



**Fondazione per la  
Sicurezza Stradale**

**Le compagnie di assicurazione per tutelare  
la vita e prevenire gli incidenti stradali**

**Progetto  
“Sicurezza nel trasporto pesante”**

Ambiente Lavoro Modena, 7 ottobre  
2010

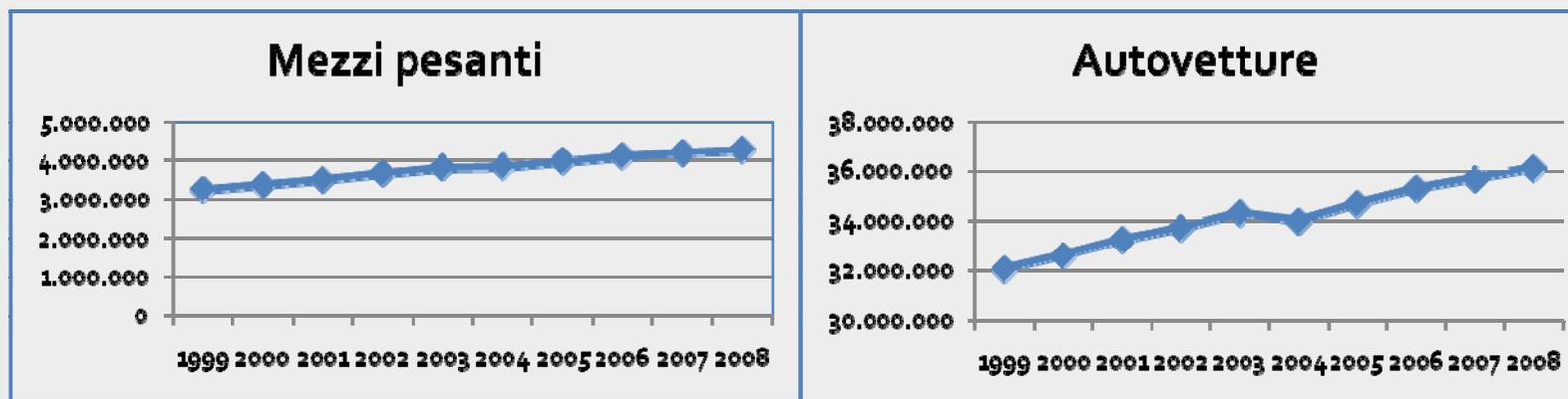
# Le Compagnie di assicurazione per la sicurezza stradale

La Fondazione Ania per la Sicurezza Stradale è nata, per volontà delle Compagnie di assicurazione, al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo assunto da tutti i Paesi europei di dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2010.



Per ottenere questo risultato la Fondazione svolge un'attività di prevenzione dai rischi del traffico attuando interventi concreti contro i gravi fenomeni di incidentalità e promuovendo l'educazione ad una corretta circolazione stradale.

## Consistenza del parco veicolare dei mezzi pesanti e delle autovetture



Fonte: Aci 2008

Il comparto degli autocarri/motocarri rappresenta il 9% circa dell'intero parco veicolare italiano (**oltre 4 milioni di mezzi**), ed è il settore che nell'ultimo decennio ha incrementato di più il numero dei mezzi circolanti con il 32%, contro il 12,6% delle autovetture (pur rappresentando **il 75%** circa del parco veicolare totale).

## L'incidentalità nel trasporto pesante

	Valori assoluti	% sul totale parco veicolare
Incidenti	13.836	6,3
Morti	335	7,1
Feriti	12.089	3,9
Veicoli coinvolti	29.913	7,3

Fonte: Aci/Istat 2008

Nel corso degli anni sono diminuiti gli incidenti considerati pericolosi, probabilmente grazie alle migliori condizioni sia infrastrutturali che dei veicoli stessi.

Crescono però, gli infortuni su strada che coinvolgono i lavoratori professionali e in itinere. Le vittime sulla strada rappresentano il 55,8% degli infortuni mortali sul lavoro.

