IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

INAIL
ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO

DIREZIONE REGIONALE LOMBARDIA

Regione Lombardia

Automobile Club d'Italia

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

IL VEICOLO: MANUTENZIONE DEL MEZZO

prof.Carlo Rottenbacher
Università di Pavia

prof. Edoardo Rovida
prof. Roberto Viganò
Politecnico di Milano

La sicurezza può essere definita come l'insieme di tutte le misure atte a ridurre il rischio che si verifichi un infortunio

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

INDICE

PRINCIPI GENERALI
SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA
PNEUMATICI
DISPOSITIVI PER LA VISIBILITÀ
FRENATURA
STERZATURA
SITUAZIONI SPECIFICHE

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

CONTESTO

SIAMO PREOCCUPATI DELLO "STATO DI SALUTE" DEI MEZZI DI MASSA CHE UTILIZZIAMO....

Treno deragliato, Delrio: "Inaccettabile morire mentre si va al lavoro. Vogliamo la verità"

"Gli investimenti in sicurezza sono aumentati del 340% in questi ultimi tre anni e il sistema ferroviario italiano è certamente uno dei più sicuri al mondo. Nonostante questo, vogliamo la verità, perché ci sono lati di questo incidente ferroviario poco chiari". Lo ha affermato il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, al termine della riunione in prefettura a Milano sull'incidente ferroviario a Pioltellodi Edoardo Bianchi

L'incidente del viadotto di Acqualonga del 2013

L'impianto di trasmissione del bus ha ceduto, tranciando il sistema frenante. E' la conclusione alla quale è giunto uno dei consulenti della procura di Avellino nell'indagine sull'incidente del 28 luglio 2013 che coinvolse un pullman di pellegrini di Pozzuoli, precipitati dal viadotto autostradale Acqualonga a Monteforte Irpino sulla A16.

L'ingegnere Alessandro Lima, che per primo eseguì le verifiche sul bus nel quale morirono 40 persone, è stato ascoltato questa

esso a carico di 15 persone, il proprietario

el" che noleggiò il bus Gennaro Lametta, due

zione Civile di Napoli, Vittorio Saulino e Antonietta

alsificato i documenti di revisione del mezzo, e 12 tra

ostrade per l'Italia ritenuti responsabili a vario titolo di

ell'ingegnere Lima è emerso che il mezzo era

o anche nella struttura portante e che non avrebbe

elle condizioni tutte le verifiche previste in una

Motorizzazione civile. I bulloni che tenevano ancorato

Incidenti stradali / Carpignano Sesia

Incidente in autostrada: scoppia uno pneumatico, auto finisce contro un camion

E' successo lungo l'A26, nel territorio di Carpignano. Ferito il conducente, un 20enne del Vco

NT Redazione
30 DICEMBRE 2017 14:40

26 Condivisioni

Automobile Club d'Italia

CONTESTO

...MOLTO MENO DI QUELLI CHE SONO DIRETTAMENTE SOTTO IL NOSTRO CONTROLLO!

Che il **parco auto italiano** non fosse giovanissimo era cosa nota (9 anni e 9 mesi l'età media delle nostre automobil), ma che addirittura **un veicolo su quattro non sia in regola con la revisione** è oggettivamente allarmante. In base ad un'analisi compiuta da **Facile.it** a ottobre 2017 non avevano avuto il necessario via libera alla circolazione **oltre 13 milioni di veicoli**. Se si restringe l'analisi alle sole vetture private la proporzione, purtroppo non cambia di molto; non erano in regola oltre 7,4 milioni di veicoli, equivalenti al 19,50% del totale.

MANUTENZIONE

ESISTE LA NECESSITÀ DI
MAN(U)TENERE IL NOSTRO VEICOLO
IN EFFICIENZA.
SAPPIAMO QUALI SONO LE PARTI DI
UN VEICOLO CHE SONO OGGETTO
DI CURA E DI MANUTENZIONE?

