

# crashtests**WILDHAUS** 2015



## **Furgoni – un carico di rischi**

**Giornata dedicata ai media e agli ospiti**

Giovedì 25 giugno 2015, pista dei crash test di Wildhaus  
(Svizzera)



# Sommario

<b>Benvenuti!</b> .....	4
<b>Programma</b> .....	5
<b>I tre crash test</b> .....	6
<b>1° crash test</b> Investimento, da parte di un furgone, di un bambino che si precipita sulla carreggiata passando tra alcune auto parcheggiate .....	7
<b>2° crash test</b> Scontro di un furgone con un ostacolo fisso .....	8
<b>3° crash test</b> Tamponamento, da parte di un furgone, di una colonna di mezzi fermi .....	9
<b>Furgoni – un carico di rischi</b> .....	10
<b>Tematiche degli anni scorsi</b> .....	18
<b>Consigli per la sicurezza</b> .....	20
<b>Wildhaus – Centro dell’infortunistica</b> .....	23
<b>Domande / ulteriori informazioni</b> .....	24

# Benvenuti!



**Andreas Krümmel**

Membro del Consiglio direttivo di  
AXA Winterthur



**Bettina Zahnd**

Responsabile del servizio Infortunistica  
e prevenzione di AXA Winterthur

## Gentili ospiti

Pur passando piuttosto inosservati, i piccoli transporter sono onnipresenti sulle nostre strade nonché indispensabili. Difficilmente infatti un artigiano, commerciante o prestatore di servizi riuscirà a fare a meno di questa pratica soluzione di trasporto. Nella categoria rientrano anche i circa 330 000 furgoni di vario tipo che, giorno dopo giorno, circolano sulle strade svizzere.

In grado di soddisfare svariate esigenze, questi veicoli vengono guidati da conducenti più o meno esperti, per assolvere gli scopi più diversi e trasportare sia merci che persone.

Diversamente dagli autocarri, i piccoli transporter non soggiacciono né al divieto di circolazione notturna né a particolari prescrizioni in materia di orari di riposo. In Svizzera come in Germania possono inoltre essere guidati da chiunque sia autorizzato a condurre un'auto. Ciò considerato, non stupisce che questi mezzi comportino anche svariati rischi.

Nel corso dei crash test in programma quest'oggi i nostri esperti d'infortunistica illustreranno alcuni dei suddetti rischi, presenteranno una serie di approcci risolutivi e proporranno delle misure preventive.

Ci attende dunque una giornata interessantissima!

# Programma

Concorso  
«simulatore di  
guida»: in palio  
un giro sul  
Nürburgring!

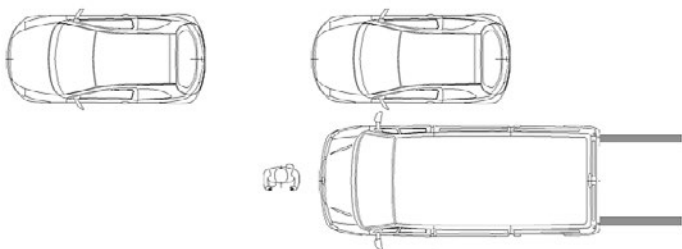
- A partire dalle ore 10.00 **Accoglienza** presso la pista dei crash test di Wildhaus
- Ore 10.30 **Saluto**  
Andreas Krümmel  
Membro del Consiglio direttivo di AXA Winterthur
- Ore 10.45 **1° crash test:**  
**un furgone investe un bambino che sta giocando**  
Un bambino sta giocando a palla. Quando questa rotola in strada, la insegue. Da dietro un'auto parcheggiata il piccolo si precipita sulla carreggiata proprio mentre sopraggiunge, a una velocità di ca. 50 km/h, un che lo investe.  
In seguito: tavola rotonda
- Ore 12.00 **2° crash test:**  
**un furgone si scontra con un ostacolo fisso**  
Un conducente noleggia un furgone per traslocare. Sottovalutandone però l'altezza, si scontra con un ostacolo fisso a una velocità di ca. 50 km/h.
- Ore 12.30 **Pranzo**
- Ore 14.30 **3° crash test:**  
**un furgone si schianta ad alta velocità contro una colonna di mezzi fermi**  
Un furgone in viaggio in autostrada si accorge troppo tardi della colonna di mezzi ferma davanti a lui e vi si schianta contro a una velocità di ca. 70 km/h.
- Ore 15.30 circa **Fine dell'evento**