	Valori assoluti
Infortuni sul lavoro mortali	1.050
Infortuni stradali mortali	586
- di cui in itinere	283

Fonte: Inail 2009

# Variazioni dell'ultimo trentennio di morti e feriti per il trasporto pesante % Fonte ACI/ISTAT 2008

	1978/1988	1988/1998	1998/2008
Morti	-27,5%	-4,2%	-26,2%
Feriti	+20,6%	+30,7%	+18,2%

## Variazioni dell'ultimo trentennio di morti e feriti per il trasporto pesante

Negli ultimi trent'anni, i morti delle strade causati dai mezzi pesanti sono diminuiti del **48,7%**, mentre, i feriti sono aumentati del **86%** circa (va ricordato, che il totale dei feriti per gli incidenti stradali, è aumentato del 50% circa, quindi i mezzi pesanti fanno registrare un incremento quasi doppio), sostanzialmente quindi, nel corso degli anni sono diminuiti gli incidenti più gravi.

## Le cause d'incidentalità: l'indagine CIRSS 2008

- Il 91,7% degli incidenti stradali che vedono coinvolti TIR sono riconducibili al comportamento errato dei conducenti dei veicoli. Di questi, il 50% degli incidenti monitorati sono attribuibili interamente al conducente del mezzo pesante.
- **Stanchezza, colpi di sonno, l'inosservanza delle regole del codice della strada, l'alta velocità, le distrazioni alla guida,** sono le cause principali di incidentalità.
- L'indagine a campione dimostra che il **43,6%** dei sinistri sono avvenuti per **tamponamenti, cambio corsia e per investimento del pedone,** tutti elementi che di fatto possono essere ricondotti ad una mancata attenzione del guidatore.
- Il **40,6%** degli incidenti si sono verificati per **l'inosservanza delle regole in prossimità degli incroci o i sorpassi inadeguati:** ancora una volta, quindi, a comportamenti scorretti del conducente.

# Prevenzione/Infortuni sul lavoro

## Trasporto pesante

Nasce da un'idea della Fondazione ANIA, con l'obiettivo di realizzare un modello di riduzione del rischio per le flotte di veicoli, unendo la collaborazione:

- del mondo assicurativo;
- delle aziende di autotrasporto;
- dei dipendenti delle aziende di autotrasporto;
- delle Istituzioni (Polizia Stradale, Azienda sanitaria).

