



# LE FASI PER LA REALIZZAZIONE DELLA VISION ZERO

Rapporto DEKRA 2018 sulla Sicurezza Stradale  
**Trasporto Merci**

**Daide Baroncini**  
*Executive DEKRA Italia*

Settimane della sicurezza, 21 novembre 2018



On the safe side.

# Rapporto DEKRA sulla sicurezza stradale

Da 11 anni diffondiamo cultura nel mondo, da quasi un secolo abbiamo una missione

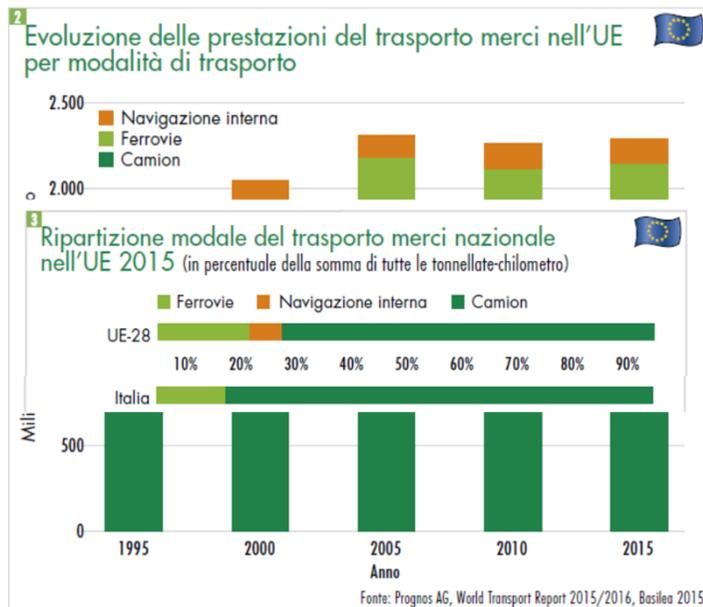


[dekra-roadsafety.com](https://dekra-roadsafety.com)

## Trasporto merci su gomma: **predominio** anche in futuro



Entro il 2040 in Europa le prestazioni del trasporto merci aumenteranno da 2 a 2,7 trilioni di tonnellate/km. La quota di mercato modale salirà al 75%.



- Il trasporto merci su gomma **rimarrà «monopolista»** anche in futuro grazie alla sua flessibilità e capillarità di servizio.
- Tra il 1995 e il 2015 il trasporto merci su gomma è aumentato di oltre il 33% raggiungendo quota **1,7 trilioni di t/km**.
- Nel 2015 in **Italia** la gomma pesava l'86,5% del totale trasportato.
- Nel 2015 in Europa erano immatricolati **36,5 mil. di veicoli merci** (+33% sul 2000) di cui 4,1 milioni in Italia.
- Nel 2050 di 9,6 mld di persone attese il 67% vivrà nelle città. **La gestione efficiente dell'ultimo miglio** a livello globale sarà fondamentale per la sostenibilità.

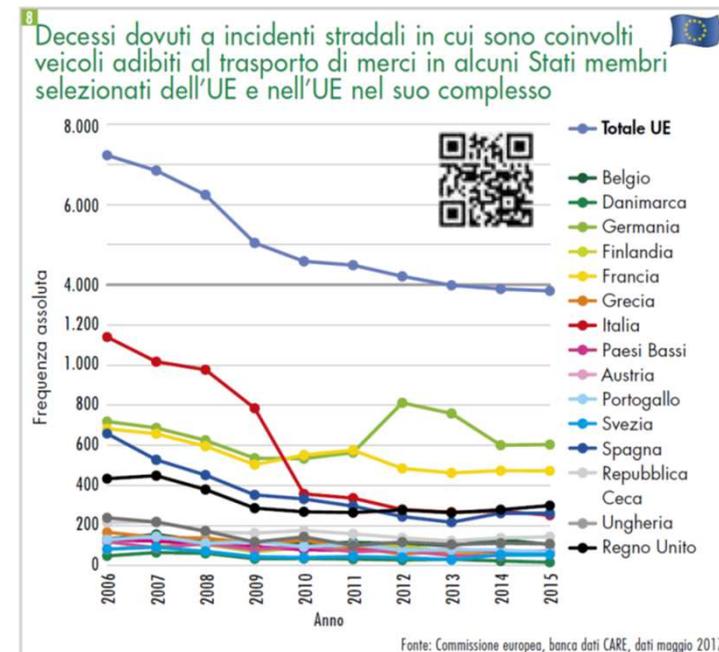


## Incidentalità: **tendenza positiva** ma sfide tuttora aperte



Del 2006 al 2015 in Europa i decessi legati al trasporto merci pesante (>3,5t) sono **diminuiti del 47%** toccando quota **3.848 morti**. Ad oggi percentuali quasi invariate.

