|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |
| Daimler Truck AG | Informazione stampa 8 marzo 2024 |

# Come Daimler Truck sta promuovendo la ‘Vision Zero’ e come garantisce una maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada grazie ai suoi sistemi di assistenza alla guida di ultima generazione

* A partire da luglio, nella UE entreranno in vigore norme più severe per i nuovi truck ed autobus.
* I sistemi di sicurezza di ultima generazione realizzati da Daimler Truck offrono un livello di prestazioni che, in determinati casi, va ben oltre i requisiti di legge.
* L'attenzione si concentra su tutti gli utenti della strada: secondo i dati della UE, i conducenti e passeggeri di autovetture, i ciclisti ed i pedoni rappresentano la maggior parte delle vittime di incidenti mortali in cui sono coinvolti veicoli pesanti adibiti al trasporto merci.
* La nuova tecnologia con una visione a 270 gradi consente un’ampia visibilità

attorno al veicolo

* I sistemi sono installati a bordo di tutti i modelli di serie, tra cui l'eActros 600, la nuova generazione dell'Actros L nonché gli autobus Mercedes-Benz e Setra.
* Rainer Müller-Finkeldei, Responsabile Sviluppo Prodotti Mercedes-Benz Trucks: “Il General Safety Regulation (Regolamento Generale sulla Sicurezza) della UE, che entrerà in vigore quest'anno, rappresenta un passo importante verso una guida senza incidenti: la nostra ‘Vision Zero’. Da decenni ormai percorriamo questa strada con coerenza ed ora stiamo definendo nuovi standard basati sui nostri sistemi di assistenza alla sicurezza ulteriormente migliorati. Il tutto con l'obiettivo di ridurre al minimo il numero degli incidenti per proteggere i conducenti e tutti gli utenti della strada.”

Leinfelden-Echterdingen: il conto alla rovescia è iniziato: A partire da luglio 2024, tutti i nuovi truck ed autobus immatricolati nella UE dovranno soddisfare i requisiti previsti dal General Safety Regulation (GSR). I regolamenti si applicano ai nuovi modelli di veicoli già a partire da luglio 2022. Il GSR rende obbligatoria tutta una serie di sistemi di assistenza alla guida allo scopo di innalzare ulteriormente il livello di sicurezza nel traffico stradale per tutti i soggetti coinvolti. In particolare, gli assistenti elettronici possono contribuire a garantire che i momenti di disattenzione dovuti – per esempio – a stanchezza, stress o distrazione comportino il minor numero possibile di conseguenze gravi. A trarne vantaggio non sono solo i conducenti di truck e autobus ed i relativi passeggeri, ma anche tutti gli altri utenti della strada che viaggiano in auto, in bicicletta o si muovono a piedi.

Grazie all’adozione di sistemi di assistenza come Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist, Active Drive Assist 3 o Traffic Sign Assist, Daimler Truck è in grado di soddisfare più che ampiamente questi requisiti. I sistemi costituiscono il nuovo standard di riferimento in tutte le varianti di veicolo e rappresentano un ulteriore valore aggiunto – tra gli altri – per l'eActros 600 e tutti gli altri modelli di truck elettrici a batteria della Stella, per la serie Actros, compresa la nuova generazione dell'Actros L, per le serie Arocs, Atego ed Econic, per gli Special Trucks Mercedes-Benz nonché per gli autobus urbani, interurbani e da turismo dei marchi Mercedes-Benz e Setra.

Rainer Müller-Finkeldei, Responsabile Sviluppo Prodotti Mercedes-Benz Trucks: “Il General Safety Regulation della UE rappresenta un passo importante verso una guida senza incidenti: la nostra ‘Vision Zero’. Da decenni ormai percorriamo questa strada con coerenza ed ora stiamo definendo nuovi standard basati sui nostri sistemi di assistenza alla sicurezza ulteriormente migliorati. Il tutto con l'obiettivo di ridurre al minimo il numero degli incidenti per proteggere i conducenti e tutti gli utenti della strada.”