(Il programma potrà subire modifiche)

# I tre crash test in sintesi

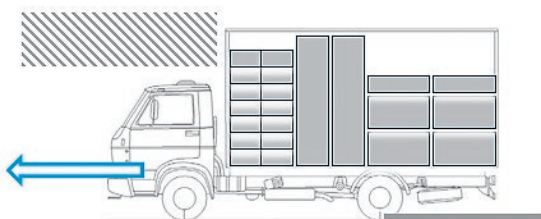
## 1° crash test

Investimento, da parte di un furgone, di un bambino che si precipita sulla carreggiata passando tra alcune auto parcheggiate



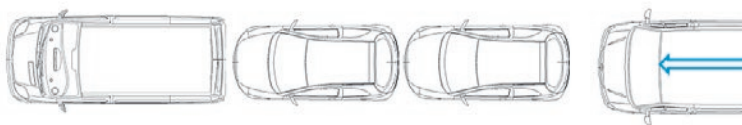
## 2° crash test

Scontro di un furgone con un ostacolo fisso



## 3° crash test

Tamponamento, da parte di un furgone, di una colonna di mezzi fermi



## 1° crash test



### **Investimento, da parte di un furgone, di un bambino che si precipita sulla carreggiata passando tra alcune auto parcheggiate**

#### **Premessa**

Un bambino sta giocando a palla. Quando questa rotola in strada, la insegue. Nel momento in cui, da dietro alcune auto parcheggiate, si precipita sulla carreggiata, viene investito da un furgone a una velocità di ca. 50 km/h.

#### **Esito**

Data l'altezza del cofano e la ripidità della parte frontale del furgone nel punto d'impatto, al bambino viene impressa la velocità di collisione del veicolo. Il piccolo viene proiettato ad alcuni metri di distanza e poi ricade a terra. La collisione primaria con il furgone è violenta e, date le elevate accelerazioni, il bambino subisce delle lesioni. Poiché anche il capo viene colpito dalla parte frontale ripida del furgone, è probabile che la vittima riportati lesioni gravi, se non addirittura mortali, alla testa. Nell'impatto il furgone subisce solo un lieve danno. Il conducente rimane illeso.

## 2° crash test



### Scontro di un furgone con un ostacolo fisso

#### Premessa

Un conducente noleggia un furgone per traslocare. Sottovalutandone però l'altezza, si scontra con un ostacolo fisso a una velocità di ca. 50 km/h.

#### Esito

La sovrastruttura del furgone subisce una forte deformazione. Nell'impatto con l'ostacolo il carico, che date le circostanze ha una certa altezza, viene trascinato indietro e potrebbe persino ricadere sulla carreggiata. Telaio e cabina di guida subiscono invece solo una lieve riduzione della velocità. Il conducente rimane illeso.