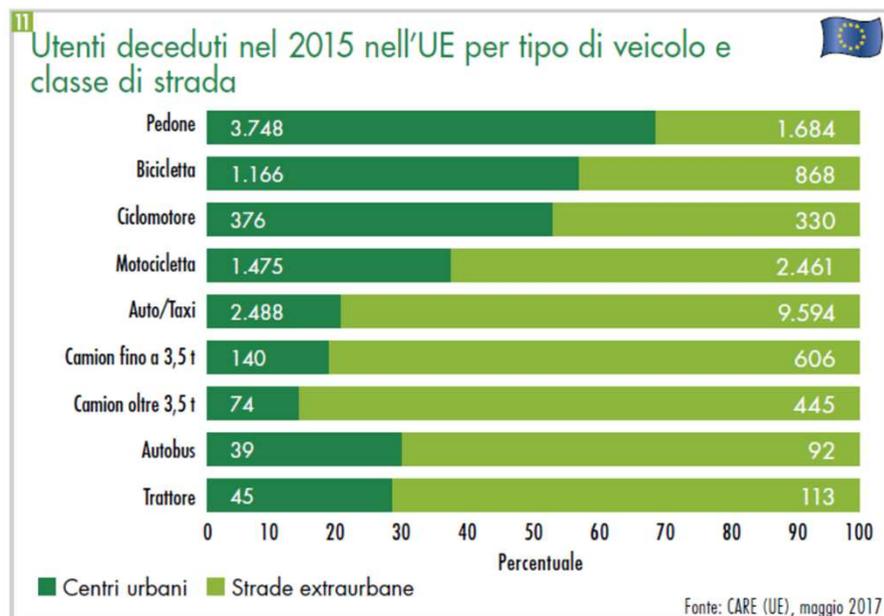
- Dei **26.000 decessi del 2015**, il 15% è stato imputabile ai «bisonti».
- Negli ultimi 10 anni il maggior calo nei decessi UE si è verificato in **Italia** (-78%), Spagna (-60%) e Grecia (-59%).
- Gli incidenti che vedono coinvolti veicoli merci seppur diminuiti sono **più frequentemente mortali**. Questo è ancor di più vero per i mezzi pesanti.
- I veicoli commerciali hanno avuto storicamente un ruolo pionieristico nell'adozione di **sistemi di assistenza alla guida**, la cui efficacia è fuori discussione (-34% di incidenti rispetto a mezzi sprovvisti), ma possono essere **disattivati dai driver**.
- 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.



## Incidentalità: coefficienti elevati per **strade statali e utenti deboli**

- 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



**10** Decessi nell'UE nel 2015 in incidenti che coinvolgono veicoli commerciali per tipo utente al traffico

	Numero di vittime	Percentuale
Passeggero di un autoveicolo stradale per il trasporto di merci	507	13
Passeggeri di autobus	51	1
Passeggero di auto	1.908	50
Passeggero di un furgone	195	5
Ciclomotorista	64	2
Motociclista	199	5
Ciclisti	282	7
Pedone	579	15
Sconosciuto	63	2
<b>Totale UE</b>	<b>3.848</b>	<b>100</b>

Fonte: CARE (UE), maggio 2017

## Il fattore Uomo: formazione, attenzione e responsabilità



Il **fattore umano** 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.

- I concetti di **abilità, idoneità e capacità di guida**, anche in relazione all'introduzione delle nuove tecnologie a bordo vanno continuamente aggiornati o ridefiniti.
- Conoscenza delle normative internazionali, operazioni di fissaggio del carico e trattamento delle merci pericolose, stress fisico ed emotivo,...: «**compiti di guida**» e di «**non guida**» vanno attentamente considerati e la formazione deve essere adeguata e in continuo aggiornamento.
- 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**.

### 24 Profilo dei requisiti per i conducenti di autocarri

Compiti di guida	Compiti non di guida	Altre competenze
Accoppiamento e disaccoppiamento, montaggio e smontaggio di casse mobili	Controlli alla partenza	Nutrizione e salute
Traffici internazionali	Utilizzo di attrezzatura tecnica (carrello elevatore, ecc.)	Primo soccorso
Guidare incolonnati	Carico e scarico	Legislazione sociale dell'UE, diritto della circolazione stradale
Guida a basso consumo di carburante	Messa in sicurezza del carico	Tecnologia del veicolo, sovrastrutture, accessori
Manovrare	Utilizzo dell'unità di pedaggio	Competenze linguistiche nel trasporto internazionale a lunga distanza
Comportamento in caso di incidenti stradali	Manipolazione di merci pericolose, conoscenza delle norme sui carichi misti	Corrispondenza, documenti necessari
Guida previdente	Manutenzione/Riparazioni	Pianificazione dei giri, geografia del traffico

Fonte: (da Frühauf et al., 2008)

## Il fattore Uomo: multitasking è un mito



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**».

### 27 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	Durata
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 & Stevens, 2015



## Verso la guida autonoma: lo stato dell'arte



La tecnologia, può fare molto per abbattere il 90% degli incidenti causati dal fattore umano. Efficienza già comprovata dei sistemi di frenata d'emergenza.



## Verso la guida autonoma: lo stato dell'arte



La **tecnologia**, può fare molto per abbattere il 90% degli incidenti causati dal fattore umano. Efficienza già comprovata dei **sistemi di frenata d'emergenza**.