**In primo piano: tutti gli utenti della strada**

Secondo i dati del database CARE della UE, negli ultimi anni gli occupanti delle autovetture, i ciclisti ed i pedoni insieme hanno costituito, in media, circa il 70% di tutte le vittime di incidenti mortali in cui sono stati coinvolti veicoli pesanti adibiti al trasporto merci (con peso pari o superiore a 3,5 tonnellate); al riguardo, gli occupanti delle autovetture sono al primo posto con una quota di poco inferiore al 50%. Il 12% delle vittime di questi incidenti stradali erano occupanti dei rispettivi veicoli adibiti al trasporto merci. Complessivamente, il numero di utenti della strada deceduti in questi incidenti è diminuito in modo significativo negli ultimi anni. Mentre nel 2011 si contavano ancora 4.586 vittime della strada in quest'area, tale numero è diminuito di circa il 40% per attestarsi su 2.722 persone decedute nel 2021, secondo gli ultimi dati forniti dalla Commissione UE. Questa cifra corrisponde a circa il 14% di tutte le vittime della strada in ambito UE, ovvero una percentuale che da lungo tempo ormai si mantiene più o meno a questo livello. I tipi di incidenti che si verificano con maggior frequenza in tutta la UE sono i tamponamenti, soprattutto alla fine di una coda, gli abbandoni involontari di corsia, gli impatti laterali in corrispondenza degli incroci, le collisioni in fase di svolta a causa degli angoli ciechi e gli incidenti causati da errori commessi in fase di sorpasso.

**Ulteriore inasprimento dei requisiti di legge previsto anche nei prossimi anni**

Di conseguenza, i sistemi di assistenza alla guida, che hanno il potenziale per rilevare tempestivamente le situazioni di pericolo e prevenire gli incidenti o, perlomeno, di minimizzarne le conseguenze, assumono un ruolo sempre più importante. Secondo il GSR, a partire da luglio 2024 saranno prescritti per legge sistemi come l'assistente alla svolta, il sistema di avviso di collisione, l'assistente intelligente alla velocità, il monitoraggio della pressione pneumatici, l'assistente alla retromarcia con telecamera o sensori ed il sistema di avvertimento in caso di stanchezza e diminuzione dell’attenzione da parte del conducente; inoltre, sarà previsto un dispositivo per installare un immobilizzatore sensibile all'alcol. Per l’immatricolazione di nuovi truck ed autobus, a partire dal 2026 sarà obbligatorio un sofisticato sistema di avvertimento in caso di calo di concentrazione da parte del conducente, a cui seguirà nel 2029 una scatola nera per gli eventi; inoltre, dovrà essere garantito un campo visivo diretto ancora più ampio dal posto di guida.

**Daimler Truck è da anni pioniere del settore**

Con una serie di dispositivi per la sicurezza che saranno installati quest'anno a bordo dei truck e degli autobus di Daimler Truck, l'azienda consolida ulteriormente la propria posizione di pioniere del settore: al riguardo, i sistemi non solo sono conformi agli standard GSR in vigore dal 2024, ma, in alcuni casi, li superano in termini di prestazioni.

Negli ultimi anni, Daimler Truck ha dato prova del proprio ruolo di pioniere nel campo dello sviluppo di dispositivi di sicurezza introducendo tutta una serie di sistemi. Per esempio, un truck equipaggiato con Active Brake Assist 1 (ABA), introdotto nel 2006, è stato in grado di avviare per la prima volta una frenata d’emergenza entro i limiti del sistema. Le funzioni del sistema di assistenza alla frenata d’emergenza sono state costantemente ampliate fino all'imminente sesta generazione. L'ABA 5, disponibile dal 2020 ed in grado di reagire alle persone in movimento con una frenata completa e non solo parziale, ha segnato una pietra miliare in questo campo. Nel 2016, l'azienda è stata il primo produttore di truck a offrire un assistente alla svolta di primo equipaggiamento. Dal 2018, l'Active Drive Assist (ADA) consente per la prima volta la guida semi-automatica (SAE Level 2) in un truck di serie. Nel giugno 2021, Daimler Truck è stato ancora una volta il primo produttore a presentare sul mercato un cosiddetto sistema di assistenza alla svolta attivo con intervento frenante: l’Active Sideguard Assist (ASGA).

Al riguardo, il reparto Infortunistica veicoli industriali interno all'azienda svolge un ruolo chiave per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi, in quanto, grazie alle analisi effettuate sugli incidenti, ha gettato le basi fin dal 1972 per integrare costantemente dispositivi sempre più evoluti a bordo dei veicoli. Anche Ingo Scherhaufer, che da circa 20 anni collabora allo sviluppo di nuovi sistemi di assistenza, ha tratto beneficio da questa situazione: pochi mesi fa, infatti, è stato insignito del premio ’European Commercial Vehicle Safety Award 2023’ per i suoi meriti legati alla sicurezza dei veicoli industriali. Il premio viene assegnato annualmente dal 1990 dall'Associazione europea per la ricerca e l'analisi degli incidenti insieme all'organizzazione di esperti DEKRA ed al Comitato tedesco per la sicurezza stradale. [Link](https://trucks.mb4.me/Safetyaward)

