

CONSIDERACIONES SOBRE EL RIESGO EN ALMACENES

1. Riesgos en carretillas y almacenamiento.

La generalización de la utilización de carretillas elevadoras en almacenes y fábricas ha facilitado enormemente las tareas del movimiento de cargas. Ello ha implicado una mejora considerable de la productividad en los sectores donde se han implantado. Las toneladas movidas se han incrementado considerablemente, aumentando ello de por sí el riesgo de mermas. Sería interesante una evaluación estadística general de mermas por tonelada movida.

Todas las facilidades en el movimiento de carga incorporadas por las carretillas en almacenes comportan un cierto riesgo, nada despreciable, pero que se puede minimizar. En este escrito trataremos de describir brevemente cuales son estos riesgos.

Hay dos tipos principales de siniestros en los que puede intervenir una carretilla. Los ocasionados directamente por la carretilla a la carga y los siniestros en los cuales la carretilla es la causa desencadenante.

2. Accidentes ocasionados directamente por la carretilla.

Estos son principalmente las caídas de carga y los impactos de la carretilla sobre la carga. Las caídas de carga pueden dar lugar a pérdidas de valor importantes según el precio de las mismas.

Los motivos por los cuales una carga o parte de la misma cae debe buscarse en primer lugar en la confección de la misma. No se da la importancia suficiente a la confección de las cargas. El montaje de una carga es una cuestión de habilidad físico-geométrica. Debe hacerse una construcción debidamente trabada para que la misma configuración haga de sostén. La configuración debe proporcionar estabilidad a la carga.

La inestabilidad de la carga constituye el factor número uno de caída. Sobre la estabilidad incide la estructura y como esta se ha configurado. Cuanto mejor estructurada esté una carga más difícil será que parte de ella caiga, que haya una rotura y pérdida de la misma.

Se deberá procurar siempre el tener una carga estable. Cuando la carga no es estable la mínima incidencia hace que se desestabilice (pequeño roce o choque, ligera inclinación, movimiento brusco de ascenso o bajada, etc.). Para disminuir mermas en un almacén la estabilidad de la carga es el primer factor a controlar.

Evidentemente parte del daño que puede recibir una carga en una caída será proporcional al embalaje que la contiene y la altura desde la que cae. El embalaje no es tema a tratar en este artículo. La altura si que se puede abordar. Actualmente hay carretillas retráctiles que pueden elevar cargas hasta 10 metros.

Actualmente hay una manera sencilla de resolverlo mediante el retractilado posterior al montaje. Este resuelve una parte de los problemas, no todos.

Para evitar su rotura o caída las cargas deben ser cohesionadas. Una carga mal cohesionada produce abanicos y dislocaciones durante su transporte o manipulación. La falta de cohesión implica un mayor riesgo de hundimiento y rotura.

Se dice que una carga está mal cohesionada cuando el cruzamiento es insuficiente y tiene fisuras, bolsas, chimeneas, cavernas, escalera, etc.

Cuando el cohesionado no es correcto cada vez que la carga se levanta con la carretilla la paleta se curva bajo el peso. En cada manipulado el peligro de rotura es mayor. Cobra mucha importancia la distancia entre horquillas.

Para evitar mermas debe neutralizarse todos los defectos de un mal cohesionado. Siempre hay cargas más difíciles de cohesionar que otras, por ejemplo hay unidades de carga más resbaladizas debido a determinados envoltorios. En estos casos se debe utilizar un buen flejado o retractilado.

Otro factor que incide es el desbordamiento y escoramiento, que obligan a poner las paletas de manera irregular provocando deslizamientos y, a veces, el hundimiento de las cargas.

La superficie de la paleta debe ocuparse en su totalidad, a excepción, en todo caso de un pequeño contorno.

3. Accidentes en los que la carretilla es el desencadenante.

Principalmente son los que resultan de impactos a persona, estructura y bienes. Como cualquier vehículo que se mueve puede impactar sobre bienes y personas. Los impactos sobre bienes en una empresa pueden resultar muy caros. Hay equipos de coste elevados que carecen de todos tipo de protección frente a impactos de vehículos que se mueven por la empresa. Algunos están mal ubicados en caminos de rodadura.

También son graves los impactos de las carretillas en estructura. Cuando son a estructura de estantería pueden ser de consideración puesto que el derrumbe de una estantería puede ocasionar pérdidas de consideración. Puede darse el caso incluso del efecto domino sobre otras estanterías. Un mal sueño cuya consecuencia es que realmente era muy económico evitarlo.

Después de la somera descripción de estos factores elementales que inciden en las caídas que ocasionarán mermas, la carretilla es el elemento coadyuvante de las mismas. Las unidades de carga mal preparadas tienen más posibilidades de ser estropeadas por acción de la carretilla. No es tema a tratar aquí, pero al hecho básico de carga mal preparada que es el desencadenante principal, se suman otros factores también a tener en cuenta como son la planimetría (estado general del suelo del almacén o patio), el sistema de estiba, etc.

4. Algunos factores de control

Estos factores desde la gerencia de riesgos son difíciles de controlar y deben contemplarse desde un marco más general. Son otras las garantías que deben buscarse en las empresas. Una parte de las soluciones debe buscarse en el diseño y en la formación.