# Il risultato di un lavoro in team



# Lo sviluppo del progetto FASS sul trasporto pesante

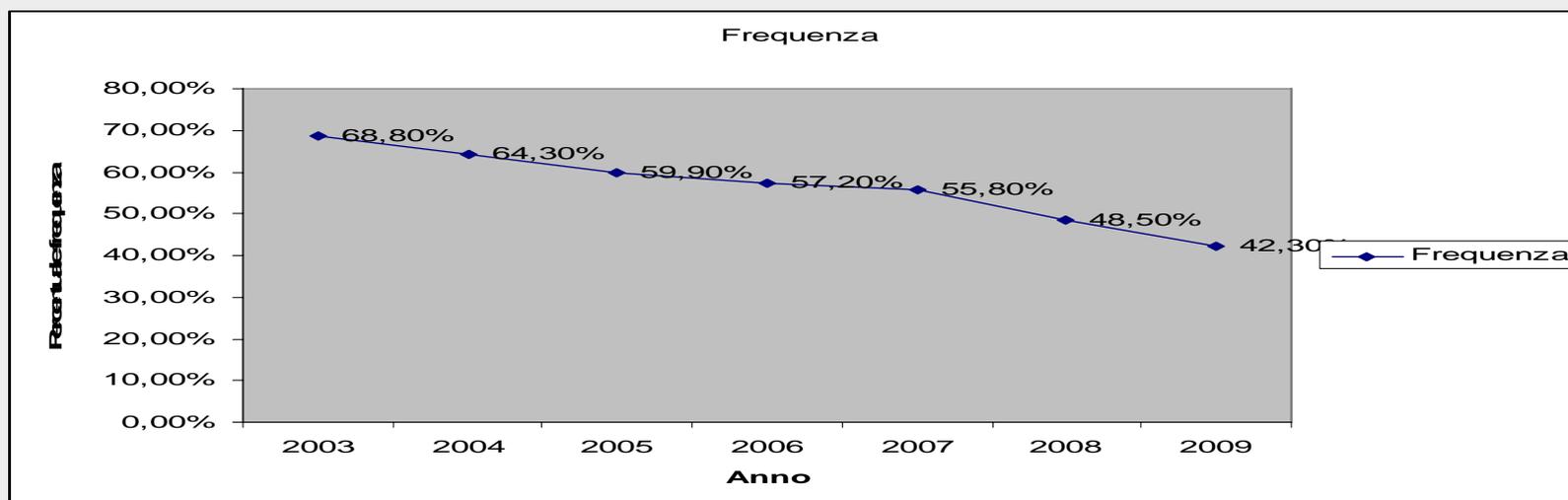


Il progetto pilota segue tre filoni di azione:

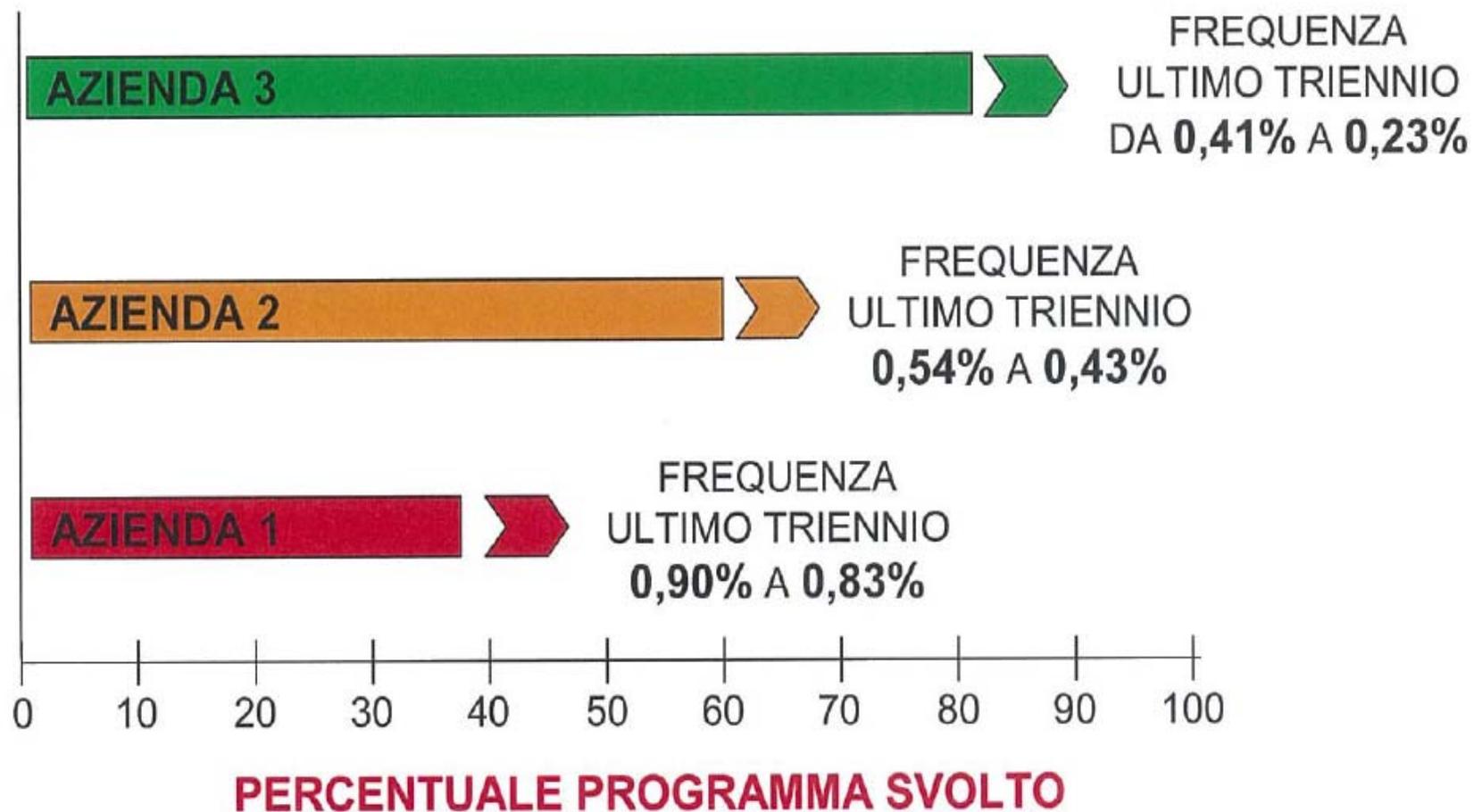
1. Monitoraggio ed analisi delle situazioni di rischio sia in azienda, che coinvolgendo direttamente gli autisti;
2. Formazione dei responsabili della sicurezza e informazione-formazione degli autisti;
3. Strumenti assicurativi (franchigie ed incentivi) utili per accrescere l'interesse verso gli aspetti economici (risparmio di costi).