PER INFORMAZIONI VEDI:
HTTP://WWW.SAFEMOTORIST.COM/
ARTICLES/VEHICLE_MAINTENANCE.ASPX

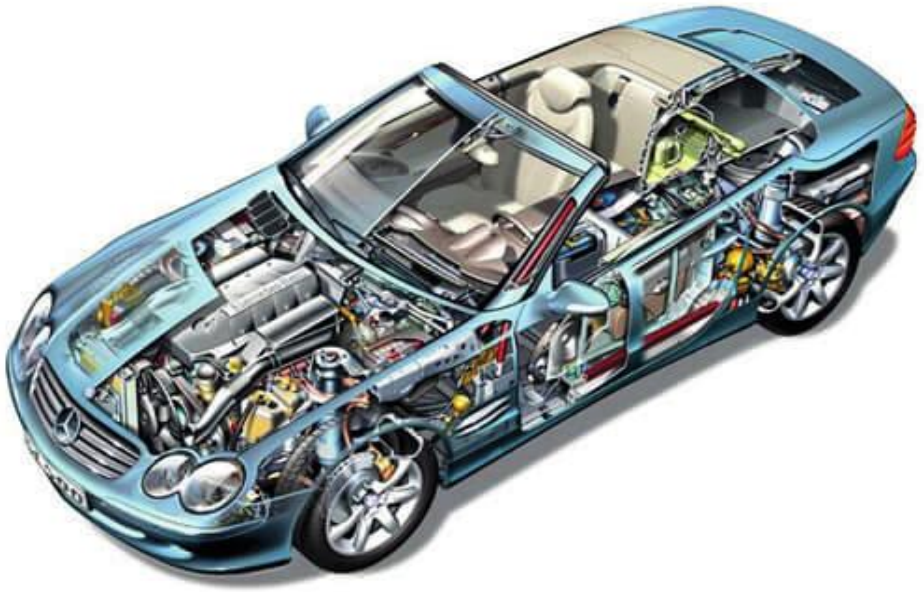
IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

Il veicolo è un sistema meccatronico molto complesso

Ma deve cmq
rispettare
le leggi della **FISICA**

PRINCIPI GENERALI

LEGGERE IL LIBRETTO DI ISTRUZIONI
SEGUIRE SCRUPOLOSAMENTE LE ISTRUZIONI
COMPIERE REGOLARMENTE LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE
PRESSO OFFICINE AUTORIZZATE ED UTILIZZANDO
RICAMBI ORIGINALI



IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

SICUREZZA

DEFINIZIONE GENERALE: INSIEME DI **MISURE** VOLTE ALLA **RIDUZIONE DEL RISCHIO** (INTESO COME COMBINAZIONE DI ENTITÀ E PROBABILITÀ DI DANNI, RELATIVA AD UN INCIDENTE) **AGENDO SUI DUE FATTORI** CHE LO COSTITUISCONO:

ATTIVA: COMPLESSO DI DISPOSITIVI ED ACCORGIMENTI ATTI AD EVITARE IL VERIFICARSI DI UN INCIDENTE

PASSIVA: COMPLESSO DI DISPOSITIVI E DI ACCORGIMENTI ATTI A RIDURRE LA GRAVITÀ DEGLI EFFETTI DI UN INCIDENTE, UNA VOLTA CHE ESSO SI SIA VERIFICATO