---

---

---

---

---

---

---

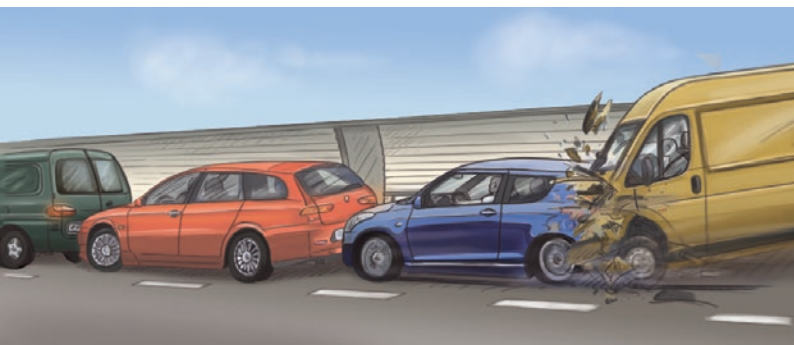
---

---

---



## 3° crash test



### Tamponamento, da parte di un furgone, di una colonna di mezzi fermi

#### Premessa

Un furgone in viaggio in autostrada si accorge troppo tardi della colonna di mezzi ferma davanti a lui e vi si schianta contro a una velocità di ca. 70 km/h.

#### Esito

Il furgone tampona la colonna di mezzi fermi. Essendo stata centrata in pieno, l'ultima auto della fila subisce una forte accelerazione. Si generano potenti forze che schiacciano il conducente dell'autovettura nel suo sedile. Solo una frazione di secondo più tardi la stessa auto va a urtare quella che la precede subendo così una brusca frenata. Il conducente viene proiettato in avanti. Dato il rapido susseguirsi di picchi di accelerazione, subisce molto probabilmente delle lesioni. Nella collisione rimangono danneggiati il furgone che ha provocato l'incidente, due auto e un altro furgone che si trovava fermo in colonna. A subire i danni maggiori sono i due veicoli coinvolti nel primo impatto. Se non debitamente assicurato, anche il carico del furgone può rappresentare un pericolo per il conducente.

## Furgoni – un carico di rischi



I furgoni sono parecchio più pericolosi delle automobili. A rivelarlo sono i dati in possesso del servizio Infortunistica e prevenzione di AXA, dai quali si evince che i furgoni assicurati presso AXA provocano circa il 40% d'incidenti in più rispetto alle automobili. A cosa si deve tutto ciò? E cosa possono fare assicuratori, conducenti, responsabili di parchi veicoli, ma anche politici e fabbricanti, per contribuire a ridurre il numero degli incidenti?

### Furgoni attualmente in circolazione

Negli ultimi anni il numero dei furgoni ammessi alla circolazione è fortemente cresciuto. In Svizzera dal 2005 a oggi è aumentato del 30%. A titolo di paragone si pensi che il numero delle auto è cresciuto solo del 14%, mentre quello dei camion ammessi alla circolazione ha addirittura subito un calo del 2%. Anche in Germania negli ultimi quattro anni si è registrato un incremento del numero di nuove immatricolazioni di furgoni.

In Svizzera già nel 1998 vi era stato un massiccio aumento delle immatricolazioni di furgoni, presumibilmente legato alla decisione di applicare la tassa sul traffico pesante (TTPCP), introdotta poi tre anni più tardi. Oltre a essere esenti dalla TTPCP, i furgoni non soggiacciono al divieto di guida notturna e possono circolare senza restrizione alcuna anche di domenica e nei giorni festivi. Non sono dotati di un cronotachigrafo digitale che registra tempi di lavoro, guida e riposo. In autostrada viaggiano alla stessa velocità delle auto nonostante carico utile e volume

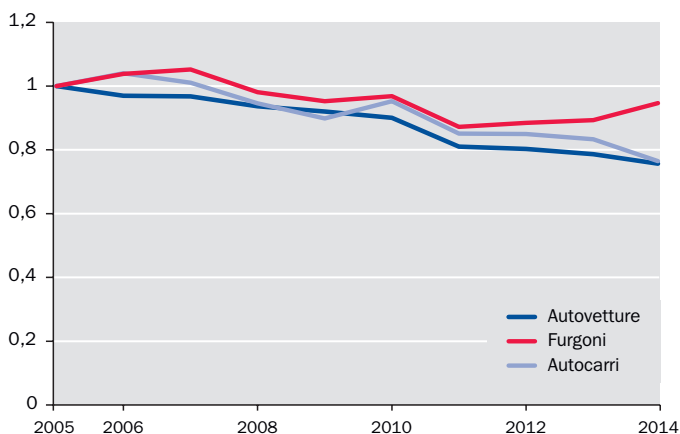
di carico utile siano decisamente superiori a quelli di queste ultime. I furgoni – veicoli commerciali con un peso totale autorizzato fino a 3,5 t – possono infine essere guidati da chiunque dispone di una licenza di condurre per autovetture. I vantaggi dei piccoli transporter sono dunque numerosi. Lo stesso dicasi però per i rischi che comportano.