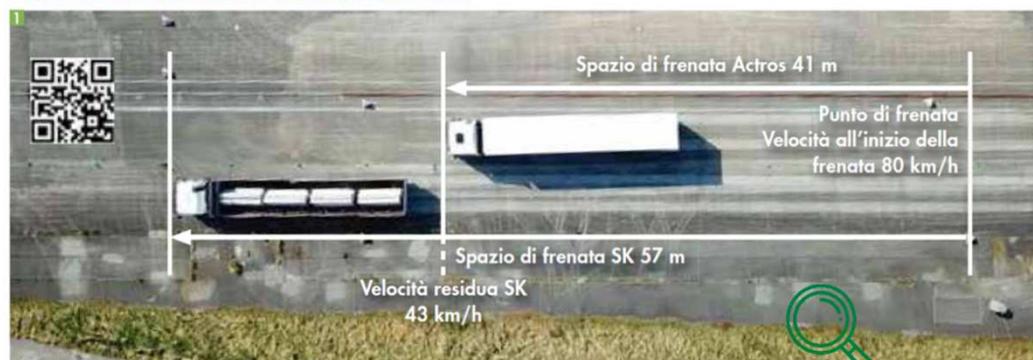


LA CINTURA DI SICUREZZA SI CONFERMA IL  
**SALVAVITA N.1 (-80% LESIONI GRAVI)**

- 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 e i test del Crash Test Center di DEKRA ne dimostrano la validità.
- False attivazioni e spegnimento/riaccensione dei sistemi le problematiche da risolvere.



### Vecchi e nuovi sistemi di frenatura a confronto



## Verso la guida autonoma: lo stato dell'arte



La tecnologia, può fare molto per abbattere il 90% degli incidenti causati dal fattore umano. Efficienza già comprovata dei sistemi di frenata d'emergenza.



LA CINTURA DI SICUREZZA SI CONFERMA IL  
**SALVAVITA N.1 (-80% LESIONI GRAVI)**

### VECCHI E NUOVI SISTEMI DI FRENATA A CONFRONTO (DEKRA Crash Test Center)



## Connettività in rete: il **Platooning**



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).

- La connettività dominerà la logistica del futuro: **veicoli interconnessi** tra loro e con le infrastrutture.
- Progetti di **Platooning** (guida in convoglio interconnessa) sono in fase di test per i maggiori costruttori in tutto il globo (MAN, Daimler, Scania, Iveco, Mercedes-Benz, Volvo).
- Sistemi di informazione a display posteriore aiutano gli utenti della strada ad identificare i convogli in formazione platooning.



## Infrastrutture, elemento determinante del safe system



Le infrastrutture giocano un ruolo cruciale per la sicurezza stradale.  
Se la tecnologia si evolve, l'infrastruttura deve tenere il passo.

- Platooning, combinazioni di veicoli più pesanti e lunghi, intermodalità, ... : il «sistema sicurezza stradale» deve avere una visione di insieme che passi per una corretta **evoluzione, adeguamento e manutenzione** delle infrastrutture.
- Con l'emanazione della **Direttiva 2008/96/CE** la Commissione Europea ha definito essenziale l'infrastruttura nella politica di miglioramento della *road safety*.
- **Ottimizzazione del piccolo traffico di distribuzione urbano** con veicoli tecnologici o ecologici (cargo bike).



# Esperienza basata sulla ricerca, l'analisi, la prevenzione.



CAMION TAMPONA AUTO



AUTO SI SCONTRA CON TRATTORE



VEICOLO TAMPONA CAMION



CAMION INVESTE CICLISTA



FURGONE FINISCE FUORI STRADA



COLLISSIONE FRONTALE

Dinamica

Conseguenze

 **DEKRA**  
Causa/problema  
On the safe side.

Prevenzione



LE PROPOSTE DI DEKRA  
**PER UNA STRADA  
PIU' SICURA**

**VISION ZERO.**  
NOBODY DIES. EVERYONE ARRIVES.

## Trasporto merci: le proposte di DEKRA

-  I sistemi di assistenza che vengono disattivati “temporaneamente” dal conducente, **devono riattivarsi automaticamente** dopo alcuni secondi.
-  L'assistente elettronico alla svolta deve far parte dell'equipaggiamento prescritto dalla legge **per tutti i veicoli commerciali**, come il dispositivo di assistenza alla frenata d'emergenza e il sistema di avviso di mantenimento della corsia.
-  **Più informazione e formazione per i driver** sui sistemi di assistenza alla guida e quelli per la guida automatizzati, sulle loro potenzialità e sui pericoli che essi comportano.
-  Adottare un **approccio «safe system»** che coinvolga tutte le modalità di trasporto.
-  Uniformare a livello internazionale le **verifiche periodiche sui veicoli**. Più controlli sui componenti meccanici ed elettronici di sicurezza vuol dire ridurre l'incidentalità e le sue conseguenze.

On the safe side.

