

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 21 - numero 4552 di Giovedì 03 ottobre 2019

Autotrasporti e logistica: come migliorare la gestione della sicurezza?

Due interventi si soffermano sulla sicurezza nel comparto della logistica con particolare riferimento alla sicurezza stradale nel trasporto merci. Il trasporto su gomma, i vantaggi della evoluzione tecnologica e un piano regionale per il comparto.

Bologna, 3 Ott ? Secondo alcuni dati il **trasporto merci su gomma** manterrà il suo predominio anche nei prossimi anni. È anzi previsto che "entro il 2040 in Europa le prestazioni del trasporto merci aumenteranno da 2 a 2,7 trilioni di tonnellate/km" e la "quota di mercato modale salirà al 75%". E già nel nel 2015 "in Italia la gomma pesava l'86,5% del totale trasportato".

A fornire alcuni dati sull'autotrasporto, sia per quanto riguarda la dimensione del comparto, sia per quanto riguarda le criticità e soluzioni in materia di salute e sicurezza, è un intervento al convegno "La sicurezza in logistica: dentro e fuori dal magazzino" che si è svolto il 21 novembre 2018 a Castel San Pietro Terme (BO), nell'ambito delle **Settimane della Sicurezza 2018** organizzate dall' Associazione Tavolo 81 Imola.

Oltre a soffermarci su questo primo intervento, in materia di sicurezza nell'autotrasporto, presentiamo poi anche un secondo intervento che riporta indicazioni più generali sul settore della logistica e su un piano di tutela approvato dalla Regione Emilia-Romagna.

Questi gli argomenti affrontati nell'articolo:

- Gli incidenti nel trasporto merci su gomma
- I vantaggi e criticità della guida autonoma
- Il piano regionale per la salute e sicurezza nel comparto della logistica

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0489] ?#>

Gli incidenti nel trasporto merci su gomma

Nell'intervento "**Le fasi per la realizzazione della Vision Zero**", a cura di Davide Baroncini (Executive DEKRA Italia), viene presentato un rapporto sulla **sicurezza stradale nel trasporto merci**.

L'intervento presenta molti dati relativi alle dimensioni del settore lavorativo e alla correlata **incidentalità**, dove si indica che se dal 2006 al 2015 in Europa "i decessi legati al trasporto merci pesante (>3,5t) sono diminuiti del 47% toccando quota 3.848 morti", gli incidenti che vedono coinvolti veicoli merci "seppur diminuiti sono più frequentemente mortali. Questo è ancor di più vero per i mezzi pesanti". E, a questo proposito, si sottolinea che:

- "il fattore umano è sempre responsabile del 90% degli incidenti sulle strade europee.
- la formazione dei conducenti professionisti e l'adozione di modalità di trasporto combinato devono essere incentivate".
- "sulle strade statali si verifica il 55% dei decessi (25% aree urbane, 19% autostrade)
- i commerciali leggeri <3,5t causano più vittime dei bisonti della strada, quasi 1,8 volte in più.
- La controparte principale degli incidenti è un'auto con 1.908 morti in Europa nel 2015.
- i controlli tecnici periodici mostrano un tasso di difettosità dei mezzi che aumenta con l'anzianità del veicolo".

Si sottolinea poi che il **fattore uomo** "gioca un ruolo centrale negli incidenti stradali legati al trasporto merci. Ci vuole formazione e analisi delle capacità della prestazione umana, la tecnologia da sola non basta".

Inoltre si sottolinea che in relazione a vari aspetti ? come "conoscenza delle normative internazionali, operazioni di fissaggio del carico e trattamento delle merci pericolose, stress fisico ed emotivo, ..." ? i «compiti di guida» e di «non guida» vanno "attentamente considerati e la formazione deve essere adeguata e in continuo aggiornamento".

Si indica poi che il futuro porta verso lo "spostamento di diversi 'sotto-compiti' di guida **dal conducente alla tecnologia**, ovvero passare da una guida semi-automatizzata ad una guida altamente automatizzata. Quest'ultima può prevenire incidenti ma solo se la supervisione e le competenze dei driver si evolvono, altrimenti può diventare controproducente".

E si segnala anche che la **distrazione**, come per tutti gli altri veicoli, "gioca un ruolo fondamentale nell'incidentalità. E come sempre *l'homo smartphone* è un primate pericoloso. Le persone (e quindi i driver) non possono fare più cose contemporaneamente: un doppio compito porta il cervello a switchare l'attenzione. La guida, come attività complessa che innesca da sola vari processi cognitivi, non può subire 'emorragie di attenzione".

Riprendiamo dall'intervento una tabella sulle possibili "distrazioni":

Esempi di attività di guida secondarie che distraggono e loro influenza sull'intensità della distrazione

A = Alto, M = Medio, B = Basso.