**Tecnologia di visione a 270 gradi per una visibilità quasi completa su tutti i lati attorno al veicolo**

Equipaggiare i veicoli con telecamere e sensori è di fondamentale importanza per garantire l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida. Per contribuire più efficacemente a prevenire gli incidenti, Daimler Truck ha sviluppato una nuova piattaforma elettronica che consente di avere una visuale ancora più ampia sulla parte anteriore e laterale, grazie alla cosiddetta ‘sensor fusion’, che combina i dati di radar e telecamere. La piattaforma elettronica offre un’elaborazione dei dati 20 volte più veloce: i sei sensori montati complessivamente - quattro radar laterali a corto raggio nella zona anteriore e posteriore, rispettivamente sul lato destro e sinistro, un radar a lungo raggio nella zona anteriore centrale e la telecamera multifunzione sul parabrezza - sono ora in grado di coprire un angolo di 270 gradi intorno al veicolo. Grazie all’angolo visivo notevolmente ampliato, i sistemi di assistenza installati possono sfruttare ancora meglio i propri punti di forza. Questo vale sia per i sistemi nuovi sia per quelli perfezionati.

**Active Brake Assist 6 con monitoraggio su più corsie**

L'Active Brake Assist 6 rappresenta un apprezzabile esempio dell'efficienza della tecnologia di visione a 270 gradi e delle prestazioni che superano i requisiti del GSR. L'assistente alla frenata d'emergenza di ultima generazione progettato da Daimler Truck è ora in grado di eseguire una frenata d'emergenza automatizzata fino al completo arresto fino a una velocità massima di 60 km/h – con l'ABA 5 si era già arrivati a 50 km/h – in presenza di utenti della strada che attraversano, sopraggiungono in direzione opposta o viaggiano sulla stessa corsia. Solo a partire dal 1° luglio 2026, il GSR richiede che la funzione sia ampliata per i nuovi truck ed autobus, affinché il sistema reagisca anche in presenza di pedoni e ciclisti. Come in precedenza, il sistema è in grado di reagire in presenza di veicoli fermi fino a una velocità massima di 80 km/h, frenando fino al completo arresto. Un altro valore aggiunto dell'ABA 6 è rappresentato dal monitoraggio su più corsie fino a 250 metri di distanza, che consente un rilevamento ancora migliore dei pericoli. Di conseguenza, il sistema è in grado di reagire a situazioni critiche ed a oggetti in movimento o fermi, tra l’altro – per esempio – anche in corrispondenza di curve nella guida in autostrada. Allo stesso tempo, la tecnologia radar assicura un'elevata funzionalità del sistema anche in caso di scarsa visibilità.

**Active Sideguard Assist 2 con estensione della funzione lato conducente**

Anche l'Active Sideguard Assist di seconda generazione (ASGA 2) dimostra in quale misura equipaggiare i veicoli con sei sensori e, quindi, disporre del relativo angolo visuale più ampio, aumenti la sicurezza stradale. L'ASGA 2 monitora il traffico sia dal lato del conducente sia da quello del passeggero anteriore e, grazie al suo sistema di avvertimento a due stadi, è in grado di avvisare il conducente della presenza di potenziali pericoli, in modo da scongiurare una situazione di traffico critica mediante un intervento tempestivo. La zona di monitoraggio laterale, sia sul lato passeggero anteriore sia su quello conducente, ha una larghezza di 4,25 metri (in precedenza era pari a 3,75 metri sul lato passeggero anteriore). La zona di avvertimento, attiva fino a una velocità di 30 km/h, si trova a un massimo di 30 metri dietro e sette metri davanti al veicolo. Il sistema è in grado di avviare una frenata automatica fino all’arresto del veicolo in caso di svolta con una velocità fino a 20 km/h, qualora il conducente non avesse precedentemente reagito in modo appropriato all’avviso acustico e visivo. Con questa funzione, il sistema supera i requisiti del GSR, il quale stabilisce solamente che, se necessario, l'assistente alla svolta deve emettere un avviso. L'ASGA 2 è anche dotato di un sistema intelligente di avviso di cambio di corsia ed è in grado di fornire supporto ai conducenti su entrambi i lati durante un cambio di corsia.

**Novità: il Front Guard Assist monitora la strada davanti al veicolo**

Nella frenesia della vita lavorativa di tutti i giorni, può capitare facilmente che i conducenti accendano il motore o ripartano dal semaforo con lo sguardo già rivolto in avanti e partano immediatamente. Questo comportamento può avere gravi conseguenze se ci sono utenti della strada vulnerabili, come pedoni o ciclisti, direttamente davanti al truck o all'autobus. Il nuovo Front Guard Assist di Daimler Truck può essere una funzione utile per evitare quanto più possibile gli incidenti in tali situazioni. Il sistema di assistenza monitora la strada davanti al veicolo e supporta il conducente quando il veicolo è fermo, nelle situazioni di partenza ed agli incroci. Se il sistema rileva oggetti fermi o in movimento davanti al veicolo, fornisce supporto ai conducenti in situazioni di guida fino a 15 km/h, segnalando i pericoli attraverso il sistema di avvertimento a due stadi. La tecnologia con visione a 270 gradi copre l'angolo cieco davanti al veicolo a partire da 0,8 metri a circa quattro metri su tutta la larghezza del veicolo.