-  Maggiore sensibilizzazione e controlli sull'adozione della **cintura di sicurezza**, salvavita numero uno anche nel trasporto merci.
-  **Maggiore consapevolezza** dei driver sui pericoli di distrazione al volante.
-  Definire rapidamente le norme di sicurezza necessarie per **testare il Platooning** e le modalità per rendere edotti tutti gli utenti della strada.
-  È urgente migliorare le conoscenze in materia di **fissaggio adeguato del carico** e di **movimentazione delle merci pericolose**.
-  Adottare screening di sicurezza stradale adeguati e continui per **rendere le infrastrutture più sicure**.
-  **Statistiche uniformi e comparabili** a livello internazionale sugli incidenti sono un imperativo assoluto per aumentare la sicurezza stradale, così come l'**attuazione di buone pratiche efficaci**.

Parliamone insieme



 **DEKRA**  
On the safe side.

## Piazzola di regolazione degli specchi retrovisori

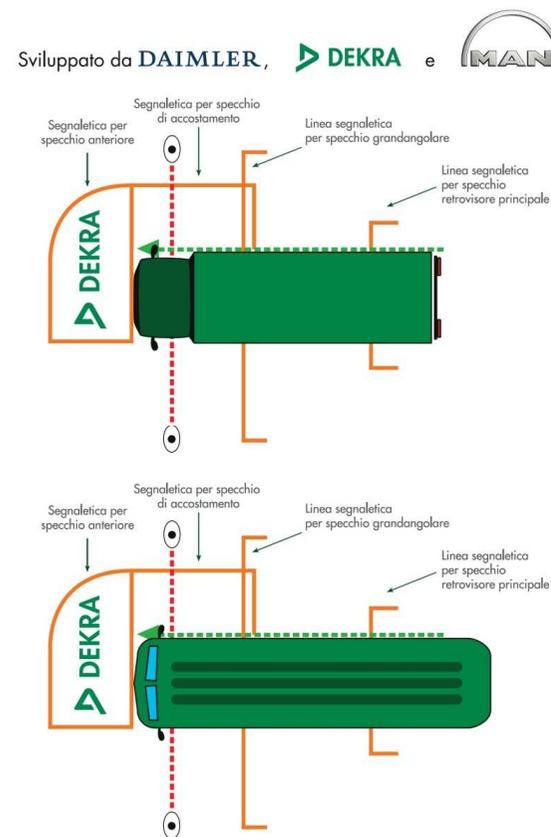


## Un'idea semplice per un risultato concreto

È ormai noto purtroppo il devastante effetto che *gli angoli ciechi degli specchietti retrovisori* di veicoli trasporto persone/merci provocano in termini di incidentalità.

La Commissione Europea ha recentemente richiamato l'attenzione delle Istituzioni (relazione del 4 Giugno 2012 – Direttiva 2007/38/CE) proprio per introdurre nuove iniziative in grado di ridurre l'impatto negativo: “*Gli angoli ciechi rappresentano un fattore di rilievo nel caso di incidenti che coinvolgono utenti stradali vulnerabili, quali motociclisti, ciclisti e pedoni.*”. Il problema principale però non è solo dotare i veicoli di nuovi o più efficienti sistemi, ma assicurarsi dell'effettiva corretta regolazione.

DEKRA ha introdotto una soluzione semplice e facilmente realizzabile, sia in termini di costi che per quanto concerne gli spazi e la formazione necessari.



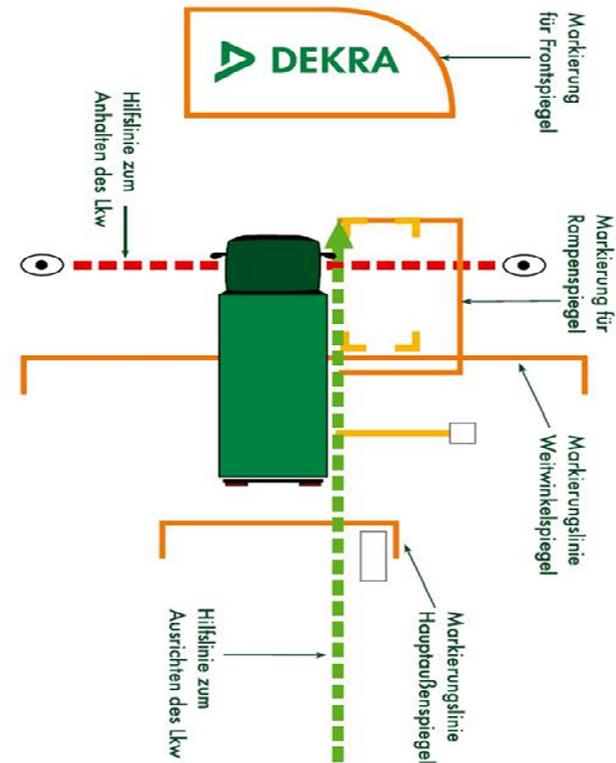
## IL CONTESTO

- Ogni anno in Europa si registrano circa **400 decessi** in incidenti stradali a causa della non ottimale **visibilità laterale destra** da parte dei conducenti di **mezzi pesanti**.
- L'Unione europea, con un decreto del 26 Gennaio 2007, ha stabilito che a partire dal 1 aprile 2009 su tutti i veicoli industriali immatricolati a partire dell'anno 2000 vengano sostituiti gli **specchi retrovisori** installati in origine, con altri **di nuova omologazione** che migliorano la visibilità del conducente.
- Per sopperire alla difficoltà di regolazione periodica degli specchi retrovisori, Dekra, con Man e Mercedes e con il contributo di Shell, Total e Volvo, ha realizzato **in Germania circa 200 piazzole** di regolazione ubicate presso le stazioni di rifornimento di carburante, dove, il conducente può verificare e regolare al meglio la sua visuale destra.
- Questo è un ulteriore contributo di DEKRA in accordo con la Carta Europea per la **Riduzione** degli incidenti mortali.



