

SICUREZZA STRADALE, AL VIA PROGETTO CON TELECAMERE SUI MEZZI PESANTI

Rassegna Stampa

27 maggio 2014

Fondazione Ania e Gruppo Federtrasporti hanno avviato un progetto pilota volto a prevenire truffe e incidenti. Oltre 2000 mezzi pesanti saranno dotati di telecamera

L'occhio telematico sale a bordo dei camion

così a ridurre ancora la propria percentuale di sinistri, che pur nel corso degli anni è diminuita moltissimo, scendendo dal 72,8% del 2002 al 33,4% del 2013.

Il sistema, dotato di accelerometro e localizzatore Gps, diventa così un osservatore costante, un testimone in grado di ricostruire un incidente in maniera oggettiva.

Come funziona la telecamera

La piccola telecamera viene infatti applicata sul parabrezza del veicolo e collegata al vano motore. Da quel momento è in grado di memorizzare le immagini e i dati di guida, ricostruendo così l'intera dinamica in caso di incidenti.

La registrazione avviene automaticamente quando il sistema rileva una variazione di accelerazione superiore a uno dei valori di soglia impostati e tiene in memoria il periodo precedente e quello successivo a tale variazione, così che se effettivamente questa coincide con un sinistro potrà essere utilizzata. Il sistema conserva in una memoria interna oltre 60 eventi con sovrascrittura dei più remoti, ma protezione di quelli di più grave entità.

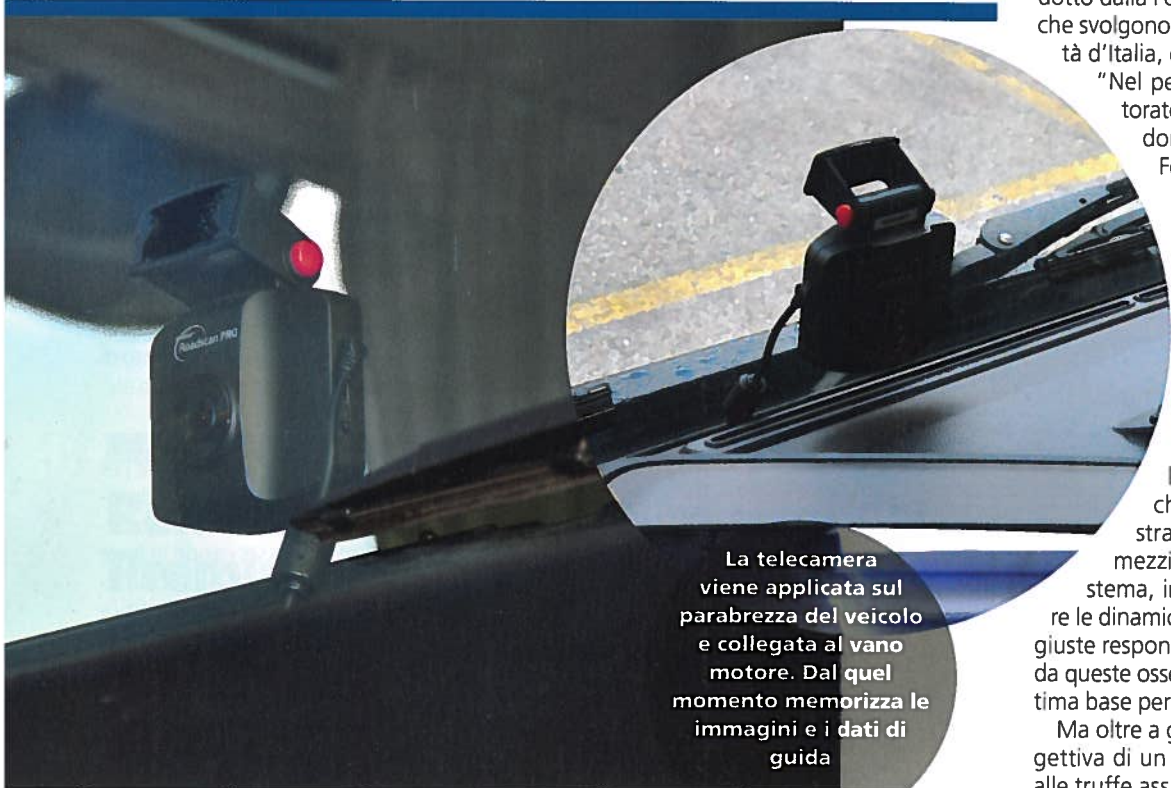
Effetto deterrente

Un esperimento simile è già stato già condotto dalla Fondazione Ania sugli autobus che svolgono servizio urbano in alcune città d'Italia, e i risultati sono stati positivi.

"Nel periodo in cui abbiamo monitorato i bus - spiega Umberto Guidoni, segretario generale della

Fondazione Ania - abbiamo rilevato delle caratteristiche ricorrenti nei sinistri che riguardano i mezzi di trasporto pubblico urbano. In molti casi, ad esempio, abbiamo rilevato che gli incidenti sono dovuti a momenti di distrazione degli autisti. Con questo esperimento, vogliamo capire quali sono le cause più ricorrenti che provocano gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i mezzi di trasporto pesante. Il sistema, inoltre, consente di ricostruire le dinamiche dei sinistri, attribuendo le giuste responsabilità. I dati che si ricavano da queste osservazioni costituiscono un'ottima base per la formazione degli autisti".