Attività secondaria	Cognitiva	Visuale	Auditiva	Manuale	Durat
Scrittura di messaggi con il cellulare	A	A	B	A	M
Comporre un numero di telefono con il cellulare	M	A	B	A	B
Conversazione telefonica	A	B	A	B	A
Mangiare e fumare	B	M	B	A	M
Segnali all'esterno del veicolo/Pubblicità	M	A	B	B	B
Controllo vocale	A	M	M	B	B

Fonte: Kinnear & Steve

I vantaggi e criticità della guida autonoma

L'intervento riporta poi varie indicazioni sulla **guida autonoma**.

Si segnala che la tecnologia applicata al trasporto merci su gomma, "può fare molto per abbattere il 90% degli incidenti causati dal fattore umano". E l'efficienza è già "comprovata dei sistemi di frenata d'emergenza".

Dopo aver ricordato che la cintura di sicurezza si conferma comunque il salvavita n.1 (-80% lesioni gravi), sono riportate alcune indicazioni riguardo alla sicurezza e allo stato dell'arte della guida autonoma:

- "Migliorare la sicurezza strutturale dei veicoli è importante, ma può aiutare in una certa misura.
- Le misure di sicurezza passiva (cinture di sicurezza, airbag) hanno un potenziale valido ma limitato per ridurre le conseguenze degli incidenti, soprattutto per i veicoli commerciali pesanti.
- Si deve agire sulla riduzione e prevenzione dell'incidentalità mediante l'uso di sistemi di assistenza alla guida.
- I costruttori si sono già adeguati ai requisiti imposti nel 2015 dalla Commissione Europea sui sistemi di frenata d'emergenza".
- "False attivazioni e spegnimento/riaccensione dei sistemi le problematiche da risolvere".

Si indica poi che se l'**automazione** "è un fattore chiave per l'industria dei veicoli commerciali", "per il 2025 ci si aspetta che 1 veicolo su 3 sarà a guida autonoma per determinate situazioni di guida (es. autostrada)". E la **connettività** "dominerà la logistica del futuro: veicoli interconnessi tra loro e con le infrastrutture".

Si riportano poi alcuni elementi dei **Progetti di Platooning** (guida in convoglio interconnessa) che "sono in fase di test per i maggiori costruttori in tutto il globo".

In ogni caso le infrastrutture "giocano un ruolo cruciale per la sicurezza stradale. Se la tecnologia si evolve, l'infrastruttura deve tenere il passo".

Rimandiamo alla lettura integrale dell'intervento che riporta poi indicazioni su altri elementi e vari suggerimenti per la sicurezza, anche con riferimento al tema delle criticità relative agli specchietti retrovisori di veicoli per il trasporto persone/merci.

Il piano regionale per la salute e sicurezza nel comparto della logistica

Riprendiamo infine alcune brevi indicazioni - tratte dall'intervento "**Piano Regionale Logistica: facciamo il punto**", a cura dell'Ing. Cinzia Obici (UOC Prevenzione e Sicurezza degli ambienti di Lavoro dell'Azienda USL di Imola) ? sulla **sicurezza nella logistica**.

Logistica che, secondo la definizione fornita dall'Associazione Italiana di Logistica (AILOG), è *'l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita'*.

È dunque "la scienza di trasportare i prodotti da un luogo all'altro nei tempi previsti e al minor costo possibile".

Dopo aver riportato varie tabelle relative alle dimensioni della logistica nella Regione Emilia-Romagna, il relatore segnala che nel 2016 la Giunta regionale "ha dato mandato per predisporre, ad integrazione del PRP, un Progetto Regionale specifico il **"Progetto Tutela della salute e della sicurezza nel comparto della logistica"**.

Il mandato del piano "si fonda sulla coniugazione dell'Assistenza, per una applicazione fattiva della norma, con la Vigilanza".

Riguardo alla vigilanza sono riportate poi alcune delle **situazioni critiche rilevate** nel settore:

- "mancanza architettura interna della sicurezza;
- assenza del Duvri;
- inadeguatezza di alcune postazioni di lavoro;
- mancanza di formazione: generale e/o di abilitazione alla guida;
- carenza nella gestione dell'emergenza: vie di fuga non libere, addetti all'emergenza non formati, ecc.;
- comportamenti insicuri".

Concludiamo segnalando che nell'intervento si riportano poi indicazioni tratte dal Piano regionale, diverse immagini relative ai principali rischi del comparto (rischio biomeccanico, rischio viabilità, rischio microclima, rischio attrezzature, rischio organizzazione, ...) e alcuni indirizzi per poter consultare utili documenti per la prevenzione.

RTM

Scarica i documenti da cui è tratto l'articolo:

" Le fasi per la realizzazione della Vision Zero", a cura di Davide Baroncini (Executive DEKRA Italia), intervento al convegno "La sicurezza in logistica: dentro e fuori dal magazzino" nell'ambito delle Settimane della Sicurezza 2018 (formato PDF, 3.20 MB).

" Piano Regionale Logistica: facciamo il punto", a cura dell'Ing. Cinzia Obici (UOC Prevenzione e Sicurezza degli ambienti di Lavoro dell'Azienda USL di Imola), intervento al convegno "La sicurezza in logistica: dentro e fuori dal magazzino" nell'ambito delle Settimane della Sicurezza 2018 (formato PDF, 5.50 MB).



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