# Risultati 2003-2009

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Numero mezzi</b>	2.966	3.017	3.209	3.198	3.640	4.060	3.665
<b>Numero incidenti</b>	2.405	2.356	2.250	2.063	1.993	1.866	1.634
<b>Frequenza</b>	<b>68,80%</b>	<b>64,30%</b>	<b>59,90%</b>	<b>57,20%</b>	<b>55,80%</b>	<b>48,50%</b>	<b>42,30%</b>



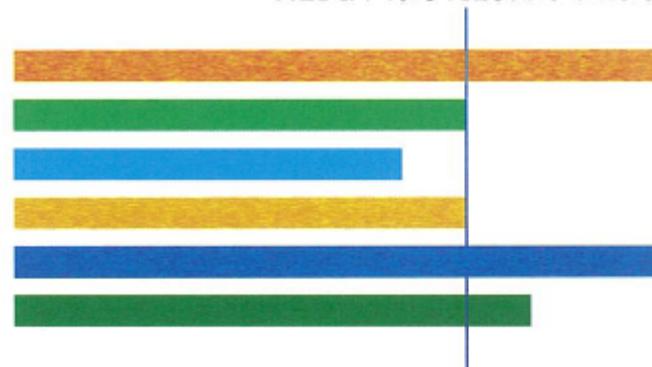
# Le aziende che più si impegnano più ottengono



**AZIENDA 1**

REGOLE  
SE'  
ABILITA'  
VEICOLO  
FORMATORI  
CONTR. VISTA  
SCATOLE NERE

MEDIA % SVILUPPO PROGRAMMA



**AZIENDA 2**

REGOLE  
SE'  
ABILITA'  
VEICOLO  
FORMATORI  
CONTR. VISTA  
SCATOLE NERE

MEDIA % SVILUPPO PROGRAMMA



**AZIENDA 3**

REGOLE  
SE'  
ABILITA'  
VEICOLO  
FORMATORI  
CONTR. VISTA  
SCATOLE NERE

MEDIA % SVILUPPO PROGRAMMA



*Percentuale  
Attività svolta*

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

# La Formazione

## Il programma: 4 Aree di intervento

### 1. Conoscenza del sé →

sapere individuare le proprie capacità psico-fisiche, curare il proprio corpo al fine di guidare in

condizioni ottimali.  
essere al corrente delle norme

### 2. Conoscenza delle regole →

previste dal codice della strada e di quelle comportamentali dettate dal buon senso.

### 3. Conoscenza delle criticità →

imparare a condurre al meglio il veicolo, conoscere le reazioni dell'automezzo nelle varie condizioni ambientali e stradali.

### 4. Conoscenza del veicolo →

imparare ad utilizzare al meglio i sistemi di sicurezza attiva e passiva ed effettuare correttamente le manutenzioni.