Ma oltre a garantire la ricostruzione oggettiva di un sinistro e a porre un argine alle truffe assicurative, le telecamere hanno anche un'altra funzionalità. La loro collocazione in cabina incoraggia infatti la concentrazione dell'autista e produce un effetto deterrente rispetto a comportamenti di guida errati. Tanto che, come sottolinea Valerio Baldi (Federtrasporti), nessuno dei veicoli su cui sono state installate alcuni mesi fa le prime telecamere ha denunciato sinistri. ●



La telecamera viene applicata sul parabrezza del veicolo e collegata al vano motore. Dal quel momento memorizza le immagini e i dati di guida

Migliorare la sicurezza stradale, dimezzando le vittime della strada, è uno degli obiettivi dell'Unione europea per il 2020. Ma per ridurre gli incidenti è utile anche sapere da cosa e da chi vengono provocati e in questo la tecnologia può tornare molto utile. Un esempio arriva dalla Fondazione Ania e dal Gruppo Federtra-

sporti, che hanno avviato un progetto pilota che prevede l'installazione di una piccola telecamera su duemila veicoli, vale a dire circa il 40% del proprio parco veicolare di camion e furgoni.

Con questo test, il primo del genere a essere condotto in Europa nel trasporto pesante, il Gruppo Federtrasporti punta



IL GRANDE FRATELLO BUONO

Accordo Ania-Federtrasporti: su 2mila camion è installata una telecamera che registra quanto avviene su strada, a tutela di autista e impresa



Sui camion arriva la telecamera. Ma non c'è nulla da temere perché si tratta di un Grande Fratello "buono" che aumenta la sicurezza degli autisti e aiuta le aziende di autotrasporto a porre un freno al caro-assicurazioni. Il progetto, voluto dalla Fondazione Ania per la Sicurezza Stradale e da Federtrasporti, è già attivo su circa 2mila camion. Siamo andati a vedere da vicino come funziona alla sede del Cam (Consorzio Autocisterapisti Mestre), uno dei primi ad aderire al progetto. "La telecamera", spiega Giuseppe Milano, responsabile servizi assicurativi del Cam, "è montata sul parabrezza e inquadra solo la strada, con un angolo di 130 gradi". Registra in continuazione ciò che inquadra senza però memorizzare, sovrascrivendo continuamente video

su video. Questo fino a quando non capita un incidente, una brusca frenata o una variazione di velocità ritenuta anomala. Se ciò succede, registra un video di 40 secondi, memorizzato su una memoria interna. Tutta la dinamica viene inquadrata, inclusi i 20 secondi che precedono l'impatto, che non vengono cancellati e quindi "sopravvivono". In caso di situa-

SEGUE A PAGINA 80 ▶

La sicurezza ci guadagna

La tabella indica la frequenza di incidenti in Federtrasporti. Dal 2002 si è passati dal 72,8% (cioè 72 incidenti ogni 100 camion) al 33,4% del 2013. Questo grazie agli interventi già posti in atto (scatola nera e formazione). Con le telecamere si punta a un'ulteriore riduzione.

INCIDENTI IN CALO

ANNO	FREQUENZA
2002	72,8%
2003	68,8%
2004	64,3%
2005	59,9%
2006	57,2%
2007	55,8%
2008	48,5%
2009	41,3%
2010	37,5%
2011	33,8%
2012	33,8%
2013	33,5%

► CONTINUA DA PAGINA 79

zioni sospette o pericolose, l'autista stesso può avviare manualmente la registrazione, premendo un tasto sulla telecamera. In questo modo si registrano i secondi cruciali che precedono e seguono, per esempio, l'urto con un altro veicolo. E le responsabilità dell'eventuale incidente saranno evidenti. "Guidi più attentamente e in sicurezza, ma allo stesso tempo con più tranquillità", afferma Gilberto Cagnin, autista e socio della Cam che guida un mezzo con telecamera. "Non mi sento affatto spiato, ma anzi tutelato con un testimone sempre imparziale in caso di incidente".

Costi ammortizzati

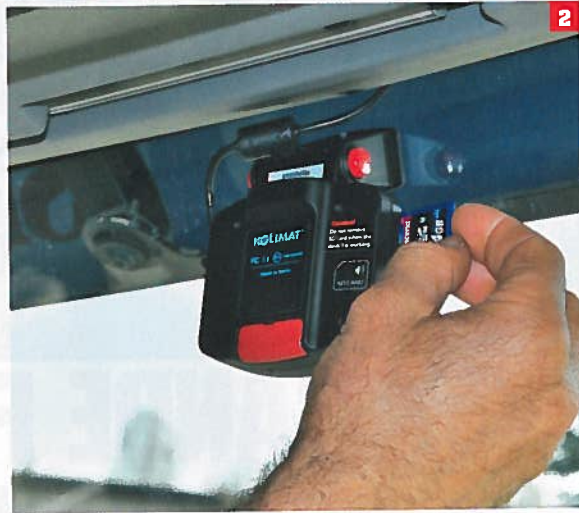
La memoria interna può registrare fino a 70 filmati, che solitamente ogni 15 giorni vengono scaricati tramite una scheda SD e salvati sul computer dell'azienda. La telecamera, al pari delle scatole nere, è dotata sia di accelerometro, sia di localizzatore GPS. In questo modo, dal computer dell'azienda, potranno essere inquadrati non solo i



Strada nel mirino

1. La telecamera riprende solo ciò che avviene su strada, memorizzando situazioni come variazioni di velocità anomale, frenate brusche o incidenti. Può essere azionata anche dall'autista quando lo ritiene opportuno;

2. La memoria interna della telecamera da 2 GB registra fino a 70 filmati che vengono scaricati generalmente dalla scheda SD sui computer dell'azienda e utilizzati tramite un apposito software.



IN EVIDENZA

PIÙ SICUREZZA CON LA NERA

Oltre alle telecamere di bordo la scatola nera è una delle soluzioni più gettonate per aumentare la sicurezza e ridurre i costi assicurativi. L'ultima novità in questo campo viene da SafeFleet, che ha lanciato il nuovo dispositivo X9, dotato di accelerometro tridimensionale attivabile collegandolo alla presa OBD. Il monitoraggio del dispositivo può essere gestito tramite l'applicazione FliGo, che dal proprio smartphone consente di visualizzare la posizione del veicolo. Non solo, consente anche di valutare gli stili di guida, la velocità, eventuali problemi del veicolo e le dinamiche di possibili incidenti. Tutte informazioni che possono essere inviate alle compagnie assicuratrici per tentare di ottenere riduzioni del costo delle polizze, anche se va precisato che, al momento, per legge l'installazione della scatola nera non comporta, per la compagnia assicurativa, alcuno obbligo di sconto.