IMPORTANTE:
TUTTI QUESTI DISPOSITIVI SONO UN'AGGIUNTA ALLA SICUREZZA E NON UN'ALIBI ALL'IMPRUDENZA E ALLA DISTRAZIONE

Automobile Club d'Italia

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

SISTEMI DI SICUREZZA ATTIVI

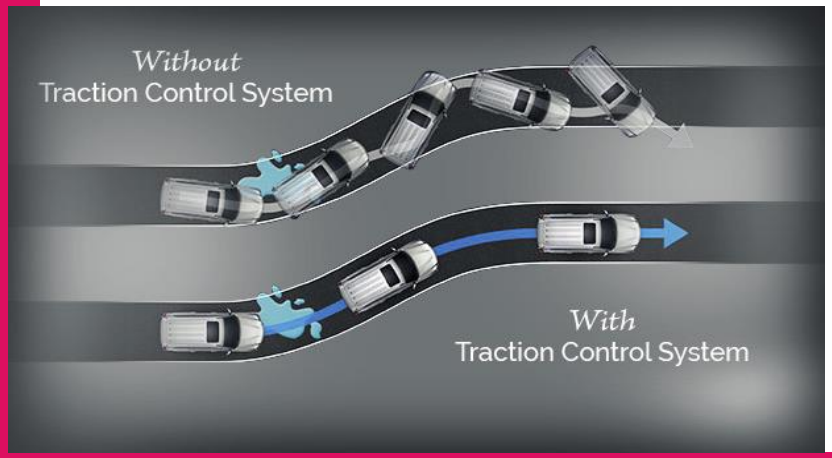
BSM (BLIND SPOT MONITORING)
ASR (ANTI SCHLUPF REGIERUNG)
TCS (TRACTION CONTROL SYSTEM)
ESP (ELECTRONIC STABILITY PROGRAM)
FCW (FORWARD COLLISION WARNING)
AEB (AUTOMATIC EMERGENCY BRAKING)
BAS (BRAKE ASSIST SYSTEM)
LDWS (LAND DEPARTURE WARNING SYSTEM)
ABS (ANTI-LOCK BRAKING SYSTEM)

Automobile Club d'Italia

SISTEMI DI SICUREZZA ATTIVI

BSM (BLIND SPOT MONITORING)

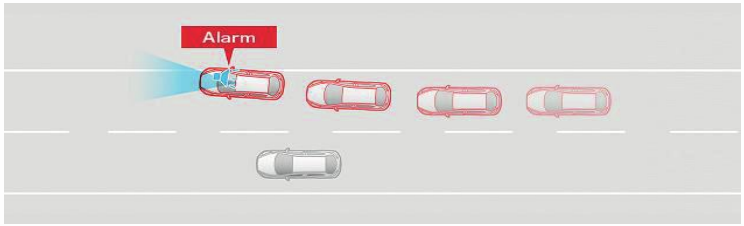
ASR (ANTI SCHLUPF REGIERUNG)
TCS (TRACTION CONTROL SYSTEM)
ESP (ELECTRONIC STABILITY PROGRAM)



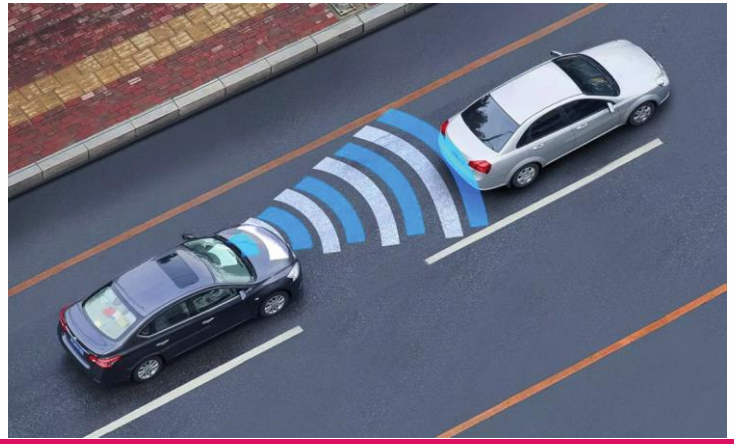
IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

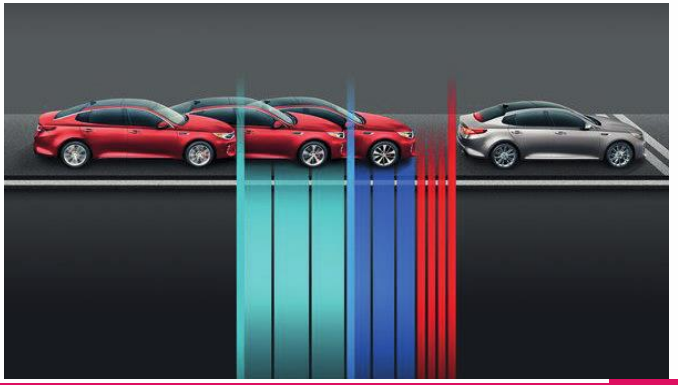
SISTEMI DI SICUREZZA ATTIVI

LDWS (LAND DEPARTURE WARNING SYSTEM)