## Andamento del numero degli incidenti con furgoni

La statistica dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) tiene conto di tutti gli incidenti registrati dalla polizia. Dall'analisi degli incidenti che vedono coinvolti dei furgoni emerge una tendenza inquietante. Mentre in Svizzera e Germania il numero degli incidenti con auto e autocarri è in calo ormai da anni e, tra il 2005 e il 2014, è diminuito del 24% nella sola Svizzera, il numero degli incidenti con furgoni è calato solo del 5%. Questa differenza è in parte riconducibile all'incremento del numero di furgoni in circolazione. Non si spiega però del tutto come mai, nel periodo 2011–2014, gli incidenti con furgoni siano addirittura aumentati determinando una tendenza più che inquietante.

Per quanto concerne le autovetture, nell'ultimo decennio il numero dei conducenti e occupanti rimasti feriti o uccisi in incidenti stradali ha subito un calo (30%) superiore a quello registrato nella categoria furgoni (17%). Il fenomeno è quasi interamente riconducibile all'aumento dei furgoni ammessi alla circolazione sulle strade.

Nel quadro di uno studio il servizio Infortunistica e prevenzione di AXA ha esaminato attentamente circa 800 incidenti di clienti commerciali. Ne è emerso che il **tipo d'incidente** più frequente tra i veicoli aziendali (auto, furgoni e autocarri) è quello che si verifica in fase di parcheggio e manovra (52,3%). Seguono a ruota i cosiddetti «incidenti a veicolo isolato», che non coinvolgono altri veicoli né pedoni. Al terzo posto troviamo i tamponamenti (14,4%). La **causa d'incidente** più frequente negli 800 casi analizzati consiste in manovre di retromarcia imprudenti. Ciò non



stupisce se si pensa che gli eventi considerati si sono verificati prevalentemente in fase di manovra e parcheggio. Al secondo posto della classifica delle cause più frequenti si collocano disattenzione e distrazione (18,5%). Nel quadro dello studio gli incidenti sono stati esaminati isolatamente. In genere, tuttavia, un incidente non è riconducibile a un'unica causa. Un tamponamento, p. es., non si sarebbe verificato se si fosse mantenuta una maggiore distanza di sicurezza e una minore velocità di marcia. La stessa collisione, tuttavia, avrebbe potuto essere evitata anche reagendo mezzo secondo prima. Qual è stata dunque la vera causa dell'incidente? L'eccessiva velocità? La scarsa distanza di sicurezza? Oppure la disattenzione del conducente?

## Furgoni

Il termine «furgone» o «piccolo transporter» designa i veicoli commerciali con un peso totale autorizzato di max. 3,5 t. Tra questi si distinguono veicoli dalle diverse caratteristiche costruttive, p. es. versioni furgone di autovetture, autoveicoli furgonati, multi-spazio, versioni furgone di van e minibus, furgoni con pianale di carico, cassonati e centinati.

Una delle caratteristiche principali dei piccoli transporter è costituita dal carico utile. Per massimizzare quest'ultimo viene ridotto al minimo il peso a vuoto del furgone, il che avviene non di rado a scapito della sicurezza. Basti pensare che i sistemi di assistenza alla guida sono i primi a non essere offerti di serie.

