

Il carroponte "cenerentola" delle attrezzature di lavoro

Riflessioni sulle prassi per spostamenti particolari con il carroponte, sulle differenze tra le situazioni ideali e le situazioni reali lavorative, sull'importanza di un assistente per l'operatore, sulle carenze normative. A cura di Massimo Trolli.

Gli articoli di PuntoSicuro sono spesso lo spunto per utili approfondimenti in materia di sicurezza. Ed è partendo dalla nostra presentazione del documento "Istruzione per l'esecuzione in sicurezza di spostamenti particolari con carroponte (grosse lamiere)", correlato ad una ricerca Inail/ex Ipsesl, che un nostro lettore, l'ing. Massimo Trolli (ex dirigente dell'Arpa Piemonte, Settore Verifiche Impiantistiche) propone interessanti riflessioni e domande.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVDC03] ?#>

Prendendo spunto dall'articolo "Buone prassi per spostamenti particolari con il carroponte" pubblicato su Punto Sicuro del 30 luglio 2014, vorrei soffermarmi su alcuni aspetti che definirei quantomeno singolari che riguardano quella attrezzatura di lavoro a grandissima diffusione che è il **carroponte**.

La prima considerazione scaturisce direttamente dalla lettura dell'articolo. In esso si evidenzia in particolar modo la pericolosità derivante da un uso non appropriato della macchina e si stabiliscono importanti linee di condotta da parte dell'operatore per evitare inutili rischi che potrebbero coinvolgere non solo lui stesso ma pure le persone rientranti nell'area della movimentazione dei carichi. Nel caso dell'articolo, i carichi presi in considerazione sono grosse lamiere che ovviamente comportano problemi particolari nella movimentazione, quali oscillazione, brandeggio, incurvamento, bave od irregolarità superficiali ma che implicano d'altra parte problemi comuni a tutti gli altri carichi che debbano esser movimentati col carroponte, quali urti, schiacciamenti, cadute, scivolamenti e così via.

Leggendo ed apprezzando le buone regole a cui l'operatore deve attenersi durante l'uso dell'apparecchiatura confesso però che mi si è figurata nella mente l'immagine di una persona, fiera della sua formazione, intenta a svolgere le sue mansioni col carroponte nei grandi spazi di un capannone con altrettanto grande scrupolo ma in assoluta, quasi **triste solitudine**. Adirittura ho avuto la sensazione di percepire i rumori provocati dall'oscillazione della lamiera durante la sua movimentazione agganciata al carroponte ed il fruscio dello scorrimento dei carrelli di quest'ultimo sulle vie di transito poste in alto nel capannone ed ho udito distintamente l'inconfondibile "voce" del filo della pulsantiera spostata a destra ed a sinistra dall'operatore lungo le travi della macchina per seguire il carico.

In effetti del tutto solo quell'operatore non è: per lui infatti è confortante sapere che in caso di qualsiasi dubbio, dopo essersi fermato, potrà sempre contare sul suo preposto che debitamente chiamato lo aiuterà.

Ora, pur tenendo in doverosa considerazione il bruttissimo periodo di crisi in cui purtroppo si sta dibattendo il lavoro in Italia, e soprattutto il lavoro inerente attività metallurgiche/siderurgiche industriali/artigianali, l'immagine di quel lavoratore sperso in spazi ravvivati solo dai rumori prodotti dalle operazioni condotte col carroponte o dalle sporadiche comparse del preposto, è del tutto irreali.

Il destino di solitudine per l'operatore si ripropone continuamente leggendo le buone prassi che circa a metà della loro esposizione raccomandano fra l'altro che "non deve essere effettuata alcuna movimentazione se nelle vicinanze vi è una persona. Se una persona inavvertitamente si avvicina fermarsi immediatamente".

Verso la fine del testo si indica che "tutte le operazioni sono fatte **da un solo operatore**" e che lo stesso "non accetta la presenza di un'altra persona nella zona di lavoro, nel caso si ferma". Viene ribadito infine che "per situazioni diverse dal solito" (e questa frase è tutto un programma) "in presenza del minimo dubbio, non bisogna agire da soli, ma chiamare il preposto (probabilmente

anch'egli posizionato in qualche eremo)". E qui forse qualche ripensamento sul "confinio" a cui viene costretto a lavorare l'operatore, attanaglia pure l'autore delle buone prassi.