# Il perché del successo

Il successo nasce dalla fiducia che si è  
creata tra le persone

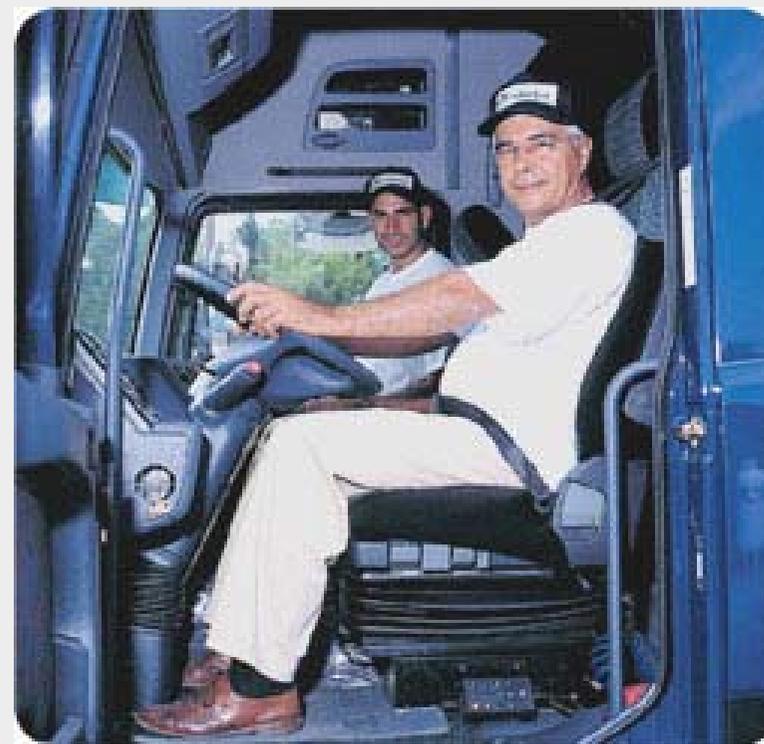
**ASCOLTO dei bisogni**

**RELAZIONALITA' – Parlare alle persone**

**FIDUCIA**

# L'uomo al centro

**Ma che differenza c'è tra:**



**NESSUNA: tutti e sono dei piloti**

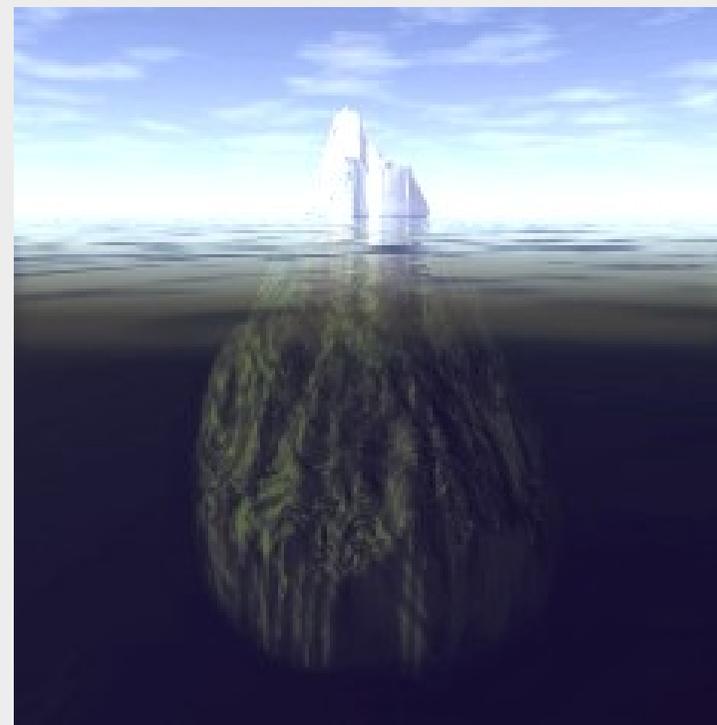
# I costi

L'European Agency for Safety and Health at Work  
stima che:

Costi manifesti 1

---

Costi nascosti 11



# I costi della non sicurezza

## ***COSTI DIRETTI***

- Tempo perso per il recupero del mezzo
- Formazione per il personale sostitutivo
- Ore di straordinario
- Perdita o danneggiamento del carico
- Danni ai veicoli
- Aumento del premio assicurativo INAIL e RCA

## ***COSTI INDIRETTI***

- ☀ Danno di immagine
- ☀ Calo di produttività del personale
- ☀ Tempo speso dal personale e dal SPP a seguito dell'infortunio
- ☀ Possibile ritardo della consegna

# Investire in sicurezza premia

**Riduzione della frequenza  
sinistri / mezzi:**

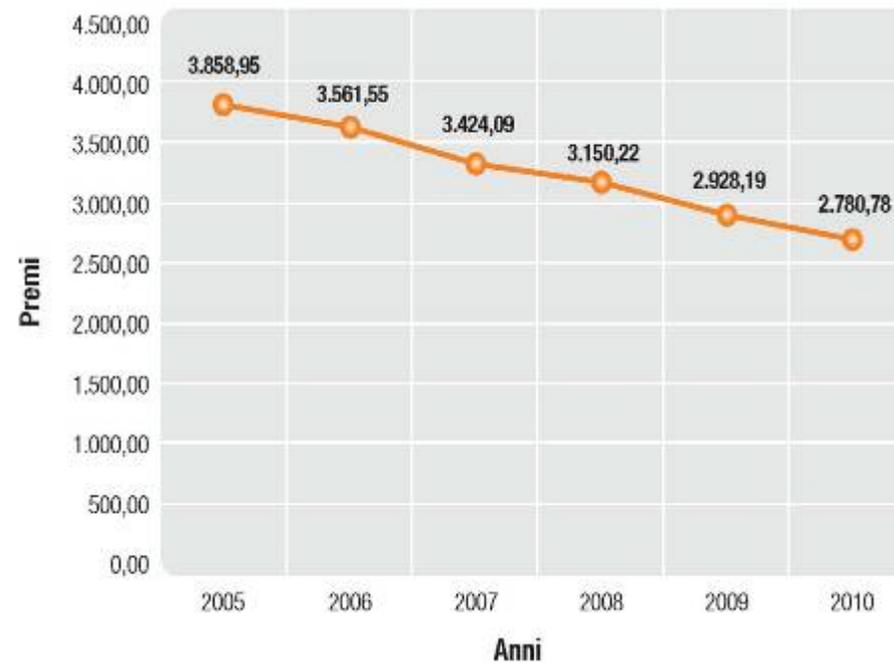
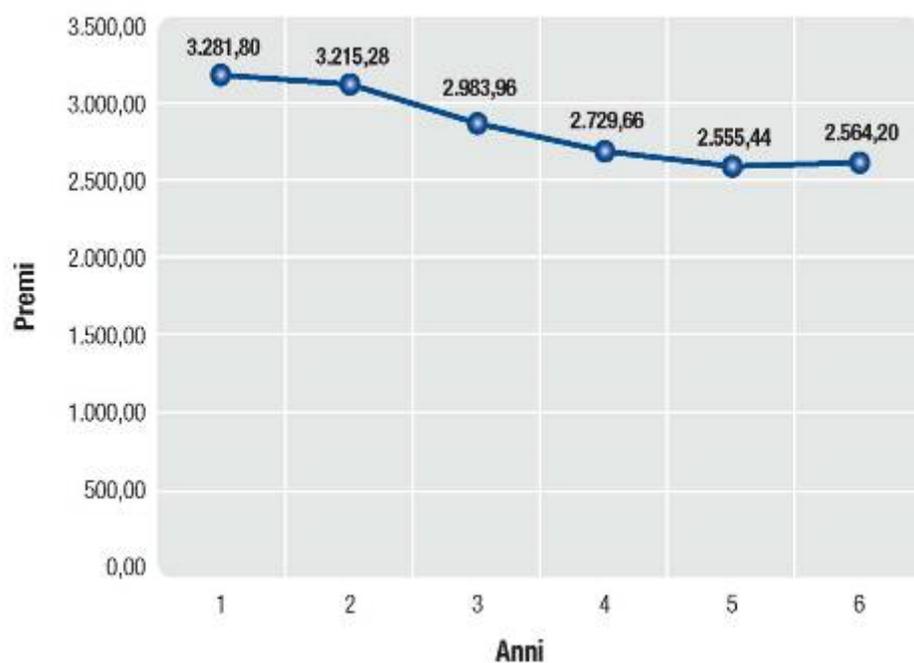
**- 38,5%**