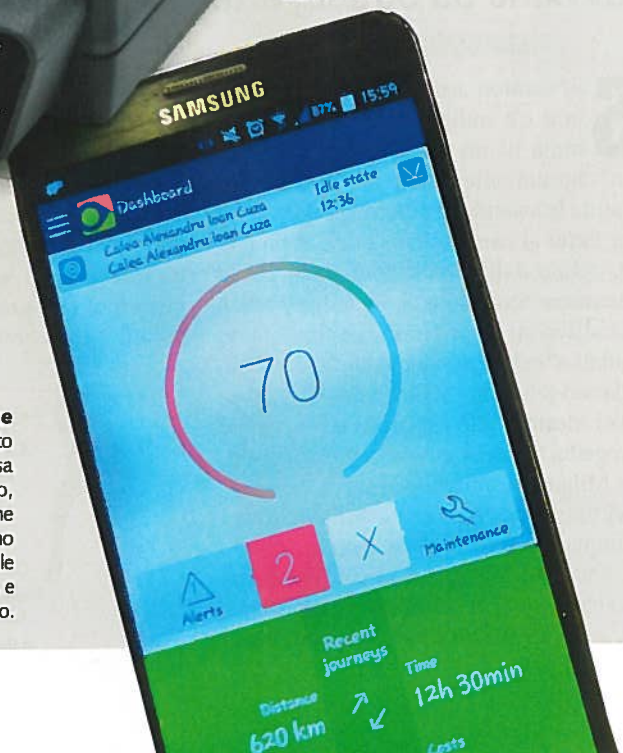


Installazione facile

A sinistra, X9, la scatola nera di ultima generazione sviluppata da SafeFleet. Questa piattaforma telematica avanzata costituisce la base tecnologica su cui verranno realizzate tutte le soluzioni future per il monitoraggio dei veicoli tramite GPS.

Un'App per la gestione


Una volta installato il dispositivo X9 alla presa OBD del proprio mezzo, utilizzando l'applicazione FliGo (a destra) con uno smartphone è possibile monitorare lo stile di guida e le condizioni del mezzo.





Gestione a 360° gradi

La telecamera installata sui camion è dotata di localizzatore GPS. Così, dal computer dell'azienda, potranno essere visualizzati anche i percorsi effettuati in un determinato periodo monitorando anche velocità e tempi di guida.

video "sospetti", ma anche tutti i percorsi effettuati dal camion in un determinato lasso di tempo, inclusa la velocità e i tempi di guida. Il costo della telecamera è di circa 500 euro, che scendono a 300 con il contributo di Fondazione Ania e Federtrasporti: il suo utilizzo, in base all'accordo firmato da Federservice con Unipol, genera uno sconto sui premi assicurativi di circa il 5% ogni anno. Considerato che la Cam spende circa 3mila euro di assicurazione all'anno per ogni autoarticolato, il risparmio annuale è di circa 150 euro; ecco, dunque, che in due anni, o tre al massimo, il costo della telecamera viene ripagato. E la sicurezza cresce. 

FEDERTRASPORTI / Sicurezza Stradale, al via progetto con telecamere sui mezzi pesanti

Mercoledì, 12 Marzo 2014



Tecnologia e sicurezza stradale. Un binomio che si fa sempre più stretto e che si conferma nella nuova iniziativa di Fondazione ANIA e del Gruppo Federtrasporti, attraverso la società Federservice (che all'interno del gruppo si occupa di servizi assicurativi, formativi, editoriali). Per contrastare incidenti e truffe

assicurative è partito un progetto pilota che prevede l'installazione su 2.000 veicoli – circa cioè il 40% del proprio parco veicolare di camion e furgoni – di una piccola telecamera (chiamata Roadscan) dotata di accelerometro e localizzatore Gps, che diventa a tutti gli effetti un testimone in grado di ricostruire un incidente in maniera oggettiva. Con questo test, il primo del genere a essere condotto in Europa nel mondo del trasporto pesante, il Gruppo Federtrasporti reputa di ottenere un prezioso aiuto in quel pluriennale percorso verso la riduzione degli incidenti che, a partire dal 2002, quando la frequenza sinistri dei suoi veicoli si attestava intorno al 72,8%, è arrivata nel 2013 al 33,4%. Un esperimento simile è stato già condotto dalla Fondazione ANIA sui bus che svolgono servizio urbano in alcune città d'Italia. L'idea del progetto sviluppato con Federtrasporti, è quella di monitorare ciò che accade anche in ambito extra urbano. «Nel periodo in cui abbiamo monitorato i bus – spiega Umberto Guidoni, Segretario Generale della Fondazione ANIA – abbiamo rilevato delle caratteristiche ricorrenti nei sinistri che riguardano i mezzi di trasporto pubblico urbano. In molti casi, ad esempio, abbiamo rilevato che gli incidenti sono dovuti a momenti di distrazione degli autisti. Con questo esperimento, vogliamo capire quali sono le cause più ricorrenti che provocano gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i mezzi di trasporto pesante. I roadscan, inoltre, consentono di ricostruire le dinamiche dei sinistri, attribuendo le giuste responsabilità. I dati che si ricavano da queste osservazioni, costituiscono un'ottima base per la formazione degli autisti».