Nella realtà lavorativa **le cose non vanno proprio così**: nella movimentazione di carichi impegnativi quali possono esser le lamiere (ma la tipologia dei carichi difficoltosi è infinita), un operatore di carroponte è assodato, anzi è quasi ai limiti dell'obbligatorietà, che non agisca da solo ma col fondamentale supporto di un'altra persona, ben lungi dall'esser perentoriamente allontanata dal "gestore" delle operazioni.

Quella persona, che potremmo definire l'assistente dell'operatore del carroponte, in pratica consente di svolgere efficientemente ed in completa sicurezza le varie operazioni pur gestite dall'operatore e condivide con quest'ultimo responsabilità e buon esito del lavoro.

Pur ipotizzando di dotare l'operatore di radiocomando, ovvero togliendo di mezzo quello che da alcuni viene considerato l'impaccio del "cordone ombelicale" del filo della pulsantiera - che a volte può limitare in effetti la libertà d'azione dell'operatore (e ciò accade anche e soprattutto con le gru su autocarro) - chi deve movimentare un carico "difficile" sa bene che certe operazioni devono esser eseguite non di persona ma facendo **affidamento almeno su un collaboratore**. In tal modo l'operatore evita i pericoli dovuti alla discontinuità della conduzione del carroponte, ovvero quei momenti in cui egli potrebbe distrarsi dal filo logico programmato nella propria mente per sollevare, spostare, abbassare il carico, senza rischi. Con l'assistente egli può avere il conforto od il confronto della valutazione del peso rispetto ai limiti di portata dell'apparecchiatura di sollevamento. Con il vantaggio di una visione completa effettuata alla giusta distanza dal carico l'operatore può dare esatte indicazioni all'assistente per modificare rapidamente ed efficacemente le posizioni di aggancio del carico stesso rendendolo quanto prima equilibrato, bilanciato rispetto alla verticale di tiro. L'operatore può inoltre esser avvisato prontamente dall'assistente di pericoli di cui egli involontariamente non si è avveduto o che sono sorti per qualsiasi motivo durante la movimentazione del carico, avanti/indietro, destra/sinistra. In un ambiente che, andando bene le cose dal punto di vista della produzione, dovrebbe esser particolarmente rumoroso e quindi non ideale per cogliere distintamente il suono dei segnali acustici di allarme azionati dall'operatore durante lo spostamento in atto, l'assistente può invece allertare personalmente altri lavoratori, anticipando il percorso del carico. L'assistente inoltre, seguendo passo passo, ma ovviamente sempre a distanza di sicurezza, tutte le operazioni che si svolgono col carroponte ed attorno al carroponte, può accedere con rapidità agli **arresti d'emergenza** che, ricordiamolo, è opportuno siano distribuiti a giusta distanza e in posizione sempre facilmente raggiungibile nell'area operativa del carroponte, e può quindi essere un "fattore salvavita" in situazioni estreme, non solo per altri lavoratori ma addirittura per lo stesso operatore o può semplicemente evitare rovinosi e costosi danni a cose presenti nell'area di lavoro.

E così via, innumerevoli possono essere gli **"aiuti" di un assistente preparato** al proprio operatore, ed innumerevoli possono quindi essere gli aspetti positivi di un valido aiuto, non solo sotto l'aspetto di una consistente riduzione del rischio, ma pure dal punto di vista dell'efficienza produttiva. Certo che occorre, come s'è detto, che l'assistente sia preparato, che vuol dire adeguatamente istruito, addestrato e formato sui propri precisi compiti.

