PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 12 - numero 2367 di giovedì 01 aprile 2010

Profili di rischio nelle attivita' di facchinaggio aeroportuale

Presentato sul sito Ispesl un nuovo profilo di rischio con informazioni utili per la sicurezza dei lavoratori del comparto facchinaggio aeroportuale. Il fenomeno infortunistico, i fattori di rischio, i danni attesi e le misure di prevenzione.

google_ad_client

La banca dati dei "Profili di Rischio di Comparto" dell'Ispesl raccoglie le informazioni sui rischi in ogni singola fase del ciclo produttivo di un gran numero di attività: tra gli ultimi profili di rischio raccolti figurano quelli relativo all'asfaltatura, che PuntoSicuro ha già presentato, e al **facchinaggio aeroportuale**.

Il documento "**I profili di rischio nei comparti produttivi dell'artigianato, delle piccole e medie industrie e pubblici esercizi: Facchinaggio aeroportuale**", curato da Piero Emanuele Cirla, Irene Martinotti e Aldo Todaro, è il risultato di una ricerca condotta con l'obiettivo di offrire strumenti operativi di supporto al processo di valutazione e gestione dei rischi nelle piccole e medie imprese (PMI).
Il documento parte dalla premessa che per impostare efficaci interventi di prevenzione è fondamentale avere una conoscenza completa dei rischi corredata da una loro attenta valutazione.
Per realizzare questo documento è stata condotta anche "un'osservazione diretta ed una rielaborazione dell'esperienza tecnico-sanitaria maturata su tutti i lavoratori addetti all'attività di facchinaggio aeroportuale" in due aeroporti di rilievo nazionale ed internazionale: Milano-Linate e Milano- Malpensa.

---- L'articolo continua dopo la pubblicità ----

Il documento indica che con il termine "**comparto facchinaggio aeroportuale**" si è voluto raggruppare "l'insieme del personale che opera all'interno di aeroporti ed è dedito all'attività di trasporto bagagli, merci", dal punto di ricezione degli stessi al velivolo e viceversa.
Riguardo al **ciclo lavorativo** nel documento l'analisi delle attività e dei rischi correlati sono state divise in **tre settori**:
- **attività di check-in**;
- **attività di smistamento bagagli e merci**;
- **attività di rampa** (dove operano i lavoratori addetti alle operazioni sottobordo con il compito di gestire ed effettuare i lavori di carico e scarico delle merci o dei bagagli nella o dalla stiva dell'aeromobile su mezzi di trasporto).

Ricordiamo che riguardo al **fenomeno infortunistico** la società SEA Handling (si occupa della fornitura alle compagnie aeree di linea dei servizi di "handling", cioè i servizi di terra negli aeroporti) gli infortuni denunciati nell'anno 2008 in SEA Handling "hanno coinvolto circa il 7% dei lavoratori: rispettivamente 176 a Malpensa (su un totale di 2250 dipendenti) e 66 a Linate (su un totale di 869 dipendenti)". Mentre le malattie professionali "denunciate nel comparto negli anni che vanno dal 2003 al 2007 sono state 13 nella sede aeroportuale di Milano Linate e 5 a Milano Malpensa" e sono per lo più rappresentate da "discopatie da movimentazione manuale di carichi e solo da alcuni casi di ipoacusia da rumore".

Rimandando i lettori alla lettura del documento originale in merito agli altri ambiti (attività di check-in e attività di rampa) ci occupiamo ora delle **attività di smistamento bagagli e merci**.

I **compiti dell'operatore** addetto all'attività di carico/scarico che opera nella zona smistamento bagagli sono:

- "prelevare il bagaglio dal nastro trasportatore e collocare lo stesso sul carrello da traino "dolly" per il trasporto bagagli/merci;
- prelevare i bagagli senza etichetta e trasferirli nella zona di raccolta;
- movimentare i bagagli fuori misura dai nastri riservati a questo tipo di carichi (o direttamente dal banco check-in) e posizionare gli stessi nei carrelli da traino (in molti casi tale passaggio è automatizzato);
- movimentare i bagagli da nastro a nastro, da macchina per il controllo radiogeno a nastro/carrello o viceversa (in molti casi tale passaggio è automatizzato);
- movimentare i bagagli che devono sottostare ad un livello superiore di controllo sicurezza; in genere è necessario spostarli nella zona prevista per l'apertura; quindi, a fine controllo vanno ricondotti nel molo di destinazione;
- effettuare il conteggio dei bagagli utilizzando sistemi manuali o automatici (conteggio manuale, bingo card e/o scanner) per la lista di carico bagagli/carrello;
- il carico dei carrelli deve essere di norma completato entro cinque minuti primi dalla chiusura del volo".