El diseño debe contemplar todos los factores enumerados que inciden en las caídas. El primer factor que se debe controlar desde el diseño es la estandarización del tamaño de las unidades de carga de la empresa. Estas deben adaptarse a las paletas estandarizadas. Muy excepcionalmente se utilizarán paletas de tamaño de diseño propio. Solamente están en condiciones de hacerlo grandes empresas o sectores de producción y con reservas. No se debe olvidar, cuando una empresa toma una decisión de este tipo que toda la estructura del flujo físico de materiales debe ordenarse para estas unidades: estanterías, pasillos, transporte por carretera, etc.

Cobra suma importancia el orden general del almacén o superficie. Esto todo el mundo lo sabe y nadie lo tiene en cuenta. Cuando el conjunto de los elementos que intervienen en el flujo físico están debidamente imbrincados el resultado final es el orden aparente del almacén. No quiere esto decir que un almacén ordenado este exento de problemas. Lo cierto es que uno desordenado pone de manifiesto que algo funciona mal.

La falta de orden es fácilmente analizable. Se puede detectar con cierta facilidad la causa del mismo. Siempre encontraremos algún elemento que no sintoniza con el conjunto. El orden sigue siendo un síntoma importante del funcionamiento general de un almacén. Se debe insistir: parece que no hace falta repetirlo, la realidad demuestra que se contempla poco.

El diseño debe tener como prioritario, al mismo nivel que la funcionalidad que se persigue, la adecuación entre sí de todos los materiales que intervienen en el proceso. Sin esta adecuación es imposible que se pueda dar la funcionalidad óptima. La unidad de carga debe de ser coherente con las estanterías, con los pasillos, con las carretillas y con los movimientos que deben hacer el flujo físico de materiales.

5. La Formación

La formación de las personas que intervienen en el flujo físico es de una importancia cabal. Parece tópico decir que la formación es útil, importante, necesaria. No vamos a caer en los tópicos. En el caso del flujo físico de materiales la formación es importante por algo tan simple como: es el único modo de suplir todas las anteriores deficiencias. Sobre esto se ha reflexionado poco. El operador puede resolver casi todos los problemas de deficiencias anteriores para evitar mermas. Si la planimetría está en mal estado, por ejemplo, un operador formado sabrá reducir la velocidad hasta los límites necesarios para que no caiga la carga. Si los pasillos requieren el doble de maniobra por un diseño defectuoso el operador consciente del problema adecuará las maniobras según esta necesidad. Si las cargas requieren algún trato especial en su manejo, solamente puede esperarse que lo reciban de un operador consciente de lo que tiene entre manos.

Precisamente aquí reside una parte importante de los problemas que se presentan en los accidentes y mermas en almacenes.

El colectivo sobre el que se deposita (consciente o inconscientemente) la fuente de beneficios de una empresa de fabricación o distribución, que son los materiales que fabrica o transporta, es un colectivo autodidacta. Todo lo que produce la empresa pasa en algún momento por sus manos, sean tejidos, licores o pantallas de televisión. Este punto por sí sólo sería motivo de reflexión.

Estamos hablando de un colectivo que empezó siendo marginal. Las personas de mejor valía iban a las cadenas de producción, las de menor al almacén. Este es el colectivo que las empresas actuales han heredado.

La situación actual, salvo las honrosas excepciones de siempre, es como sigue:

- Falta general de profesionalidad a todos los niveles. Se entiende por profesionalidad un grado extremo de calidad.
- Al incrementar el parque de máquinas, ha aumentado también el número de personas que las utilizan. No se han llevado a cabo filtros de selección serios, muchas veces por desconocimiento de los profesionales de selección de las necesidades y requerimientos reales de esta profesión. También se da el caso de que previamente no se realiza una selección seria para el puesto de trabajo. Se utiliza una especie de selección infalible a posteriori. Si dentro del período de pruebas se produce algún incidente o en el peor de los casos accidente, se descarta. Nadie analiza que se podría haber ahorrado con una buena selección. No sirve de excusa decir que las selecciones no funcionan. Si lo hacen, si se hacen bien.

- Carencia de planes de formación específica para este colectivo. Siguen primando otros tipos de formación más fácilmente realizables.
- Las mutuas han realizado un trabajo de prevención, muy importante. Sigue sin resolverse la formación real que estas personas precisan.
- Se realiza alguna formación por marcas. Sería casi el equivalente a aprender a conducir para una marca de coche y nada más.
- Como colectivo se les sigue designando con nombres poco “dignificadores”: torero, cabrero, mozo de almacén (junto con los de cuadrillas, no queda otro oficio con la denominación de mozo “desaparecido” ya el servicio militar y consecuentemente con él los mozos en edad militar).
- Lo que si han llegado son los modernos sistemas de producción, Just in time, y de logística integral. Se pide a este colectivo que se adapte a estos nuevos sistemas cuando carecía de formación incluso para los antiguos.
- Sigue existiendo la creencia entre los mandos intermedios de que el carretillero mejor es el más veloz. Este concepto ha originado mermas considerables.

Cosa diferente es el aprovechamiento de la formación. Resulta paradójico las cantidades de dinero que se invierten en formación y la poca rentabilidad que se le pide. Pero este es tema para otro resumen.

Don Pere Serra
Director de Proyectos
Instituto Formación
Operadores Logísticos
- INFOL -