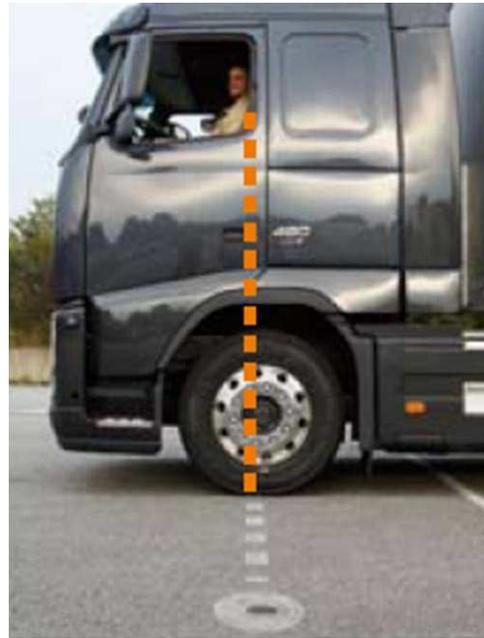
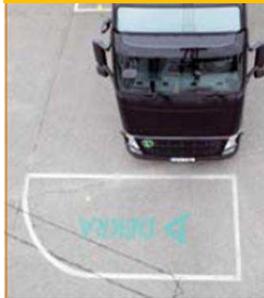
## IL METODO

- Il metodo, semplice e di **facile esecuzione**, consente al conducente del mezzo pesante di verificare presso un'area di servizio attrezzata, il corretto posizionamento degli specchi retrovisori.
- Una operazione di **pochi minuti** può mettere in sicurezza la guida dei mezzi pesanti e, ancora più rilevante, salvare una vita umana
- Questo metodo è un ulteriore contributo di DEKRA in accordo con la Carta Europea per la Riduzione degli incidenti mortali.
- ✓ Rapido allestimento delle piazzole:
  - Strisce opportunamente calibrate in base all'esperienza Dekra sviluppata in Germania;
  - Cartello descrittivo dei vari passi da seguire; il cartello può essere plurilingue



# COME FUNZIONA?

La regolazione dello specchio centrale



La regolazione degli specchi laterali



La regolazione degli specchi di rampa



## IL PROGETTO

### DEKRA ha in programma di:

- Realizzare un progetto pilota che coinvolga circa 50 stazioni di servizio prevalentemente distribuite sulla rete autostradale italiana.
- Individuare partner interessati all'etica del progetto, che risulta in linea con Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, e al significativo ritorno di immagine e mediatico che ne può conseguire.
- A seguito del monitoraggio dell'efficacia e del seguito ottenuto dal primo intervento su 50 stazioni DEKRA si stima di poter applicare il progetto ad altre 150 stazioni di servizio a breve per coprire la rete autostradale italiana e le strade statali di maggiore frequentazione.



Facciamolo anche nei nostri piazzali !!