FCW (FORWARD COLLISION WARNING)
AEB (AUTOMATIC EMERGENCY BRAKING)

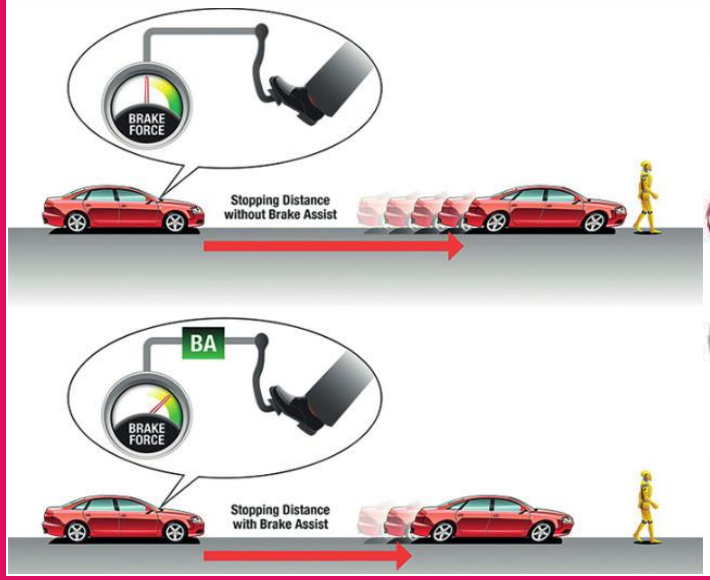


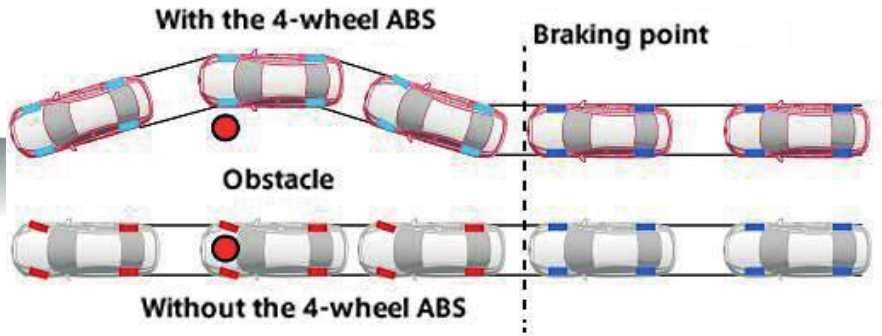


Automobile Club d'Italia

SISTEMI DI SICUREZZA ATTIVI

BAS (BRAKE ASSIST SYSTEM)
ABS (ANTI-LOCK BRAKING SYSTEM)





SISTEMI DI SICUREZZA PASSIVI

- Cinture
- Airbag
- Sistemi di fissaggio seggiolini

PNEUMATICI

Mountain Bike

Bici da Corsa

Bici da Città

- «Big, black, round and bouncy thing»

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

PNEUMATICI: PRESSIONE

PRESSIONE: CONTROLLARLA IN GENERE UNA VOLTA OGNI DUE SETTIMANE E VERIFICARE CHE CORRISPONDA AI VALORI PRESCRITTI DAL COSTRUTTORE E RIPORTATI SUL LIBRETTO DI ISTRUZIONI

LE CONSEGUENZE DI UN ERRATA PRESSIONE DELLE GOMME SONO IN GENERE:

MAGGIORE USURA DELLE GOMME
MINOR LONGEVITÀ DELLE GOMME
AUMENTO DELLO SPAZIO DI FRENATA

MAGGIOR RISCHIO DI AQUAPLANING
MINOR TENUTA STRADALE
MAGGIORE CONSUMO DI CARBURANTE

Automobile Club d'Italia

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

PNEUMATICI ESTIVI E INVERNALI

PNEUMATICO ESTIVO

- MESCOLA RELATIVAMENTE DURA
- DISEGNO DEL BATTISTRADA CON ACCENTUATE SCANALATURE LONGITUDINALI PER RACCOGLIERE L'ACQUA CHE VIENE POI ESPULSA ATTRAVERSO LE SCANALATURE TRASVERSALI
- BORDI SMUSSATI DEI TASSELLI E SCANALATURE TRASVERSALI RIDUCONO IL RISCHIO DI AQUAPLANING.

BATTISTRADA ESTIVO - BATTISTRADA INVERNALE

PNEUMATICO INVERNALE

- MESCOLA PIÙ MORBIDA (RIMANE FLESSIBILE ANCHE A BASSE TEMPERATURE)
- CENTINAIA DI PICCOLE INCISIONI, DETTE LAMELLE, CHE BLOCCANO LE NEVE E IL GHIACCIO. (MIGLIORANO LA TRAZIONE E RIDUCONO LO SPAZIO DI FRENATA)

ESAME VISIVO: INNANZITUTTO CONTROLLARE GLI INDICATORI DI USURA DEL BATTISTRADA POSIZIONATI ALL'INTERNO DELLE SCANALATURE DEI PNEUMATICI (DETTI ANCHE TWI, TREAD WEAR INDICATORS)

Automobile Club d'Italia

PNEUMATICI «ALL SEASON»

DETTI ANCHE «QUATTRO STAGIONI»

IL BATTISTRADA È UNA VIA DI MEZZO FRA QUELLI DEGLI PNEUMATICI ESTIVI E INVERNALI (ACCETTABILE COMPROMESSO FRA I DUE)

TASSELLI CENTRALI LAMELLATI

SPALLE GENERALMENTE PIÙ ROBUSTE

MESCOLA DI COMPOSIZIONE ABBASTANZA VICINA A QUELLA DEGLI PNEUMATICI ESTIVI

PRESTAZIONI COMUNQUE INFERIORI SUL BAGNATO

VALIDI PER CHI PERCORRE UN CHILOMETRAGGIO INFERIORE ALLA MEDIA E VIAGGIA POCO IN CONDIZIONI INVERNALI

ASPETTO NEGATIVO È CHE CON QUESTI PNEUMATICI NON SI È OBBLIGATI A DUE CONTROLLI ANNUALI, COME INVECE AVVIENE CON IL CAMBIO FRA GLI PNEUMATICI ESTIVI E INVERNALI E VICEVERSA

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

PNEUMATICI: PROFONDITÀ BATTISTRADA

INFLUENZA SULLO SPAZIO DI FRENATA E SULLA ADERENZA CON IL MANTO STRADALE

MINIMA PREVISTA DALLA LEGGE È DI **1,6 MM**

I PNEUMATICI NUOVI HANNO UNA PROFONDITÀ DEL BATTISTRADA DI **8-9 MM**

VALORI MINIMI CONSIGLIATI: **4 MM PER INVERNALI**
3 MM PER ESTIVI E ALL SEASON

Automobile Club d'Italia

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

PNEUMATICI E MANTO STRADALE

VALORI MEDI DEL COEFFICIENTE DI ADERENZA LONGITUDINALE PER DIFFERENTI CONDIZIONI DEL FONDO STRADALE

(IN CASO DI CARICO GRAVANTE SUL PNEUMATICO, PRESSIONE DI GONFIAGGIO E PROFONDITÀ DEL BATTISTRADA CORRISPONDENTI AI VALORI FISSATI DAL COSTRUTTORE)