A seconda della destinazione d'impiego del furgone, anche il volume di carico utile può risultare rilevante. È quanto avviene p.es. quando il mezzo viene utilizzato da un servizio di consegna pacchi. I furgoni con un elevato volume di carico utile sono grandi, in tutti i sensi (altezza, larghezza e lunghezza). Per i conducenti meno esperti l'altezza può trasformarsi in un problema, p.es. qualora l'ingresso del garage sia piuttosto basso. E se i conducenti di autovetture si trovano raramente a dover tenere conto di questo tipo di segnaletica, per chi guida un furgone entrare in un garage può diventare un'operazione critica. Talvolta un conducente con poca esperienza deve prestare attenzione anche alla larghezza. La lunghezza del furgone e la frequente assenza di finestrini laterali posteriori pregiudicano la visibilità posteriore e laterale. L'angolo morto, inoltre, è decisamente più ampio che per un'autovettura.

Laddove il carico utile o il volume del furgone si rivelino insufficienti è possibile ricorrere a un rimorchio. Quest'ultimo deve soddisfare una serie di requisiti specifici in merito ai quali il conducente è tenuto a informarsi prima di mettersi al volante.

A optare per un furgone sono generalmente le imprese, le quali se ne servono per gli scopi più diversi. Se gli artigiani si spostano perlopiù in paesi e città, dove si verificano più incidenti per chilometro, i furgoni in uso ai corrieri circolano quasi 24 ore su 24 percorrendo molti chilometri e usando anche le autostrade, dove la frequenza degli incidenti è inferiore a quella delle strade urbane.

Il livello di sicurezza passiva dei piccoli transporter equivale all'incirca a quello delle automobili e in caso d'incidente abitacolo sicuro, cinture di sicurezza ed airbag proteggono sia il conducente che i passeggeri. Al momento dell'acquisto conviene

tuttavia prestare molta attenzione a questi fattori di sicurezza passiva. In alcuni modelli, infatti, determinate dotazioni di sicurezza sono tuttora escluse dall'equipaggiamento di serie e vanno richieste in via supplementare. Ancora più grande è il potenziale sul fronte della sicurezza attiva dei furgoni. Di fatto molte auto dalle caratteristiche costruttive simili sono dotate di sistemi di assistenza alla guida che invece di rado trovano impiego nei furgoni. Spesso l'acquirente è costretto a richiederli come equipaggiamento speciale. L'installazione di un sistema di assistenza alla guida implica tra l'altro l'aggiungersi di un peso, con conseguente aumento del peso a vuoto e calo del carico utile.

## **Conducenti di furgoni**

Per guidare un piccolo transporter è sufficiente una licenza di circolazione per autovetture, il che di primo acchito può apparire assolutamente sensato, visto che in termini di guida i moderni furgoni somigliano molto alle automobili. Basta tuttavia una più attenta riflessione per rendersi conto di quanto sia complicato mantenere il controllo della situazione quando ci si trova al volante di un furgone. Le dimensioni di un piccolo transporter sono diverse da quelle di un'autovettura e in fase di manovra o parcheggio ciò può dare luogo a incidenti.

Per i conducenti occasionali di furgoni le insolite dimensioni di questi mezzi rappresentano il principale fattore di rischio. Chi è al volante si ritrova a manovrare un mezzo nettamente più alto, largo e lungo di un'auto e ciò può causare incidenti. Fortunatamente questi ultimi sono di norma di lieve entità e non implicano danni a persone.

I conducenti professionali di furgoni, per contro, hanno dimestichezza con questi mezzi e li conoscono molto bene. Nel loro caso le cause d'incidente sono paragonabili a quelle che si rilevano per le automobili. Ne consegue che anche le misure preventive proposte sono simili.



Che i conducenti di furgoni provochino incidenti con particolare frequenza è dimostrato dalle cifre provenienti dalla Germania, dalle quali si evince che nel 63,3% dei casi sono proprio loro i principali responsabili d'incidenti.