 **DEKRA**  
On the safe side.

# Un magazzino sicuro ...?!

## Cosa dobbiamo verificare / fare:

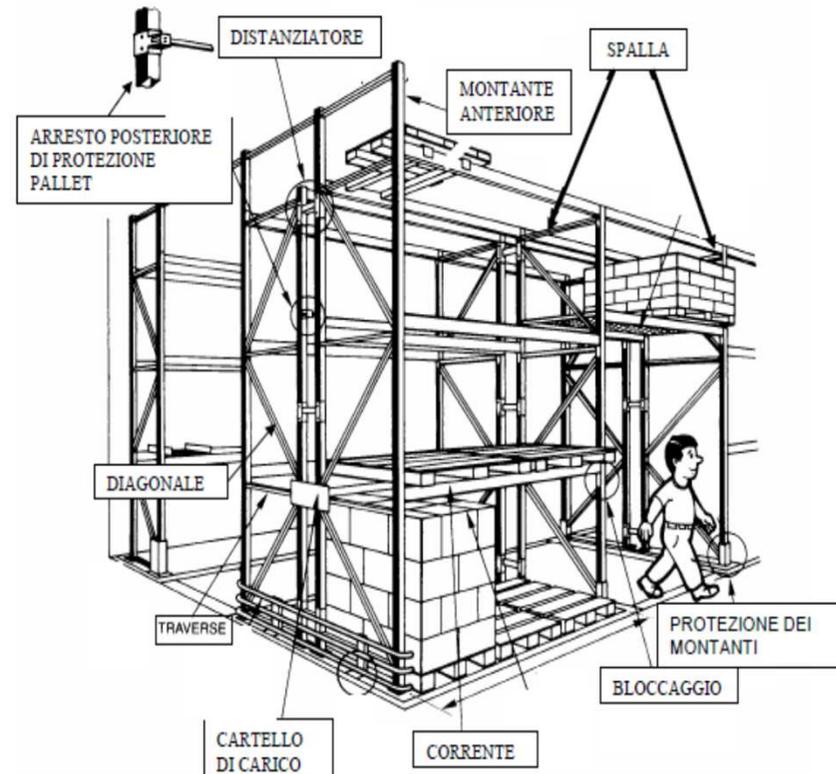
- Verifica periodica dello stato di conservazione in accordo alla norma EN 15635 e D.Lgs. 81/08
- Verifica resistenza di scaffalature esistenti (rif. EN 15512 e 1993 (Eurocodice 3): determinazione dei carichi massimi ammissibili
- Verifica del corretto dimensionamento di nuove scaffalature (rif. EN 15512): verifica delle specifiche del cliente, ipotesi di carico, esecuzione dei calcoli e dei test obbligatori
- Verifica di nuove scaffalature a fine montaggio (rif. EN 15620 e 15635): verifica della documentazione del produttore, dell'adeguatezza dei calcoli e della corretta installazione ed emissione di un rapporto con segnalazione di eventuali anomalie
- Verifica marcatura CE di scaffalature motorizzate, in accordo alle varie Direttive applicabili ed alle norme da esse richiamate
- Formare le persone addette...



## Ambito normativo di riferimento

In ottemperanza al Decreto Legislativo 81/2008 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, secondo quanto previsto dalla norma EN 15635, l'azienda che utilizza scaffalature deve nominare e adeguatamente preparare una persona che è responsabile della sicurezza delle attrezzature di stoccaggio presenti al proprio interno (PRSES).

E' inoltre previsto che un tecnico esterno, competente e di comprovata esperienza, esegua ispezioni periodiche ad intervalli non superiori ai 12 mesi sottoponendo, al termine di ognuna, un resoconto scritto al responsabile con osservazioni ed eventuali proposte per gli interventi ritenuti necessari alle garanzie di sicurezza.



## Destinatari

E' pertanto necessario organizzare un servizio di ispezione periodico allo scopo di valutare lo stato di conservazione/efficienza delle strutture e individuare eventuali esigenze di ripristino : incarico da affidare a professionisti di sicure e accertate capacità.

Nel caso specifico dei sistemi di stoccaggio statici in acciaio (scaffalature) gli ispettori devono operare nel rispetto della normativa di riferimento UNI EN 15635 che fornisce le linee guida relative agli aspetti operativi pertinenti la sicurezza strutturale dei sistemi di immagazzinaggio.



Montante anteriore danneggiato



Montanti con tracce di ruggine ed elemento saldato



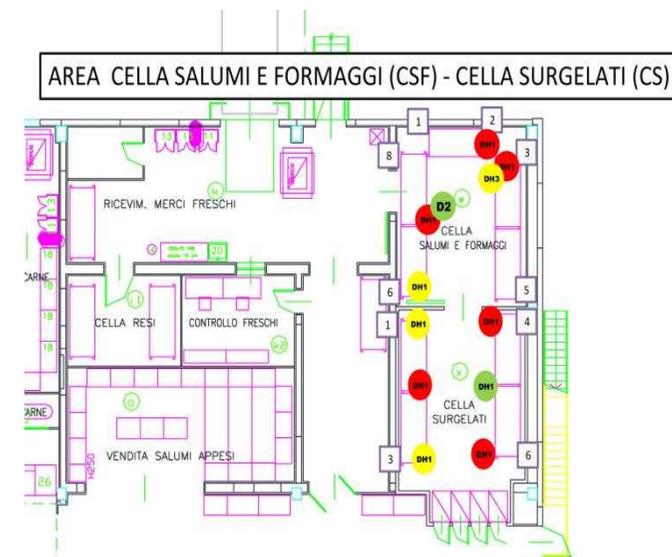
Diagonali 3 e 4 non fissate al montante anteriore

## Modalità operative

Tutte le verifiche devono essere finalizzate al controllo della scaffalatura in ogni suo aspetto: corretto montaggio, assetto statico e geometrico, corrispondenza alle tabelle di portata, verticalità, allineamento, corretto fissaggio di bulloni e tasselli, ecc. evidenziando la presenza di eventuali parti danneggiate.

I dati raccolti costituiscono la base del Verbale di Controllo che, una volta redatto, attesta l'idoneità o meno della scaffalatura evidenziando, nel caso, gli interventi necessari alla sicurezza dell'impianto.

Il documento rappresenta la prova della regolare verifica e corretta manutenzione delle scaffalature e deve essere conservato in azienda per essere esibito in caso di ispezioni da parte delle autorità competenti.