**Risparmio per un veicolo che non  
incorre in incidenti nell'arco  
di 1 anno:**

**- 5.430 €**

# Riduzione nel periodo 2005-2010 del premio assicurativo privato per singolo socio:

tra i **700 €** e i **1.000 €**



# Oscillazione del Tasso per prevenzione (Riduzione premio INAIL)



## **Art. 24 D.M. 12.12.2000**

Oscillazione in riduzione, 5% per aziende con più di 500 operai/anno e 10% per quelle con meno di 500 operai/anno (nel triennio)

L'oscillazione ex art. 24 viene erogata a chi autocertifica livelli di Igiene e Sicurezza sul Lavoro maggiori rispetto alla mera conformità legislativa

# Estratto del Modello OT24



## H - ATTIVITÀ DI TRASPORTO

- |     |   |                          |
|-----|---|--------------------------|
| 37. | Il personale addetto all'autotrasporto ha effettuato uno specifico corso teorico-pratico di guida sicura.   | <input type="checkbox"/> |
| 38. | L'azienda ha installato cronotachigrafi anche sui mezzi di trasporto per i quali tale dispositivo non è obbligatorio.   | <input type="checkbox"/> |
| 39. | Esiste una procedura verificabile che garantisce la presenza del doppio autista nel caso di trasporti con tempi di percorrenza superiori a 9 ore giornaliere.   | <input type="checkbox"/> |
| 40. | La manutenzione programmata viene effettuata, per almeno la metà del parco veicoli, a cadenza più frequente delle revisioni obbligatorie, presso officine, interne o esterne all'impresa stessa, autorizzate ai sensi della L.122/1992. | <input type="checkbox"/> |
| 41. | L'azienda ha adottato sui propri mezzi una scatola nera-registratore di eventi conforme alla norma CEI 79:2009.   | <input type="checkbox"/> |

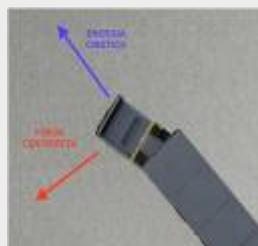
# Riduzione del premio \*

<b>Lavoratori - anno</b>	<b>Riduzione</b>
<b>Fino a 10</b>	<b>30%</b>
<b>Da 11 a 50</b>	<b>23%</b>
<b>Da 51 a 100</b>	<b>18%</b>
<b>Da 101 a 200</b>	<b>15%</b>
<b>Da 201 a 500</b>	<b>12%</b>
<b>Oltre 500</b>	<b>7%</b>

\* Delibera del CS n. 79/10 in attesa di approvazione ministeriale

# Strumenti di supporto della Fondazione Ania

1. Il **simulatore di guida** con cui si possono riprodurre i principali esercizi che rendono la guida più sicura in situazioni critiche e/o di emergenza.



2. Un **percorso didattico sul web**, dove sono sintetizzati i contenuti teorici delle lezioni a cui i corsisti possono accedere.



3. **Scatola nera**: strumento telematico che ci aiuta a conoscere meglio i comportamenti alla guida.



4. L'iniziativa **"Entra in un'ottica di Sicurezza"** viene controllata la vista degli autotrasportatori con moderne strumentazioni ottiche che consentono di effettuare una serie di verifiche oculistiche.



5. **Corsi di guida sicura**: hanno l'obiettivo di affinare le capacità di guida degli autisti



*“E’ camminando che si forma il cammino”*  
(Antonio Machado)

**GRAZIE PER L’ATTENZIONE**