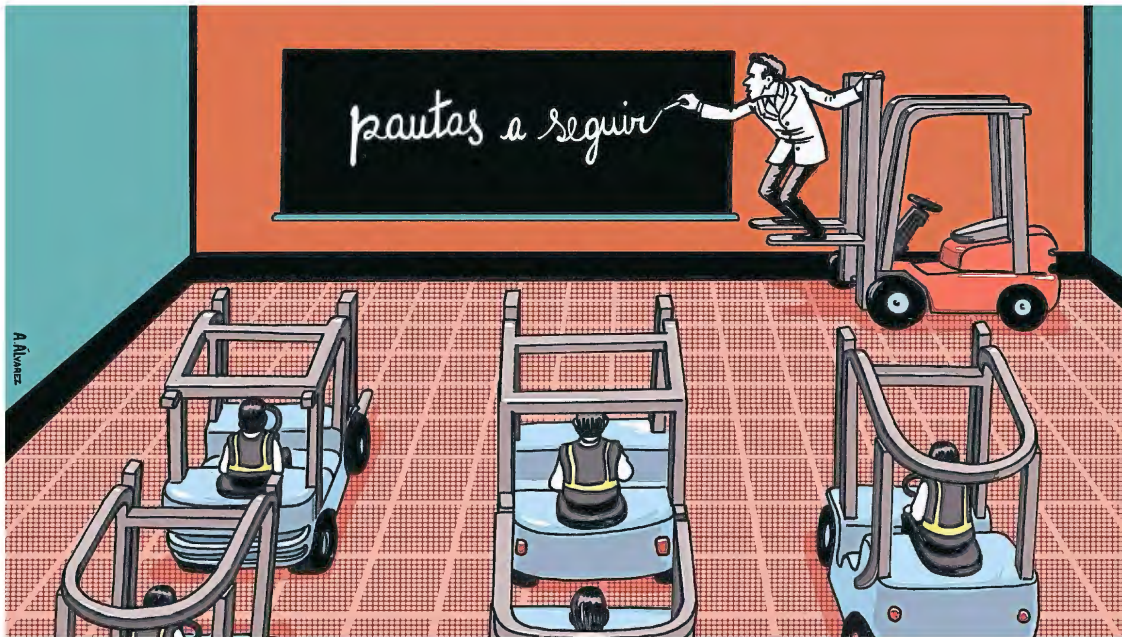


CERTIFICACIÓN

Autoelevadores, una herramienta fundamental que merece atención

Seguir los protocolos de mantenimiento, hacer revisiones periódicas de los equipos y fomentar la capacitación de los operadores redundan en una notable mejora de la labor cotidiana

Texto **Eduardo Pérez** | Ilustración **Alejandro Álvarez**



Los autoelevadores se convirtieron en un elemento básico en la tarea diaria de los depósitos logísticos. Pero esa cotidianeidad trajo aparejados una serie de riesgos en la operación que se han tratado de mitigar con el dictado de medidas por parte del Estado y con la certificación de los equipos y la capacitación de los trabajadores.

En esa línea, a fines del año último la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) emitió la resolución 960 por la cual se establecieron las pautas que deben cumplir los equipos con capacidad de carga de hasta 3500 kg con operador sentado y la obligatoriedad de la capacitación para quienes trabajen con ellos.

Guillermo Pedroncini, gerente de Servicios Industriales, Certificación del Instituto Argentino de Normalización y Certificación (Iram), recordó que "en seguridad e higiene del trabajo el foco está puesto en dos elementos básicos: la condición mecánica del equipo y la formación de quien lo opera. Si alguna de estas no se cumple de manera completa, se cae en riesgo".

Explicó que el Iram realiza las certificaciones a partir de las pautas de la resolución de la SRT, en cuanto al equipamiento del autoelevador, del entorno en el que se realiza el trabajo (tales como los lugares de recarga de baterías o combustible) y por los sitios que se mueve, ya que muchas veces tiene que circular por planos inclinados. "Es un equipo de mucho peso con un centro de gravedad relativamente alto que podría generar

un vuelco y, consiguientemente, un accidente. Estos equipos tienen que tener los mecanismos siempre en condiciones. Como tienen piezas mecánicas sufren desgaste y la empresa deberá tener un programa de mantenimiento que prevea una revisión (las resoluciones 351 y 960 establecen verificaciones diarias y trimestrales). Más allá de eso, deben tener una verificación completa donde el Iram está dando un servicio que apunta cumplir con esa normativa legal", explicó.

Pedroncini enfatizó que "el equipo tiene que operar desde el momento cero con su operador capacitado y su disponibilidad mecánica en óptimas condiciones. Incluso, hay casos en que se hacen chequeos preventivos de estos equipos, porque viniendo en contenedores pueden dañarse las partes hidráulicas y pueden generar un accidente por caída de la carga".