Va sottolineato che le telecamere agiscono nel totale rispetto della privacy e, oltre a garantire la ricostruzione in maniera oggettiva di un sinistro e a porre un argine alle truffe assicurative, hanno anche un'altra funzionalità. La loro collocazione in cabina incoraggia la concentrazione dell'autista e produce un effetto deterrente rispetto a comportamenti di guida errati. Effetto confermato sul campo visto che «Nessuno dei veicoli su cui sono state installate alcuni mesi fa le prime telecamere – riscontra Valerio Baldi, Responsabile dell'Ufficio Assicurativo di Federservice – ha denunciato sinistri».

Il modello di telecamera scelto da Federservice per la sperimentazione si chiama Roadscan PRO. Viene applicata sul parabrezza del veicolo e collegata al vano motore tramite una semplice installazione. A quel punto è in grado di memorizzare immagini e dati di guida verificatisi prima e dopo l'incidente, ricostruendone così l'intera dinamica. Per la precisione la telecamera registra la traccia video, un accelerometro rileva gli scostamenti di velocità lungo i tre assi (quindi anche sobbalzi o scostamenti laterali), mentre un GPS localizza posizione del veicolo, data e ora.

La registrazione avviene automaticamente quando il sistema rileva una variazione di accelerazione superiore a uno dei valori di soglia impostati e tiene in memoria il periodo precedente e quello successivo a tale variazione, così che se effettivamente questa coincide con un sinistro potrà essere utilizzata. Roadscan PRO conserva in una memoria interna oltre 60 eventi con sovrascrittura dei più remoti, ma protezione di quelli di più grave entità. Il trasferimento delle informazioni dal sistema al PC avviene tramite una semplice scheda SD, identica a quella in uso sulla fotocamera, ma può essere effettuato anche tramite wi-fi.

al via il progetto delle telecamere sui mezzi pesanti

*Accordo tra Fondazione ANIA e Gruppo Federtrasporti
per l'installazione di Roadscan*



Data 12 marzo 2014

Arriva Roadscan, una telecamera dotata di accelerometro e localizzatore Gps per ricostruire gli incidenti in maniera oggettiva

Tecnologia e sicurezza stradale, un binomio sempre più stretto. Per questo la Fondazione Ania e il Gruppo Federtrasporti, hanno lanciato un'azione concreta per contrastare incidenti e truffe assicurative.



Comunicato stampa sul dito della Fondazione ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici)

Bologna, 12 marzo 2014

Tecnologia e sicurezza stradale. Un binomio che si fa sempre più stretto e che si conferma nella nuova iniziativa di Fondazione ANIA e del Gruppo Federtrasporti, attraverso la società Federservice (che all'interno del gruppo si occupa di servizi assicurativi, formativi, editoriali).

Per contrastare incidenti e truffe assicurative è partito un progetto pilota che prevede l'installazione su 2.000 veicoli – circa cioè il 40% del proprio parco veicolare di camion e furgoni – di una piccola telecamera (chiamata Roadscan) dotata di accelerometro e localizzatore Gps, che diventa a tutti gli effetti un testimone in grado di ricostruire un incidente in maniera oggettiva.

Con questo test, il primo del genere a essere condotto in Europa nel mondo del trasporto pesante, il Gruppo Federtrasporti reputa di ottenere un prezioso aiuto in quel pluriennale percorso verso la riduzione degli incidenti che, a partire dal 2002, quando la frequenza sinistri dei suoi veicoli si attestava intorno al 72,8%, è arrivata nel 2013 al 33,4%.

Un esperimento simile è stato già condotto dalla Fondazione ANIA sui bus che svolgono servizio urbano in alcune città d'Italia. L'idea del progetto sviluppato con Federtrasporti, è quella di monitorare ciò che accade anche in ambito extra urbano.



«Nel periodo in cui abbiamo monitorato i bus – spiega Umberto Guidoni, Segretario Generale della Fondazione ANIA – abbiamo rilevato delle caratteristiche ricorrenti nei sinistri che riguardano i mezzi di trasporto pubblico urbano. In molti casi, ad esempio, abbiamo rilevato che gli incidenti sono dovuti a momenti di distrazione degli autisti. Con questo esperimento, vogliamo capire quali sono le cause più

ricorrenti che provocano gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i mezzi di trasporto pesante. I roadscan, inoltre, consentono di ricostruire le dinamiche dei sinistri, attribuendo le giuste responsabilità. I dati che si ricavano da queste osservazioni, costituiscono un'ottima base per la formazione degli autisti».

Va sottolineato che le telecamere agiscono nel totale rispetto della privacy e, oltre a garantire la ricostruzione in maniera oggettiva di un sinistro e a porre un argine alle truffe assicurative, hanno anche un'altra funzionalità. La loro collocazione in cabina incoraggia la concentrazione dell'autista e produce un effetto deterrente rispetto a comportamenti di guida errati. Effetto confermato sul campo visto che «Nessuno dei veicoli su cui sono state installate alcuni mesi fa le prime telecamere – riscontra Valerio Baldi, Responsabile dell'Ufficio Assicurativo di Federservice – ha denunciato sinistri».

Dentro la telecamera

COME FUNZIONA LA ROADSCAN

Il modello di telecamera scelto da Federservice per la sperimentazione si chiama **Roadscan PRO**. Viene applicata sul parabrezza del veicolo e collegata al vano motore tramite una **semplice installazione. A quel punto è in grado di memorizzare immagini e dati di guida** verificatisi prima e dopo l'incidente, ricostruendone così l'intera dinamica.

Per la precisione la telecamera registra la traccia video, un accelerometro rileva gli scostamenti di velocità lungo i tre assi (quindi anche sobbalzi o scostamenti laterali), mentre un GPS localizza posizione del veicolo, data e ora.