Nel pacchetto di servizi «driving at work» il servizio Infortunistica e prevenzione di AXA ha raccolto tutti i principali consigli del caso. Il pacchetto è concepito per aiutare i clienti commerciali titolari di un parco veicoli a portare avanti un'opera di prevenzione.

### **Attenzione**

La mancanza di attenzione è, secondo l'Ufficio federale delle strade (USTRA), la causa principale di un incidente stradale su cinque. Telefonare, utilizzare apparecchi, farsi distrarre da stimoli esterni, conversare con i passeggeri, mangiare e bere sono i principali peccati commessi da chi guida. È perciò bene osservare la regola n. 1 «driving at work» – *Alla guida: non fatevi distrarre!*

### **Manovre / parcheggio**

Gli incidenti durante le manovre o in fase di parcheggio sono di gran lunga la tipologia più frequente nelle flotte aziendali, con una quota del 55%. È perciò bene osservare la regola n. 2 «driving at work» – *Manovre / parcheggio: solo dopo esservi guardati attorno!*



### **Distanza**

La seconda tipologia più frequente di incidente sono i tamponamenti, che si verificano soprattutto all'interno delle località e possono provocare gravi danni a persone. È perciò bene osservare la regola n. 3 «driving at work» – *Distanza: evitare i tamponamenti!*

### **Velocità**

Il 70% di tutti gli incidenti causati dalla velocità è dovuto a sbandamento e perdita di controllo, e ha una frequenza particolarmente elevata di conseguenze mortali. Conoscere le condizioni ambientali e adeguare la velocità di conseguenza è molto importante. È perciò bene osservare la regola n. 4 «driving at work» – *Velocità: adeguatela alla situazione!*

### **Stanchezza**

Un conducente stanco ha tempi di reazione più lunghi e una minore concentrazione. La stanchezza è causa di incidenti stradali nel 10-20% dei casi. È perciò bene osservare la regola n. 5 «driving at work» – *Stanchezza: mettetevi al volante solo se siete riposati!*

### **Assicurazione del carico**

Assicurare il carico è fondamentale poiché un carico fissato male o non fissato può avere conseguenze mortali. È perciò bene osservare la regola n. 6 «driving at work» – *Carichi: partire quando tutto è ben assicurato!*





## Legislazione svizzera

Rispetto agli autocarri i furgoni hanno alcuni vantaggi:

- La velocità massima consentita in autostrada è di 120 km/h.
- I furgoni possono circolare anche di notte, la domenica e nei giorni festivi.
- I furgoni sono esenti dalla tassa sul traffico pesante (TTPCP).
- I furgoni non soggiacciono all'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo.
- Non esistono disposizioni che prevedano periodici corsi di perfezionamento per i conducenti di furgoni (Ordinanza sull'ammissione degli autisti, OAut).

Uno sguardo particolarmente critico va rivolto all'assenza dell'obbligo di osservare l'Ordinanza sulla durata del lavoro e di frequentare corsi di perfezionamento. Il periodico perfezionamento professionale è altamente raccomandabile anche nel caso dei conducenti professionali di furgoni e per quanto riguarda i tempi di lavoro e di riposo, non è chiaro per quale motivo costoro debbano soddisfare requisiti diversi da quelli imposti ai conducenti di autocarri.

# Tematiche degli anni scorsi

- 2014** Dalla cintura di sicurezza al pilota automatico – Più tecnica, meno decessi?
- 2013** Mobili e sicuri? Il rischio accompagna qualsiasi età
- 2012** Attenzione, cantiere – Dove la carreggiata si restringe, la guida si fa pericolosa!
- 2011** Finalmente in vacanza, ma attenzione ai rischi
- 2010** A piedi, in sella o al volante – Quant'è pericoloso il traffico in città?
- 2009** Strade di campagna: sono veramente sicure?
- 2008** I bambini sui mezzi di trasporto – Una sicurezza ingannevole nella circolazione stradale
- 2007** Piccoli turbo in topless – Viaggiare sicuri nelle cabriolet compatte?
- 2006** Più elettronica in auto: più sicurezza sulle strade?
- 2005** La cintura di sicurezza – Acqua passata?
- 2004** Auto e moto: in rotta di collisione?
- 2003** Citycar: grandi rischi?
- 2002** Monovolume: variabili, ampie, sicure?
- 2001** Sicurezza fuori della carreggiata
- 2000** Veicoli fuoripista: ma con sicurezza!

