

Innovazioni tecniche, nuove linee guida e un gran numero di soluzioni pratiche per la sicurezza dei carichi sugli autocarri e sui furgoni sono stati i temi centrali dell'ottava edizione internazionale del Dekra/VDI Symposium sulla sicurezza dei carichi sui veicoli che si è tenuto a Klettwitz in Germania. Oltre 200 rappresentanti delle industrie dei trasporti, del settore scientifico, automotive e autorità hanno preso parte nei due giorni di meeting (23 - 24 Ottobre).

“Il nostro Symposium è un forum che è ben assodato da ormai molti anni che coniuga teoria e pratica nel campo della sicurezza dei carichi. Lo scambio tra ingegneri e professionisti del settore della logistica è di vitale importanza per lo sviluppo della sicurezza in questo settore”, spiega Frank Leimbach, capo divisione della Dekra Technology Center. “Per questo motivo quest’anno si sono svolte anche delle prove pratiche su strada nell’area esterna, oltre ad una serie di presentazioni”.

Le presentazioni degli specialisti del settore hanno toccato diversi temi, tra i quali i cambiamenti apportati dalla VDI linea guida sulla sicurezza dei carichi (VDI 2700), che include nuove descrizioni dettagliate circa i trasporti di diversi tipi di opere in calcestruzzo prefabbricato (parte 10) e merci in imballi deboli (parte 18).

L'esempio portato dalla “Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk)” mostra come gli attuali standard di sicurezza dei carichi vengano implementati nella pratica in diversi settori industriali. L'associazione ha presentato le nuove linee guida durante il Dekra/VDI Symposium, che stabiliscono “il carico minimo richiesto durante il trasporto su strada di pneumatici”. Per la prima volta ciò fornisce un esauriente standard circa il trasporto sicuro di 100 milioni di pneumatici che le aziende partner dell'associazione producono ogni anno.

Sono stati, inoltre, presentati e discussi esempi di miglioramento della pratica da rappresentanti di diversi paesi europei. Per esempio, Michel Parois della Air Liquide a Parigi ha presentato una nuova generazione di rimorchi per il trasporto di gas tecnici che rendono notevolmente più semplice il carico e la sicurezza. L'esempio presentato da Bernhard Haidacher, Direttore della LKW Walter, organizzazione internazionale di trasporti con sede in Austria, ha illustrato il funzionamento pratico della gestione sistematica dei carichi sicuri. I partecipanti del Symposium hanno particolarmente apprezzato un report dalla Finlandia sul tema del training dei guidatori in riferimento alla situazione del flusso del traffico internazionale in Europa.

Una particolare attenzione è stata posta all'effetto positivo che i sistemi ESP possono avere sulla sicurezza del carico dei furgoni. Un progetto di ricerca condotto a nome del German Federal Highway Research Institute (BASt), che paragona il comportamento dinamico dei veicoli sulla base di diversi range di carico, mostra chiaramente che il sistema adatta la forza di frenata alla massa del veicolo e al centro di gravità, incrementando così la sicurezza

di guida. Comunque, è anche importante per gli autisti di furgoni essere attenti alla sicurezza del carico al fine di assicurare la sicurezza sulla strada. Al fine di compensare le mancanze in questo settore, gli esperti sono chiamati a migliorare e incrementare il training, anche per i manager, e ad essere specializzati nelle necessità pratiche dell'industria e degli autisti. I produttori di veicoli, inoltre, dovrebbero facilitare le misure di sicurezza del carico.

Lo standard DIN EN 12195 che è entrato in vigore nel 2011 e regola la sicurezza dei carichi nei veicoli commerciali in tutta Europa è stato ancora una volta tema centrale di discussione al meeting. La precedente versione dello standard DIN EN risalente al 2004 richiedeva un alto standard di sicurezza anche se inizialmente ci fu il timore che lo standard richiesto non fosse sufficientemente alto. Un'altra discussione è aperta circa le tematiche e i punti sui quali essa differisce con la VDI linea guida 2700 a riguardo della sicurezza dei carichi, che è ancora una legge riconosciuta in Germania. Per questo motivo si sta procedendo alla revisione della legge per renderla in linea con l'attuale versione del DIN EN 12195, anche se al momento la nuova versione non è ancora stata completata. Dekra ha portato a termine dei test pratici per determinare il livello di sicurezza richiesto per i carichi. "I test e le analisi hanno mostrato come la sicurezza dei carichi sia inadeguata se ci si attiene alla DIN EN 12195-1. Per questo una versione semplificata del DIN EN 12195-1 basata sul "vecchio" VDI 2700 sarebbe la soluzione più ragionevole" spiega Karsten Wulhorst, esperto Dekra di sicurezza dei carichi.