COEFFICIENTI MEDI DI ADERENZA		
Condizioni del fondo stradale	Coefficiente di aderenza longitudinale medio (f)	Riduzione % della velocità dal … al …
Neve compressa, ghiaccio, fanghiglia, sabbia, sostanze oleose	0,1 ÷ 0,3	70% ÷ 40%
Neve compressa ma con uso di catene, terra battuta asciutta	0,3 ÷ 0,5	45% ÷ 30%
Cemento ruvido asciutto	0,6 ÷ 0,9	25% ÷ 5%
Asfalto liscio bagnato	0,3 ÷ 0,5	45% ÷ 30%
Asfalto asciutto o ben lavato	0,5 ÷ 0,8	30% ÷ 10%
Asfalto rugoso asciutto o ben lavato	0,9 ÷ 1	5% ÷ 0%

DISPOSITIVI PER LA VISIBILITÀ

LUCI DI POSIZIONE
ANTIABBAGLIANTI
ABBAGLIANTI
FENDINEBBIA/LUCE ROSSA POSTERIORE
LAMPEGGIATORI (CAMBI DI DIREZIONE)
LUCI DI EMERGENZA
PARABREZZA/VETRO POSTERIORE (PULIZIA INTERNA ED ESTERNA)
TERGICRISTALLI
SPECCHIETTI RETROVISORI

DISPOSITIVI PER LA VISIBILITÀ (LUCI DI POSIZIONE, ANTIABBAGLIANTI, ABBAGLIANTI)

VERIFICARNE SEMPRE L'EFFICIENZA

LUCI DI POSIZIONE

ACCENDERLE IN CONDIZIONI DI RIDOTTA VISIBILITÀ (IMBRUNIRE, GALLERIE)

ANTIABBAGLIANTI

SU STRADE STATALI SEMPRE IN CONDIZIONI DI MEDIOCRE VISIBILITÀ

SU AUTOSTRADE SEMPRE

ABBAGLIANTI

SOLO FUORI DAI CENTRI ABITATI

SPEGNERLI ALL'INCROCIO CON ALTRI VEICOLI

DISPOSITIVI PER LA VISIBILITÀ (FENDINEBBIA/LUCE ROSSA POSTERIORE/ LAMPEGGIATORI)

FENDINEBBIA / LUCE ROSSA POSTERIORE: ACCENDERLI SEMPRE QUANDO LA VISIBILITÀ È INFERIORE A 50 M

LAMPEGGIATORI (CAMBI DI DIREZIONE): ACCENDERLI SEMPRE (ANCHE, E SOPRATTUTTO, IN AUTOSTRADA) QUALCHE SECONDO PRIMA DEL CAMBIO DI DIREZIONE

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

DISPOSITIVI PER LA VISIBILITÀ (PARABREZZA/VETRO POSTERIORE/TERGICRISTALLO)