- 1999** Motoscooter: quanto è sicuro il divertimento su due ruote?
- 1998** Attenzione! Inline-skater nel traffico stradale
- 1997** Sicurezza dei bambini e fissaggio del carico
- 1996** Collisioni posteriori e sollecitazioni della colonna cervicale
- 1995** Incidenti agli incroci e barre laterali
- 1994** Protezione di partner e passeggeri
- 1993** Sicurezza attiva delle autovetture leggere (3° simposio)
- 1992** Crash con impatto contro alberi e 2° simposio sulle autovetture leggere
- 1991** Sicurezza attiva e passiva delle autovetture leggere
- 1990** Impatto con muri, incidenti con il coinvolgimento di pedoni e collisioni in Trabant
- 1989** Impatto di auto e moto con muri
- 1988** Collisioni tra auto, con moto e con pedoni
- 1987** Simulazione d'incidenti con moto
- 1986** Simulazione d'incidenti con auto e veicoli a due ruote
- 1985** Primi crash test di Wildhaus: collisioni tra auto in corrispondenza d'incroci

# Consigli per la sicurezza

Per i conducenti di piccoli transporter limitata visibilità complessiva, mancanza di una nitida visione d'insieme, angoli morti, raffiche di vento trasversali, ingressi troppo stretti, ponti bassi e assicurazione del carico rappresentano delle vere e proprie sfide.

## Consigli per chi noleggia piccoli transporter

### Guida e manovra

- Compiere alcuni giri in un parcheggio vuoto.
- Tenere sempre a mente le dimensioni del mezzo, in special modo altezza e larghezza. Ciò vale soprattutto per quando si percorrono sottopassaggi e strade strette così come per le fasi di parcheggio e manovra.
- Nel cambiare corsia tenere sempre presente l'angolo morto, che nel caso dei piccoli transporter è particolarmente ampio.
- Poiché soprattutto i piccoli transporter di costruzione meno recente necessitano di uno spazio di frenata maggiore, mantenere sempre un'adeguata distanza di sicurezza dal mezzo precedente.
- Quando occorre fare manovra chiedere a una seconda persona di segnalare a gesti in che direzione procedere e di quanto.
- Usare lo specchietto retrovisore esterno, soprattutto quando occorre svoltare, parcheggiare o fare inversione.

### Assicurazione del carico

- Sistemare per primi, direttamente dietro la cabina di guida, gli oggetti più pesanti (p. es. divano). Distribuire il peso in maniera omogenea sulle metà sinistra e destra del mezzo.
- Distribuire correttamente il peso sugli assi e rispettare la massa massima ammessa sull'asse.
- Disporre mobili imbottiti, moduli d'arredamento, materassi e tavoli fianco a fianco contro le pareti laterali del furgone.
- Sistemare gli scatoloni più pesanti sul fondo e disporvi sopra il materiale più leggero.
- Sistemare gli oggetti più lunghi sui lati del mezzo.
- Caricare il mezzo possibilmente senza lasciare spazi vuoti nella direzione di marcia (accoppiamento geometrico).
- Assicurare il carico con delle cinghie di fissaggio.