Rendiamo sicuro il nostro magazzino



 **DEKRA**  
On the safe side.

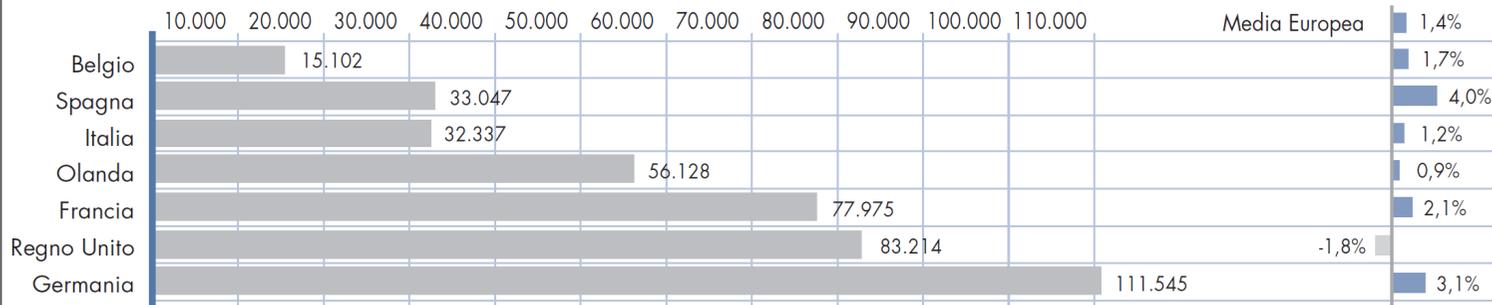
# Antifrode



**Premi diretti nei principali paesi UE nel 2017 – Danni**

Valori in milioni di euro

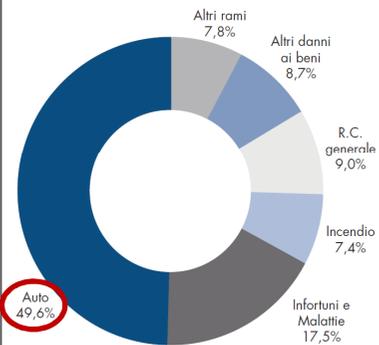
**Variazione % Premi diretti 2017/2016 – Danni**



Fonte: Swiss Re - Sigma n. 3/2018

L'Italia è al quinto posto, insieme alla Spagna, ed ha una bassa maturità assicurativa.

**Distribuzione % dei principali rami danni – 2017**



Fonte: Rapporto Annuale ANIA

**Premi diretti e variazione % annua**  
Valori in milioni



Variazioni a perimetro di imprese omogeneo

**Responsabilità Civile Auto (2017)**

- ✓ Veicoli assicurati: 38.855.680
- ✓ Frequenza sinistri: 5,63%
- ✓ Sinistri denunciati: 2.187.575

**Sinistri Esteri**

- ✓ 54.902 (2,5%!) [92% Carta Verde]
- ✓ 50% collegati a mercati Rumeni (10K), Tedeschi (9K) e Bulgari (6K). Il mercato polacco accusa una significativa crescita, del +10%

Tavola 1 – Analisi delle frodi assicurative nel ramo r.c. auto – Anni 2016 e 2017

REGIONE	Sinistri denunciati (*)		Incidenza % num. sinistri esposti a rischio frode sul numero dei sinistri denunciati		Incidenza % num. sinistri oggetto di approfondimento rischio frode sul numero dei sinistri denunciati		Incidenza % num. sinistri senza seguito dopo attività antifrode sul numero sinistri ogg. approfondimento		Incidenza % num. sinistri oggetto di denuncia/querela sul numero sinistri ogg. approfondimento	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
NORD	1.336.244	1.324.471	19,5%	18,2%	8,4%	8,7%	14,0%	12,7%	1,0%	1,1%
CENTRO	682.132	696.364	22,2%	21,0%	11,1%	11,3%	14,7%	14,4%	1,1%	1,2%
SUD	549.387	559.985	35,4%	34,8%	21,4%	22,6%	15,8%	15,4%	1,9%	1,7%
ISOLE	276.620	277.063	22,4%	20,9%	12,1%	12,4%	15,3%	14,2%	0,9%	1,0%
TOTALE ITALIA	2.844.383	2.857.883	23,5%	22,4%	11,9%	12,4%	14,9%	14,2%	1,3%	1,3%
<b>PER MEMORIA:</b>	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
TOTALE ITALIA	2.683.727	2.790.251	19,3%	21,4%	9,9%	10,7%	14,4%	14,5%	1,8%	2,1%