La registrazione avviene automaticamente quando il sistema rileva una variazione **di accelerazione** superiore a uno dei valori di soglia impostati e tiene in memoria il periodo precedente e quello successivo a tale variazione, così che se effettivamente questa coincide con un sinistro potrà essere utilizzata. Roadscan PRO conserva in una memoria interna **oltre 60 eventi** con sovrascrittura dei più remoti, ma **protezione di quelli di più grave entità**. Il trasferimento delle informazioni dal sistema al PC avviene tramite una semplice scheda SD, identica a quella in uso sulla fotocamera, ma può essere effettuato anche tramite wi-fi.

Maggiori informazioni sui siti di ANIA e Federtrasporti.

Contatti

Emanuele Laurenzi
Ufficio stampa Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale
06-32688790 / 345-3168486
emanuele.laurenzi@ania.it

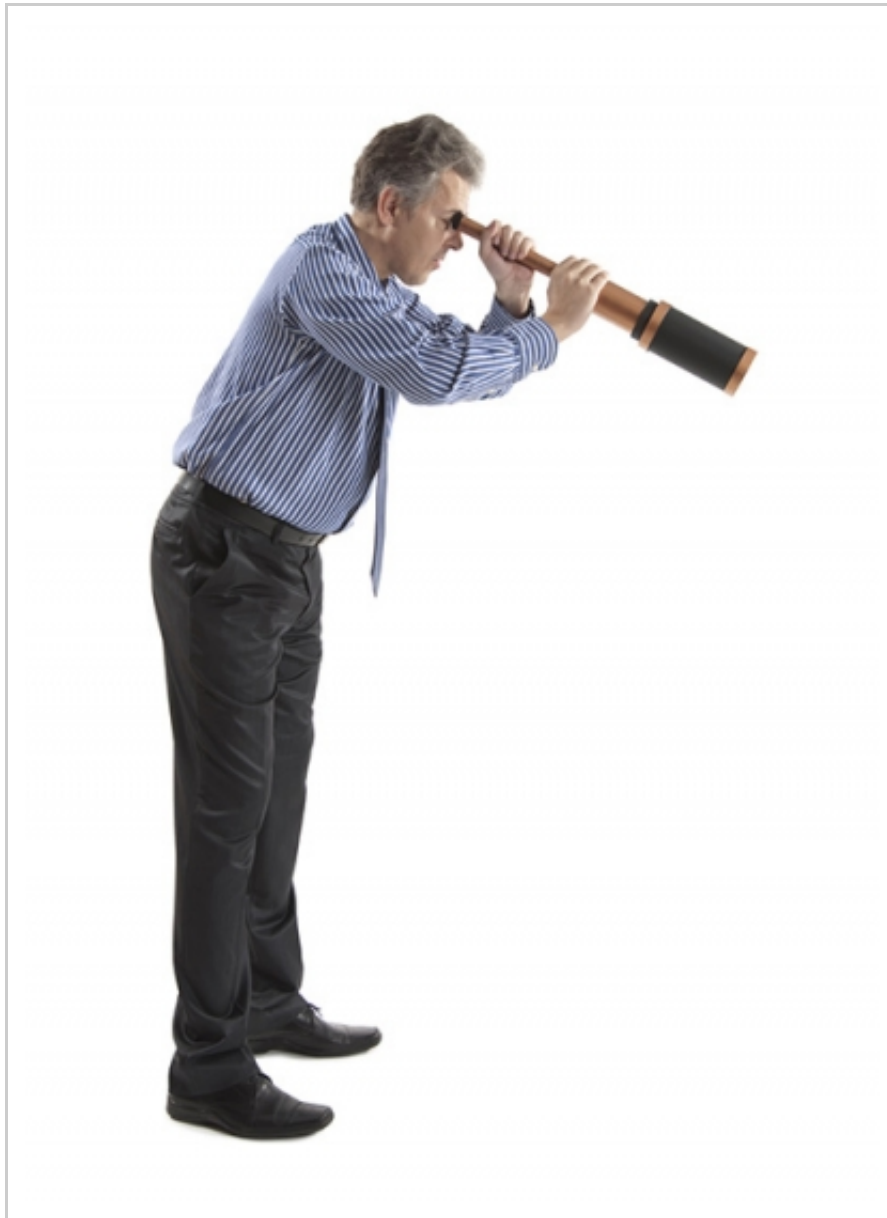
Patrizia Amaducci
Ufficio comunicazione Gruppo Federtrasporti
051-7093811 - 31
p.amaducci@gruppfedertrasporti.it

Nota informativa su Federtrasporti.

Federtrasporti nasce nel 1971 e oggi rappresenta una rilevante realtà di gruppo che riunisce una cinquantina di enti – in maggior parte consorzi e cooperative – dislocati sull'intero territorio nazionale, che operano nella logistica e nel trasporto merci in conto terzi. Definizione sintetica che mette in evidenza il suo ambito operativo, ma il Gruppo Federtrasporti può anche essere definito come un insieme articolato e composito, fatto di uomini, di progettualità e di organizzazione.

Scopo fondamentale di Federtrasporti è realizzare un gruppo societario basato sui principi dell'associazionismo e della mutualità, fornito di tutti gli strumenti imprenditoriali per potersi muovere sul mercato globale come protagonista. Un gruppo unitario nell'elaborazione delle strategie, nel marketing, negli acquisti, nell'elaborazione di progetti logistici e formativi; ricco e articolato in fase di realizzazione, dispone di un potenziale di 5.000 veicoli e di oltre 7.000 allestimenti, 100 mila mq di magazzini e 500 mila mq di piazzali, 5.500 persone.

L'OCCHIO TELEMATICO SALE A BORDO DEI CAMION



Migliorare la **sicurezza stradale**, dimezzando le vittime della strada, è uno degli **obiettivi dell'Unione Europea per il 2020**.

Ma per ridurre gli incidenti è utile anche sapere da cosa e da chi vengono provocati e in questo la tecnologia può tornare molto utile. Un esempio arriva dalla Fondazione Ania e dal Gruppo Federtrasporti, che hanno avviato un **progetto pilota** che prevede l'**installazione di una piccola telecamera su duemila veicoli**, vale a dire circa il 40% del proprio parco veicolare di camion e furgoni.