## **Consigli per i conducenti professionali di piccoli transporter**

- Frequentare corsi sull'assicurazione del carico.
- Esercitarsi a frenare a varie velocità su fondi stradali che offrono una buona aderenza e su fondi stradali sdruciolevoli. Importante: un mezzo vuoto reagisce diversamente da uno carico.
- Assumere una corretta posizione da seduti ed esercitare la tecnica di sterzata e di osservazione della strada.
- Quando occorre fare manovra chiedere a una seconda persona di segnalare a gesti in che direzione procedere e di quanto.
- Fare affidamento sui sensori di parcheggio eventualmente presenti a bordo qualora emettano dei segnali acustici. In caso contrario procedere con cautela.
- Per maggiori informazioni in merito consultare il sito [www.drivingatwork.ch](http://www.drivingatwork.ch).

## **Appelli ai noleggiatori di piccoli transporter**

- Dotare tutti i piccoli transporter di sensori di parcheggio posteriori.
- Al momento della consegna del mezzo al cliente fornire a costui istruzioni dettagliate.
- Mettere a disposizione una check-list per l'utilizzo sicuro del mezzo.
- Sottoporre i mezzi a periodici controlli tecnici.

## **Appelli ai costruttori**

- Dotare i furgoni delle tecnologie di sicurezza più avanzate. Oltre agli airbag la dotazione di serie deve includere sistemi di assistenza alla guida, in special modo l'assistente alla frenata d'emergenza.

## **Raccomandazioni ai responsabili di parchi veicoli**

- Al momento di acquistare un furgone prestare attenzione agli elementi di sicurezza passiva e attiva. In molti casi i sistemi di assistenza alla guida vanno richiesti in via supplementare.
- Anche se i conducenti di furgoni non vengono monitorati mediante cronotachigrafo digitale, è bene che si attengano a quanto prescritto dall'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo.
- I conducenti di furgoni dovrebbero partecipare a periodici aggiornamenti professionali anche se non soggiacciono all'OAut.
- Per maggiori informazioni circa le possibili misure preventive per parchi veicoli consultare il sito [www.drivingatwork.ch](http://www.drivingatwork.ch).

## Wildhaus ...



### **... da oltre 30 anni centro dell'attività d'infortunistica e prevenzione di AXA**

Nota per la splendida posizione tra Churfiristen, Wildhauser Schafberg e Säntis, dal 1985 Wildhaus rappresenta il centro dell'attività d'infortunistica e prevenzione di AXA. Quest'anno ospiterà per la 31<sup>a</sup> volta i crash test degli esperti di AXA.

Per tre settimane gli esperti d'infortunistica sacrificheranno alla ricerca una lunga serie di veicoli. I crash test vedranno impegnati ingegneri di lunga esperienza coadiuvati da collaboratori di vari settori specialistici di AXA. A Wildhaus AXA ha finora condotto oltre 780 crash test. Il programma 2015 ne prevede altri 30 circa con il coinvolgimento di 32 mezzi.

I crash test forniscono dati molto importanti per la sicurezza nella circolazione stradale. Sulla scorta di essi gli esperti d'infortunistica di AXA formulano le loro richieste per una maggiore sicurezza sulle strade e raccomandano misure di prevenzione.

In occasione delle giornate dedicate ai media e agli ospiti dette misure vengono proposte – sotto forma di consigli o appelli – al pubblico e ai rappresentanti dei media, che come ogni anno sono invitati ad assistere dal vivo ai crash test. In questo modo AXA presta un importante contributo alla sicurezza stradale e, in passato, è già riuscita a mettere a segno alcuni successi, non da ultimo il divieto dei bull bar e l'obbligo di portare il casco per i conducenti di e-bike.

## Domande/ulteriori informazioni

**Per eventuali domande potete rivolgervi a:**

 @AXA\_Svizzera #crashtests2015

 [www.facebook.com/AXACH](http://www.facebook.com/AXACH)

### **Informazioni aggiuntive:**

AXA Winterthur

[www.axa.ch/infortunistica](http://www.axa.ch/infortunistica)

AXA Winterthur  
Infortunistica e prevenzione  
General-Guisan-Strasse 40  
8401 Winterthur  
Telefono 0800 809 809  
[www.axa.ch](http://www.axa.ch)