22,4% Rischio frode vs Sinistri denunciati

12,4% Investigati vs Sinistri denunciati

14,2% Senza seguito vs Investigati

1,3% Reclami vs Investigati

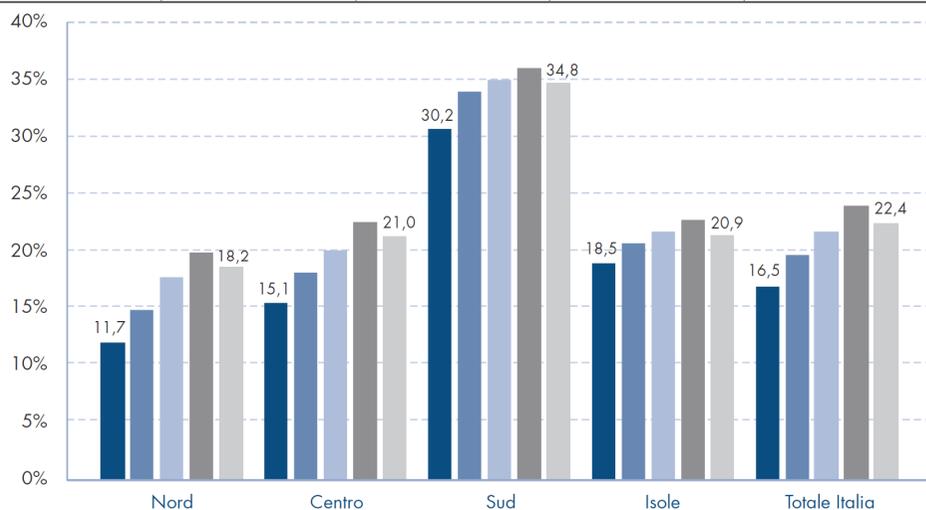
Queste cifre non considerano il regime Carta Verde!



È veramente difficile avere prove e dimostrare, davanti al Giudice, che si tratti di effettivamente di un sinistro fraudolento! Diviene imperativo trovare una strategia efficace per contrastare le frodi!

Figura 1  
Incidenza % del numero di sinistri a rischio frode sul totale dei sinistri denunciati nell'anno

■ 2013  
■ 2014  
■ 2015  
■ 2016  
■ 2017



## Il Nuovo DDL Sicurezza 113/18 (DDL S.804)



❖ **FOCUS SU TARGHE ESTERE:** il legislatore ha recepito le problematiche relative alla circolazione di veicoli esteri in Italia. L'attenzione sul punto è stata stimolata, e sono state pensate delle contromisure atte a scoraggiare comportamenti "impropri".



Nello specifico, d'ora in poi chi è residente in Italia da più di 60 giorni venga «pizzicato» al volante di un veicolo immatricolato all'estero, commette un illecito amministrativo che comporta una sanzione di almeno 712 euro (importo minimo) e l'obbligo di regolarizzare il veicolo in Italia: ci saranno 180 giorni di tempo per provvedere, nel frattempo il veicolo stesso viene tenuto in deposito. Qualora, trascorso questo termine, la "nazionalizzazione" non sia ancora avvenuta, il veicolo verrà confiscato. Nel caso in cui non si intenda "nazionalizzare" definitivamente il veicolo in Italia, resta la possibilità di richiedere il "foglio di via" e le relative targhe provvisorie in Motorizzazione, previa (ovviamente) consegna delle targhe e dei documenti, per poter trasferire il veicolo al di fuori dei confini nazionali (secondo l'art. 132 modificato dal nuovo Decreto Sicurezza, sussiste l'obbligo di riportare il veicolo nel Paese di immatricolazione (se "targato" all'estero), consegnando targhe e documenti relativi. Se, in caso di comodato, non si sia provveduto, la sanzione (secondo il nuovo comma 7-ter) va da 250 euro a 1.000 euro, con obbligo di regolarizzare il veicolo entro 30 giorni.

## Scatola NERA anche per i TIR



❖ **FOCUS SU SCATOLA NERA TIR:** Quale può essere il valore aggiunto sulla scelta di una azienda la cui flotta di veicoli ha installata una scatola nera? Obiettivo: contrastare incidenti stradale e scoraggiare frodi assicurative, svelare comportamenti scorretti sul luogo di lavoro da parte degli autisti.



La Fondazione ANIA e il Gruppo FEDERTRASPORTI vogliono lanciare un simile prodotto anche per il mercato dei Tir e dei mezzi pesanti.

La diffusione di questi apparecchi per la sicurezza stradale permetterà di risparmiare sui costi delle assicurazioni e ottenere sconti ad hoc per questi prodotti. In verità, per quanto riguarda Tir e mezzi pesanti non si parla di una scatola nera come per le auto, ma di una particolare dotata di accelerometro e localizzatore GPS.

Tutti i Tir presenti sulle strade diventeranno presto «testimoni» dei sinistri e potranno fornire importanti informazioni sulle dinamiche degli incidenti.

La Fondazione ANIA forte dell'esperienza maturata con il la scatola nera applicato al servizio dei bus urbani in alcune città ha rilevato delle caratteristiche ricorrenti nei sinistri che riguardano i mezzi di trasporto pubblico urbano. In molti casi, ad esempio, gli incidenti sono dovuti a momenti di distrazione degli autisti. Il fine ultimo è ovviamente capire quali sono le cause più ricorrenti che provocano gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i mezzi di trasporto pesante.

Ma come funziona la scatola nera? Il dispositivo viene applicato sul parabrezza e collegato al vano motore del mezzo. Grazie all'accelerometro si potrà misurare la velocità di percorrenza e rilevare eventuali frenate, inoltre con il Gps si potrà determinare posizione del veicolo e data e ora di un eventuale incidente. Tutto questo dovrebbe eliminare problemi di controversie penali e fare da deterrente per comportamenti alla guida scorretti.

for your kind attention