**L'Active Drive Assist 3 offre un supporto ancora migliore alla funzione di guida semi-automatica**

Anche l'Active Drive Assist (ADA), che dal 2018 ha consentito per la prima volta la guida semi-automatica (SAE Level 2) in un truck di serie, è stato ulteriormente migliorato. La seconda generazione dell’ADA, installata a partire da giugno 2021, è stata ampliata con la funzione di arresto di emergenza, mentre l'ADA 3 offre ora ai conducenti un supporto ancora migliore per quanto riguarda il controllo delle dinamiche longitudinali e laterali del truck. La novità principale è rappresentata dalla funzione sterzata di emergenza: quando l'ASGA 2 segnala un rischio di collisione durante il cambio di corsia, l'ADA 3 è in grado di controsterzare attivamente per evitare che il veicolo esca dalla corsia e di riportarlo al centro della stessa. Analogamente alla generazione precedente, anche l'ADA 3 è in grado di mantenere la distanza, accelerare e sterzare automaticamente, purché siano soddisfatte le condizioni di sistema necessarie, come un raggio di volta sufficiente o la demarcazione della corsia ben visibile. Se il conducente si avvicina troppo al veicolo che precede, l’ADA 3 può frenare autonomamente il truck in base alla distanza impostata. Quando, poi, la distanza dal veicolo che precede è di nuovo sufficiente, il sistema può accelerare nuovamente il mezzo fino alla velocità impostata. Se il sistema rileva che il conducente non è più in grado di intervenire nella guida del veicolo per lungo tempo, ad esempio in seguito a problemi di salute, può frenare moderatamente fino all’arresto completo del mezzo o avviare una frenata d’emergenza.

**Il Traffic Sign Assist rileva la segnaletica stradale in tempo reale**

Daimler Truck va oltre i requisiti del GSR anche con un altro sistema di assistenza: il Traffic Sign Assist. Mentre le normative UE prevedono la visualizzazione permanente dei limiti di velocità applicabili al veicolo con eventuale emissione dell'avvertimento in caso di superamento, il sistema riconosce anche i divieti di sorpasso e la relativa fine, nonché i segnali di avvertimento e visualizza gli ultimi due segnali nel Multimedia Cockpit o nel Classic Cockpit. Grazie al collegamento intelligente dei dati delle telecamere e di quelli cartografici, il Traffic Sign Assist supporta anche i conducenti visualizzando in modo permanente l'ultimo limite di velocità relativo ai truck, facilitando così il rispetto della velocità consentita. In questo modo, è possibile evitare di incorrere in multe o contravvenzioni per eccesso di velocità. Se si supera il limite di velocità, viene emesso un segnale acustico. La tecnologia OCR utilizzata ‘legge’ anche le restrizioni temporali delle prescrizioni corrispondenti (**‘**Optical Character Recognition**’,** in italiano: riconoscimento ottico dei caratteri). L'elevata potenza di calcolo ed i sensori integrati forniscono, in combinazione con il sistema GPS, dati esatti in tempo reale sia per la geolocalizzazione sia per quanto riguarda l'area circostante il veicolo.

**Ulteriori sistemi compongono la soluzione completa per un grado di sicurezza ancora più elevato**

Infine, anche funzioni come la telecamera per la retromarcia per evitare collisioni in fase di manovra o di aggancio del rimorchio, il monitoraggio pressione pneumatici per una maggiore durata degli pneumatici ed un minor consumo di carburante, il dispositivo di rilevamento dell’attenzione per valutare il livello di stanchezza del conducente e la possibilità di montaggio a posteriori di un immobilizzatore sensibile all'alcol contribuiscono a garantire una maggiore sicurezza.

Per quanto riguarda tutti i sistemi di assistenza e per l’intero portafoglio di prodotti, Daimler Truck persegue l'obiettivo di fornire supporto al conducente e di alleggerirne l’impegno durante la guida nel miglior modo possibile, entro i limiti del sistema. Tuttavia, per quanto validi possano essere i sistemi, non possono spostare i limiti della fisica. Il conducente rimane, quindi, completamente responsabile della guida sicura del veicolo in ogni momento, come previsto anche dalla legge.

Ulteriori informazioni su Daimler Truck sono disponibili nei siti web:

newsroom.daimlertruck.com e www.daimlertruck.com