Ci sono poi anche attività specifiche relative alle operazioni di carico e scarico bagagli previste per il velivolo in arrivo per la preparazione di unità di carico.

Elenchiamo brevemente i possibili **fattori di rischio**:
- **utilizzo di macchine**: infortuni da interazione uomo-macchina;
- **movimentazione di carichi manuale**: "i fattori che più influenzano il rischio sono la forma, la dimensione ed il peso dei bagagli/colli; l'uso di forza eccessiva; l'elevata frequenza delle operazioni di sollevamento; sollevare da soli carichi molto pesanti, afferrare la valigia dal manico e sollevarla con un solo arto";
- **movimentazione di carichi meccanica**;
- **radiazioni ionizzanti**: ma "il rischio non coinvolge direttamente gli operatori addetti al facchinaggio";
- **rumore**: derivato essenzialmente dai motori degli aeromobili; "generalmente comporta per le postazioni di lavoro di smistamento bagaglio e nelle aree di coordinamento delle attività un'esposizione misurata in Lex_{8h} al di sotto degli 80 dBA" (dove con Lex si intendono i livelli di esposizione personale al rumore);
- **agenti chimici e cancerogeni**: nel reparto smistamento bagagli i valori di polveri totali, ossidi di azoto, formaldeide, benzene, toluene ed acetone sono "di gran lunga inferiori ai valori limite proposti dall'ACGIH o previsti da normativa europea", ma una maggiore attenzione "può meritare il benzene";
- **postura ortostatica protratta**: il lavoro è svolto per lo più in piedi;
- **postura incongrua**: spesso vi è "iperflessione del tronco ad arti estesi per afferrare un bagaglio, torsioni del tronco a piedi bloccati, ripetute torsioni del busto; altezza del nastro trasportatore troppo alta o bassa";
- **ritmi di lavoro**.

Tenendo in conto la possibile presenza di **fattori di rischio biomeccanico** (movimentazione di carichi manuale, postura ortostatica protratta, postura incongrua), tra questi lavoratori è ipotizzabile "il riscontro di danni da sovraccarico biomeccanico di arti superiori e colonna vertebrale, con un maggiore coinvolgimento dell'articolazione della spalla".
Inoltre è possibile che avvengano infortuni da **interazione con macchine** e movimentazione di carichi con macchine: "schiacciamento degli arti superiori o inferiori conseguenti a caduta di gravi, urti, o chiusura sistemi di contenimento del carico (es. sponde)".
Infine il lavoro svolto in piedi può portare problemi vascolari agli arti inferiori e i ritmi di lavoro imposti possono creare "situazioni di scompenso, accompagnate eventualmente da possibili manifestazioni somatiche da stress".

Concludiamo con alcuni **interventi di prevenzione** proposti:
- "predisposizione di procedure per la messa in pratica sistematica di buone pratiche di lavoro per la movimentazione dei carichi (disporre il carrello in prossimità del nastro e con un angolazione tale da minimizzare la torsione del busto, avvicinare la valigia prima di sollevarla);
- "praticare con regolarità esercizi di stretching per l'allungamento ed il rilassamento di muscoli e articolazioni (postura incongrua, movimentazione di carichi manuale);
- indossare calzature antinfortunistiche (antischiacciamento, antiscivolo) con plantare ergonomico (postura incongrua, postura ortostatica protratta, movimentazione di carichi manuale);
- definire procedure per rilevare, segnalare con apposite etichette, e movimentare i bagagli molto pesanti o ingombranti (movimentazione di carichi manuale)"
- attuare formazione (postura incongrua, movimentazione di carichi manuale)".

Infine si ricorda che la **sorveglianza sanitaria** "eseguita in maniera scrupolosa e mirata è indispensabile per escludere condizioni che potrebbero predisporre a danni per la salute".

Ispesl, "I profili di rischio nei comparti produttivi dell'artigianato, delle piccole e medie industrie e pubblici esercizi: Facchinaggio aeroportuale", Gruppo Cimal (Centro Italiano Medicina Ambiente Lavoro), curato da Piero Emanuele Cirla, Irene Martinotti e Aldo Todaro. (formato PDF, 1 MB).

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it