Con questo test, il primo del genere a essere condotto in Europa nel trasporto pesante, il Gruppo Federtrasporti punta così a ridurre ancora la propria percentuale di sinistri, che pur nel corso degli anni è diminuita moltissimo, scendendo dal 72,8% del 2002 al 33,4% del 2013.

Il sistema, dotato di accelerometro e localizzatore Gps, diventa così un osservatore costante, un testimone in grado di ricostruire un incidente in maniera oggettiva.

Come funziona la telecamera

La piccola telecamera viene infatti applicata sul parabrezza del veicolo e collegata al vano motore. Da quel momento è in grado di memorizzare le immagini e i dati di guida, ricostruendo così l'intera dinamica in caso di incidenti.

La registrazione avviene automaticamente quando il sistema rivela una variazione di accelerazione superiore a uno dei valori di soglia impostati e tiene in memoria il periodo precedente e quello successivo a tale variazione, così che se effettivamente questa coincide con un sinistro potrà essere utilizzata.

Il sistema **conserva in una memoria interna oltre 60 eventi** con sovrascrittura dei più remoti, ma protezione di quelli di più grave entità.

Condividi !



Ultima modifica il Martedì, 13 Maggio 2014 15:01

SICUREZZA STRADALE, PARTE IL PROGETTO FEDERTRASPORTI - FONDAZIONE ANIA CON TELECAMERE SUI MEZZI PESANTI [marzo 27, 2014](#)



Tecnologia e sicurezza stradale. Un binomio che si fa sempre più stretto e che si conferma nella nuova iniziativa di **Fondazione ANIA** e del **Gruppo Federtrasporti**, attraverso la società **Federservice** (che all'interno del gruppo si occupa di servizi assicurativi, formativi, editoriali). Per contrastare incidenti e truffe assicurative – si legge in una nota – è partito un progetto pilota che prevede l'installazione su 2.000 veicoli – circa cioè il 40% del proprio parco veicolare di camion e furgoni – di una piccola telecamera (chiamata **Roadscan**) dotata di accelerometro e localizzatore Gps, che diventa a tutti gli effetti un testimone in grado di ricostruire un incidente in maniera oggettiva.

Con questo test, il primo del genere a essere condotto in Europa nel mondo del trasporto pesante, il Gruppo Federtrasporti reputa di ottenere *“un prezioso aiuto in quel pluriennale percorso verso la riduzione degli incidenti che, a partire dal 2002, quando la frequenza sinistri dei suoi veicoli si attestava intorno al 72,8%, è arrivata nel 2013 al 33,4%”*.

Un esperimento simile è stato già condotto dalla Fondazione ANIA sui bus che svolgono servizio urbano in alcune città d'Italia. L'idea del progetto sviluppato con Federtrasporti, è quella di monitorare ciò che accade anche in ambito extra urbano.

*«Nel periodo in cui abbiamo monitorato i bus – spiega **Umberto Guidoni**, Segretario Generale della Fondazione ANIA – abbiamo rilevato delle caratteristiche ricorrenti nei sinistri che riguardano i mezzi di trasporto pubblico urbano. In molti casi, ad esempio, abbiamo rilevato che gli incidenti sono dovuti a momenti di distrazione degli autisti. Con questo esperimento, vogliamo capire quali sono le cause più ricorrenti che provocano gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i mezzi di trasporto pesante. I roadscan, inoltre, consentono di ricostruire le dinamiche dei sinistri, attribuendo le giuste responsabilità. I dati che si ricavano da queste osservazioni, costituiscono un'ottima base per la formazione degli autisti»*.

Va sottolineato – prosegue la nota – che le telecamere agiscono nel totale rispetto della privacy e, oltre a garantire la ricostruzione in maniera oggettiva di un sinistro e a porre un argine alle truffe assicurative, hanno anche un'altra funzionalità. La loro collocazione in cabina *“incoraggia la concentrazione dell'autista e produce un effetto deterrente rispetto a comportamenti di guida errati”*. Effetto che pare confermarsi anche sul campo, visto che *«nessuno dei veicoli su cui sono state installate alcuni mesi fa le prime telecamere – riscontra **Valerio Baldi**, Responsabile dell'Ufficio Assicurativo di Federservice – ha denunciato sinistri»*.

COME FUNZIONA LA ROADSCAN

Il modello di telecamera scelto da Federservice per la sperimentazione si chiama Roadscan PRO. Viene applicata sul parabrezza del veicolo e collegata al vano motore tramite una semplice installazione. A quel punto è in grado di memorizzare immagini e dati di guida verificatisi prima e dopo l'incidente, ricostruendone così l'intera dinamica. Per la precisione la telecamera registra la traccia video, un accelerometro rileva gli scostamenti di velocità lungo i tre assi (quindi anche sobbalzi o scostamenti laterali), mentre un GPS localizza posizione del veicolo, data e ora.

