PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 7 - numero 1358 di mercoledì 09 novembre 2005

GESTIRE LA FATICA NEI TRASPORTI SU STRADA

Arrivano i tachigrafi digitali e un nuovo rapporto ILO fa luce sul grave fenomeno a valenza globale.

Pubblicità

Viviamo in un mondo in cui ci si aspetta che beni e servizi siano disponibili dove e quando il consumatore li desidera. Ma questo ha un costo: la fatica umana, oggi riconosciuta come una delle principali cause di incidenti nella industria dei trasporti mondiale. Se la fatica non può essere evitata, questa può essere meglio conosciuta e gestita. Ecco le indicazioni di un nuovo rapporto del dipartimento delle attività settoriali del BIT (fonte: ILO).

Nel Queensland australiano una azienda di trasporti ha preso 165.000 dollari di multa per infrazioni legate alla fatica degli autisti. Sono state contestate 306 infrazioni in 6 settimane di attività. Gli autisti erano obbligati a passare fino a 18 ore consecutive al giorno al volante, falsificando i documenti di bordo e non facendo pause. Il caso, segnalato dall'ILO, rientra in una situazione drammatica per cui, in Australia, oltre il 30% degli incidenti sono proprio causati dall'eccessivo affaticamento alla guida. L'analisi si riferisce ad una ricerca che identifica la fatica come elemento quattro volte più incisivo rispetto a utilizzo di droga o di alcool nel causare incidenti.

Passando agli USA è stato invece calcolato che l'eccessivo affaticamento degli autisti alla guida causa circa 100.000 incidenti di autotreni all'anno e 1.500 vittime. Il costo di tale fenomeno è calcolato in 5 miliardi di dollari l'anno.

Il rapporto 2001 del Consiglio Europeo per la sicurezza dei trasporti (European Transport Safety Council) identifica la fatica come causa del 20% degli incidenti nel trasporto commerciale su strada. Sempre dal rapporto si evince che il 50% degli autisti si sono addormentati almeno una volta al volante.

La mancanza di sonno è la causa principale della fatica. In Perù, più del 45% dei 238 autisti di autobus che viaggiano sull'autostrada panamericana del nord, ammettono di avere già avuto un incidente. Circa il 55% dorme meno di 6 ore al girono e l'80% ha l'abitudine di guidare più di 5 ore di fila senza riposare.

"Se la mancanza di sonno diventa troppo importante, il cervello rischia di cadere nel sonno involontario. E' quello che noi chiamiamo "micro-sonno". Questo non dura che un breve istante ma può essere molto pericoloso se succede quando siamo al volante. Per esempio, se un conducente ha un micro-sonno di un secondo mentre sta viaggiando a 100 km/h, il suo veicolo si sposterà di 28 metri totalmente senza controllo", commenta Jon K. Beaulieu, autore del rapporto.

"Anche il periodo della giornata è un parametro molto importante negli incidenti dei camionisti. Il numero degli incidenti di mattino presto, tra le 2 e le 5, sono 10 volte superiori a quelli durante il giorno".

Lottare contro la fatica

Certi governi hanno riconosciuto i rischi rappresentati dalla fatica e hanno cominciato a lavorare per risolvere il problema.La maggior parte degli autisti di veicoli commerciali sono obbligati a termine di legge a riempire giornali di bordo con gli orari del

proprio lavoro e le relative pause.I giornali di bordo sono utilizzati per verificare se l'autista segue i regolamenti sulla durata del lavoro. Logiche economiche e modalità di remunerazione mettono spesso forte pressione sugli autisti che arrivano a falsificare i documenti per poter guidare più a lungo.

E' per questo che l'Unione Europea ha recentemente introdotto i tarchigrafi digitali per facilitare e migliorare il controllo degli orari degli autisti. Il nuovo strumento misura e registra la velocità e i tempi di guida e dovrà essere adottato su tutti i veicoli fabbricati dopo il 5 Agosto 2006.

Le regole sulla durata del lavoro nella UE stabiliscono un limite nelle 9 ore di guida quotidiane, 90 ore ogni quindici giorni. Il riposo quotidiano deve essere di 11 ore ma può essere ridotto a 9 ore tre volte alla settimana con una compensazione la settimana successiva. Queste regole in materia di tempi di guida e riposo saranno riviste per il nuovo insieme di misure che verranno adottate da primavere 2006.

Dal 2004, negli USA, gli autisti di autotreni non possono guidare più di 11 ore, dopo un periodo di riposo di 10 ore.

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.