli di sollevamento non deve superare i 2 metri;
- è opportuno colorare con zebraure giallo/nere gli organi mobili al fine di evidenziare maggiormente le fonti di pericolo;
- chiare e semplici istruzioni sull'uso dei ponti e delle piattaforme devono essere riportate su un cartello all'uopo destinato, contenente anche obblighi e divieti e applicato in prossimità del posto di manovra dell'impianto".

Concludiamo con alcune indicazioni sul **sollevamento tramite crick**.

Si indica che "è vietato introdursi sotto l'autoveicolo sollevato e sostenuto solo dal crick. Prima di introdursi sotto l'autoveicolo, l'addetto deve posizionare i cavalletti di sostegno".

Il documento, che si sofferma anche sull'impatto esterno di questa fase ("costituito dalla emissione convogliata in atmosfera dei gas di scarico degli autoveicoli. Si tratta di emissioni scarsamente significative"), presenta poi altre indicazioni generali, valide per le diverse fasi lavorative, e relative ai requisiti generali di strutture ed impianti, alle indicazioni per la valutazione dei rischi e all'elenco dei documenti da tenere in azienda e da esibire in sede di sopralluogo ispettivo.

Ausl 1 di Massa Carrara, " [Procedure standardizzate per la valutazione dei rischi nel settore dell'autoriparazione](#)" (formato PDF, 331 kB).

RTM



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

www.puntosicuro.it