La registrazione avviene automaticamente quando il sistema rileva una variazione di accelerazione superiore a uno dei valori di soglia impostati e tiene in memoria il periodo precedente e quello successivo a tale variazione, così che se effettivamente questa coincide con un sinistro potrà essere utilizzata. Roadscan PRO conserva in una memoria interna oltre 60 eventi con sovrascrittura dei più remoti, ma protezione di quelli di più grave entità. Il trasferimento delle informazioni dal sistema al PC avviene tramite una semplice scheda SD, identica a quella in uso sulla fotocamera, ma può essere effettuato anche tramite wi-fi. **Intermedia Channel**

Al via il progetto pilota Fondazione Ania- Federtrasporto: una scatola nera per il controllo e la sicurezza dei mezzi pesanti



Da [ilTergicristallo](#) 17/03/2014 17:33

Dalla collaborazione tra Fondazione Ania e Gruppo Federtrasporti con la società Federservice è nato un progetto pilota per contrastare incidenti e truffe assicurative attraverso l'installazione del cosiddetto Roadscan, una piccola telecamera, su 2.000 veicoli del trasporto pesante. Le telecamere sarebbero in grado di garantire la ricostruzione oggettiva di un sinistro, arginare le truffe assicurative, e produrre un effetto deterrente rispetto ai comportamenti di guida errati. L'esperimento è già stato condotto sui bus in alcune città italiane. "Nel periodo in cui abbiamo monitorato i bus – ha spiegato Umberto Guidoni, Segretario Generale della Fondazione Ania – abbiamo rilevato delle caratteristiche ricorrenti nei sinistri che riguardano i mezzi di trasporto pubblico urbano. In molti casi, ad esempio, abbiamo rilevato che gli incidenti sono dovuti a momenti di distrazione degli autisti. Con questo esperimento, vogliamo capire quali sono le cause più ricorrenti che provocano gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i mezzi di trasporto pesante. I roadscan, inoltre, consentono di ricostruire le dinamiche dei sinistri, attribuendo le giuste responsabilità. I dati che si ricavano da queste osservazioni costituiscono un'ottima base per la formazione degli autisti".



di Clara Ricozzi

ex direttore di dipartimento
c/o ministero Trasporti



TELEMATICA, TUTTO SI FA CON TE

Sento parlare di piattaforme logistiche interconnesse, di comunicazione tra infrastrutture e veicoli, di telecamere con GPS installate sui mezzi per innalzare la sicurezza. Ma non esiste un programma normativo di sviluppo rispetto a tutti i modi con cui la telematica può stringere la mano all'autotrasporto? **Marco V, Torino**

La telematica applicata all'autotrasporto suscita negli operatori sentimenti contrastanti: speranza di migliori performance dei servizi offerti e di maggiore sicurezza; diffidenza verso le varie forme di tracciamento dei veicoli per possibili «intrusioni» non volute nelle attività commerciali delle aziende; preoccupazioni per la proliferazione di dispositivi da tenere a bordo dei veicoli. Dall'esame del Piano di azione degli ITS (Sistemi di trasporto intelligenti), basato sulla Direttiva europea 2010/40, approvato con D.M. del 12 febbraio 2014 per essere completato entro il 2017, possiamo trarre spunto per l'analisi della situazione attuale e dei suoi sviluppi a breve termine. Infatti, le azioni prioritarie che il Piano dedica al trasporto delle merci e alla logistica comprendono:

- 1) la creazione, presso i nodi logistici, di piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRnet, per lo scambio di dati tra operatori, al fine di semplificare e velocizzare tutti i processi operativi e amministrativi nel trasporto stradale, ferroviario e marittimo (da completare entro il 2014);
- 2) la realizzazione e diffusione di banche dati relative alle informazioni sul traffico (da attuarsi entro il 2015);
- 3) l'introduzione di sistemi ITS dedicati a logistica e trasporto merci, che dovranno essere interoperabili e standardizzati, avendo sempre come riferimento centrale la piattaforma UIRnet, con la previsione di accoppiare il tracciamento dei mezzi con quello delle merci (da attuarsi in tempi non ancora definiti);
- 4) l'utilizzo di dispositivi che registrano l'attività dei veicoli (black box) per l'estensione dei servizi ITS, a fini assicurativi e di prevenzione di incidentalità stradale: per questo obiettivo, il Piano riconosce come cruciale la definizione del modello di portabilità

delle nuove black box, che dovranno anche contenere un dispositivo wireless bidirezionale dedicato alla comunicazione con altri dispositivi di bordo (da realizzarsi entro il 2015);

5) il progressivo sviluppo di comunicazioni fra veicoli e infrastrutture di trasporto (ovvero strade e centri servizi), attraverso la diffusione di sistemi di scambio dati e informazioni, anche per migliorare i parametri di sicurezza nella circolazione in condizioni atmosferiche avverse (termine temporale

/// UIRnet sta elaborando un'applicazione ad hoc per riconoscere e tracciare gli spostamenti dei veicoli stranieri adibiti a operazioni di cabotaggio, in modo da verificare il rispetto delle norme comunitarie in materia ///

da definire).

Tra tutte, la prima azione è il punto focale dell'intero sistema di trasporto multimodale delle merci: UIRnet, infatti, costituisce il sistema telematico di riferimento per la rete logistica nazionale, aperto a ogni integrazione e di cooperazione con altri sistemi e finalizzato all'interconnessione dei nodi di interscambio con gli operatori del trasporto. Ad oggi, sono oltre 11.000 i veicoli (per lo più di imprese strutturate) equipaggiati con un dispositivo con cui connettersi alla piattaforma UIRnet ma, grazie all'ul-

teriore finanziamento ricevuto dalla legge di Stabilità 2014, saranno interconnessi gratuitamente dai 3.000 ai 4.000 padroncini. Non va, poi, sottovalutata l'utilità della Piattaforma per contrastare uno dei fenomeni che più preoccupa il mondo dell'autotrasporto, il cabotaggio abusivo: UIRnet sta elaborando un'applicazione ad hoc per riconoscere e tracciare gli spostamenti dei veicoli stranieri adibiti a operazioni di cabotaggio, in modo da verificare il rispetto delle norme comunitarie in materia.

Ma sulla sicurezza stradale la telematica può fare tanto altro. Di recente è partito un progetto d'intesa tra Federtrasporti e Fondazione ANIA, che prevede l'installazione su 2.000 veicoli pesanti di una telecamera dotata di localizzatore Gps che, applicata sul parabrezza e nel totale rispetto della privacy, sarà in grado di ricostruire gli incidenti in maniera oggettiva e potrà influire positivamente anche sul comportamento degli autisti.