Lo correcto y lo acostumbrado

A pesar de que en algunos lugares se utilice el equipo para reemplazar escaleras, el experto hizo hincapié en que "con un autoelevador no se pueden elevar personas; está totalmente prohibido". En esa línea, Enrique Bobzin, gerente de Certificación de Productos del Iram, dijo que "el motivo es porque su sistema hidráulico no está previsto para evitar que la carga baje violentamente. Una falla, y la carga cae. No tiene sistema de trabas que retenga si no se libera. Se queda sin energía hidráulica y se viene abajo".

Pedroncini agregó que tampoco se deberían improvisar horquillas para aumentar la capacidad de carga, ya que se desplazaría el centro de

gravedad y podría generar caídas. "El fabricante dice con qué accesorios se puede trabajar y qué carga levantar", destacó, y apuntó a la necesidad de respetar las indicaciones de los pictogramas provistos por el fabricante sobre límites y formas de trabajo.

En cuanto a las fallas más habituales en los equipos advirtieron sobre las que afectan "el circuito hidráulico que tiene que tener la capacidad de retener carga, si la válvula falla caerá la carga. Cadenas desgastadas en equipos mecánicos, que se montan sobre la cremallera. En general, son problemas de la cadena de elevación de peso. Pero, estos equipos también tienen sistemas de dirección y frenos, que se deben controlar".

La resolución 960 de la SRT previó además que "solo se permitirá la operación del autoelevador a conductores autorizados por el empleador para tal tarea. Dicha autorización se obtendrá tras una capacitación teórico-práctica no menor a 10 horas, con evaluación final. Asimismo, se requiere una revalidación anual de dos horas de duración".

Bobzin insistió en la necesidad de cumplir con esa norma, porque tanto autoelevadores como apiladores "son equipos con los que en la planta se trata en el día a día y la gente se va habituando y les va perdiendo el respeto". En ese sentido, consignó que "estos equipos están preparados para ubicarse por debajo de la carga, pero muchas veces se utilizan bolsones o eslingas que se enganchan a las uñas. Es una mala operación porque el efecto pendular no se puede controlar y puede hacer que el equi-

po se desequilibre y llegue a caer".

Destacó que "el operador certificado sabe que no se podrá trabajar en zonas que no sean seguras. Depende de las características del equipo, el tipo de neumáticos, si está preparado para desniveles. En logística, generalmente son pisos de cemento allisado, con capa de epoxy, donde se puede usar equipo de rueda chica, maciza sin problema. El problema es cuando se deteriora el piso y eso repercute sobre los equipos".

Desde las empresas

Las empresas proveedoras de estos equipos también proporcionan capacitaciones más allá de que los equipos lleguen con cartillas explicativas. Al respecto, algunos capacitadores señalaron como una limitación la dificultad para muchos operadores de hacer una lectura comprensiva del texto. Además, cuestionaron los entrenamientos genéricos debido a las diferencias entre los equipos por tamaño, aptitudes o motorización.

Valentín Fontebasso, de Produ-service, explicó que ofrecen a sus clientes "un programa de entrenamiento para conductores de autoelevadores, con conceptos de seguridad de acuerdo con la normativa vigente y otorgamos carnet de conductor, y hacemos clínicas de manejo seguro". Desde Kernium, Diego Perullo indicó que apuntaron "no sólo a los equipos de combustión, que es el *commodity* que tiene el mercado, sino también a los eléctricos que son la nueva tendencia y es en los que no se está poniendo tanto foco, sobre todo en el uso de la batería, el

sistema eléctrico, las buenas prácticas de manejo, las capacidades y las curvas de carga".

Carlos Sozio, de Pruden, hizo hincapié en los sistemas de seguridad "como el Linde Safety Pilot, que cuidan de manera permanente al conductor controlando la carga, limitando la velocidad o cualquier operación riesgosa, avisando de esa situación. O los pasivos como los faros guías azules delanteros y rojos traseros, o el accionamiento automático de frenos por sensor de asiento, ajustes de velocidad electrónicos y los sistemas de diagnósticos on line. En estos puntos se basa nuestro entrenamiento mostrando de manera práctica los usos y aplicaciones en las circunstancias particulares de cada cliente".

El responsable de capacitación por Toyota Material Handling, Pablo Delgado, dijo que en el tramo teórico "se explican las características generales del autoelevador, principios de estabilidad, seguridad en el manejo de cargas y circulación. También, partiendo del análisis particular de la operación de cada cliente, se resaltan los puntos a mejorar en cuanto a eficiencia y seguridad en el manejo de cargas. Por otro lado, los asistentes al curso se llevan una explicación de las características singulares de los autoelevadores con los que operan a diario.

"En la parte práctica podemos adoptar dos modalidades: una para operadores experimentados y otra destinada a los principiantes, a los cuales se los guía en forma personalizada en las maniobras de carga, transporte y descarga" indicó. ●