A tal proposito s'impone un'altra considerazione. Dal marzo 2015 entreranno in vigore le disposizioni contenute nell' Accordo Stato-Regioni del 22 febbraio 2012 che in sostanza prevedono il conseguimento dell'abilitazione per gli operatori di determinate apparecchiature di lavoro quali piattaforme mobili elevabili, autogru, gru a torre, gru su autocarro, carrelli/sollevatori telescopici e via dicendo, fino ad arrivare alle pompe per calcestruzzo, in una parola il cosiddetto "patentino" per gli operatori, da rinnovare ogni cinque anni.

Ora mi chiedo: com'è possibile che uno degli apparecchi di sollevamento più diffusi sul territorio nazionale, ovvero il carroponte, di cui stiamo analizzando svariati aspetti relativi alla sua pericolosità nell'utilizzo, per il quale l'INAIL stesso reputa possibili rischi tali da dover stilare buone prassi per la sua movimentazione, sia stato **completamente dimenticato dall'Accordo suddetto**?

Chi mi spiega come mai per l'apparecchiatura in questione, per non parlare dei vari mezzi di sollevamento che rientrano nella medesima tipologia del carroponte, ovvero per la gru a bandiera, a cavalletto, a struttura limitata, ecc. non sia prevista la benché minima abilitazione all'uso con tanto di ore di formazione riguardanti aspetti giuridici, normativi e pratici e verifica finale per gli operatori, abilitazione che invece sarà obbligatoria per tutti gli altri mezzi rientranti nell'Accordo in questione?

Obiettivamente si può dire che siano poche le realtà produttive in Italia (ma non solo) che non prevedano nel loro ambito lavorativo almeno un carroponte che non venga utilizzato almeno per qualche "tiro" al giorno ed è **difficile sostenere che tale apparecchiatura non abbia caratteristiche sufficienti per esser considerata potenzialmente pericolosa** e causa di infortuni gravi se non mortali. Come si spiegano altrimenti le rigide disposizioni imposte sia dal Testo unico sulla sicurezza sia dagli stessi costruttori in merito al rispetto della conformità alle norme europee, al loro uso ed alla loro manutenzione?

Contrariamente al buon senso sembra invece che chi emette disposizioni riguardanti le attrezzature di lavoro consideri il

carroponte una macchina "inoffensiva", con rischi e problemi assolutamente trascurabili e questo è confermato non solo dalla mancanza di un qualsiasi riferimento a tale attrezzatura nell'Accordo Stato-Regioni ma, cosa ugualmente grave, dalla **mancanza di obblighi di indagini supplementari e valutazione di vita residua** allo scadere dei venti anni dalla sua fabbricazione.

D'accordo, il rispetto della disposizione contenuta nell'art. 71 del D.lgs. 81/08, prevede che il Datore di lavoro metta a disposizione dei propri dipendenti delle attrezzature di lavoro rispettose di tutti i migliori criteri sia per quanto riguarda l'aspetto funzionale sia per ciò che concerne i requisiti minimi di sicurezza. E quindi anche il carroponte dovrebbe esser soggetto da parte di un Datore di lavoro coscienzioso oltre che a tutte le operazioni contemplate nella manutenzione anche a tutte le valutazioni di idoneità strutturale e di vita residua così come contemplato nelle verifiche "ventennali" per altre attrezzature specifiche di minor diffusione.

Ma in realtà è difficile convincere di questo anche il Datore di lavoro più scrupoloso (e vorrei aggiungere anche il verificatore Soggetto Abilitato meno professionale), per il solo fatto che la disposizione riguardante indagini supplementari per i carroponte e simili non è scritta esplicitamente da nessuna parte come invece è stato fatto per le gru mobili e trasferibili e per i ponti sviluppabili su carro (All. II del DM 11/4/2011, punto 2 lett. c e punto 3.2.3). Soprattutto coi tempi che corrono il Datore di lavoro, che già deve sostenere gli oneri della manutenzione ordinaria e delle verifiche periodiche, non si sente per niente di affrontare altri costi non proprio irrilevanti dovuti ad indagini insolite, quasi strane, ma soprattutto apparentemente non obbligatorie!

Ing. Massimo Trolli

ex Dirigente Arpa Piemonte ? Settore Verifiche Impiantistiche



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

www.puntosicuro.it