Infine, rispetto alle preoccupazioni su possibili violazioni di dati riservati, va segnalato il recente Regolamento europeo 165/2014 in materia di tempi di guida e di riposo e di tachigrafo digitale, destinato a entrare in vigore gradualmente a partire dal 2 marzo 2015, che introduce una nuova generazione di tachigrafi intelligenti, caratterizzati da sistemi che ne garantiranno l'inviolabilità. Si potranno approfondire le implicazioni di questa nuova disciplina quando gli atti di esecuzione di competenza della Commissione europea saranno operativi.

Scrivete a

Clara Ricozzi:

ministeri&co@uominietrasporti.it

CON TANTI «GRAZIE» ALLA SICUREZZA

L'assemblea di fine anno del Gruppo Federtrasporti registra un andamento positivo per 1,3 milioni di euro, in parte da ristornare ai soci. Un successo determinato soprattutto dalla società attiva nei servizi, riuscita, grazie ad azioni finalizzate a sensibilizzare alla sicurezza, a ridurre in 10 anni gli incidenti di oltre il 50%

LE ATTIVITÀ SICURE DEL 2013

200	ore di formazione sicura
1800	i conducenti coinvolti nella formazione
250	i controlli alla vista
95	i controlli alle capacità uditive
101	i test sull'esposizione ai colpi di sonno
2.000	i camion equipaggiati con telecamere
33,8%	la frequenza sinistri nel 2012



Deve dire grazie alla sicurezza il Gruppo Federtrasporti. L'assemblea con cui a Bologna lo scorso 30 novembre è stato analizzato l'andamento previsionale del 2013 ha infatti evidenziato risultati positivi per 1,3 milioni di euro generati in particolare dalla società Federservice, quella attiva nella fornitura di servizi agli associati, compresi quelli assicurativi. La cosa positiva è che, in base agli obiettivi indicati dall'assemblea, una percentuale di questa somma, vicina al 25%, sarà rigirata ai soci sotto forma di ristorni. E in un momento di grandi incertezze e di difficoltà nel reperire risorse finanziarie, questa scelta redistributiva ha un impatto importante anche da un punto di vista psicologico.

La cosa evidente, però, è che mentre le società di trasporti e di logistica continuano a procedere a strappi, con il settore dedicato alle merci liquide piuttosto in salute e quello delle merci cassonate alla prese con una ristrutturazione dell'organizzazione, necessaria per alleggerire la struttura e razionalizzare i costi, quella di servizi procede con il vento in poppa. Sintomo dei tempi, si dirà, ma sarebbe troppo semplicistico. Non può sfuggire, infatti, che «ciò che oggi il Gruppo Federtrasporti raccoglie – come ha tenuto a precisare il presidente Emilio Pietrelli, giunto al termine del suo mandato – è quanto ha seminato negli anni passati. E chi ha seminato formazione, incenti-

vi e svariate forme di sensibilizzazione alla sicurezza, oggi raccoglie, insieme a indici inequivocabili rispetto al taglio drastico dell'incidentalità, anche risultati economici positivi».

Ma forse, anche questo è riduttivo, per lo meno rispetto all'uso del tempo passato: «ha seminato». Per la semplice ragione che il Gruppo Federtrasporti, invogliato dai riscontri ottenuti, continua ancora a seminare e a investire – termine quanto mai appropriato – in progetti orientati alla riduzione dell'incidentalità. L'ultimo messo in campo consiste nell'equipaggiare 2.000 veicoli – circa cioè il 40% del proprio parco veicolare di camion e furgoni – con una piccola telecamera (chiamata Roadscan e prodotta dalla Octocam) che si monta sul parabrezza del veicolo e, essendo dotata di accelerometro e localizzatore GPS, diventa a tutti gli effetti un testimone che aiuta a ricostruire un sinistro in maniera oggettiva. Con questo test, il primo del genere a essere condotto in Europa nel mondo del trasporto pesante, il Gruppo reputa di poter assestare un altro colpo alla frequenza sinistri (la percentuale cioè dei veicoli incorsi in incidenti rispetto al totale di quelli assicurati) che anno dopo anno ha visto assottigliarsi sempre di più, passando da quel drammatico 72,8% del 2002 al roseo 33,8% del 2012. Un taglio superiore al 50%, superiore cioè a quell'obiettivo che la Commissione europea aveva posto agli Stati dell'UE nel lonta-

no libro bianco del 2001 e che, ahinoi, l'Italia non era riuscita a raggiungere.

Ma ovviamente le telecamere sono soltanto l'ultimo tassello di un puzzle più grande. Perché, come è stato ricordato in assemblea, nel corso del 2013 sono state dedicate alla sicurezza oltre 200 ore formative, coinvolgendo più di 1.800 autisti, sono stati effettuati 250 controlli alla vista e 95 alle capacità uditive e, fatto inedito del 2013, sono stati condotti 101 test per verificare nei conducenti il rischio sonnolenza, vale a dire per accertare le probabilità di essere aggrediti, durante la guida, da un colpo di sonno.

In più a queste attività si stanno affiancando anche due filoni di indagine: quello che analizza la dinamica degli incidenti, valutando una serie di parametri utili per comprendere l'esposizione al rischio (luogo, tipo di merce trasportata, tipologia di rapporto azienda/autista, condizioni climatiche, ecc) e quello che, interfacciandosi con i sistemi di geolocalizzazione satellitari, valuta il complesso dell'attività quotidiana di un autista (chilometri percorsi, tempi di guida e di riposo, tipologia dell'attività, ecc).

Progetti ulteriori rispetto a quelli di ieri, ma propedeutici a quelli di domani. Perché, come vuole quell'adagio fatto proprio da Federtrasporti, la diffusione di una cultura sicura equivale all'andare in bicicletta: se smetti di pedalare cadi fatalmente in terra ■