PARABREZZA/VETRO POSTERIORE

CURARNE SEMPRE LA PERFETTA PULIZIA INTERNA ED ESTERNA

IN CASO DI FESSURAZIONI E/O SCHEGGIATURE PROVVEDERE IMMEDIATAMENTE ALLA RIPARAZIONE

TERGICRISTALLO

SOSTITUIRE LE SPAZZOLE NON APPENA LA SUPERFICIE SPAZZATA PRESENTA DELLE STRIATURE

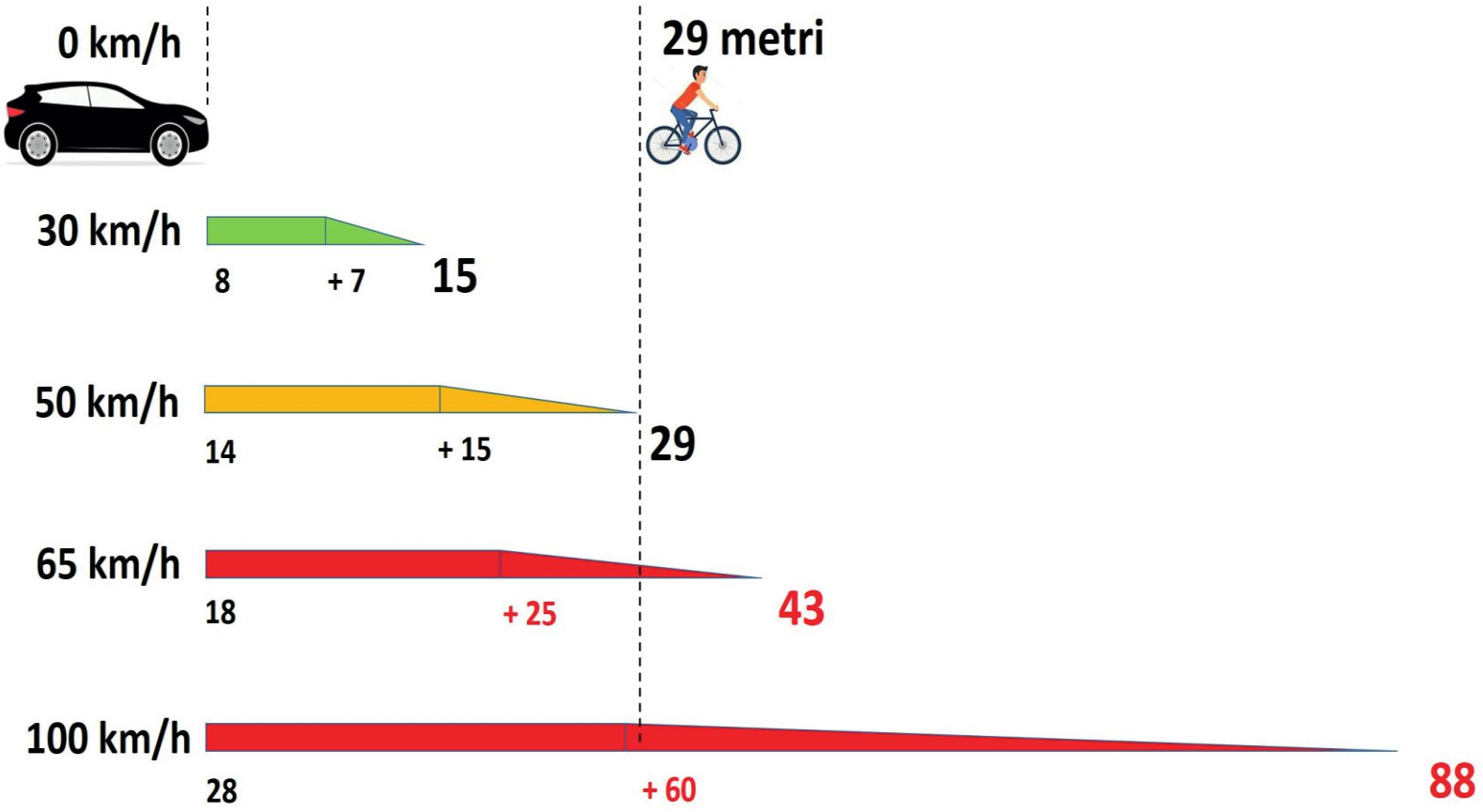
Automobile Club d'Italia

DISPOSITIVI PER LA VISIBILITÀ (SPECCHIETTI RETROVISORI)

VERIFICARNE SEMPRE, AL MOMENTO DI METTERSI ALLA GUIDA, IL **PERFETTO POSIZIONAMENTO** E L'ASSENZA DI ANGOLI MORTI

IN CASO DI MALFUNZIONAMENTO E/O DI DANNEGGIAMENTO **PROVVEDERE** SUBITO **ALLA RIPARAZIONE**

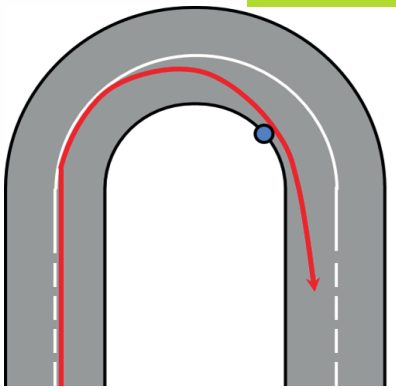
FRENATURA: SPAZI DI FRENATURA



STERZATURA

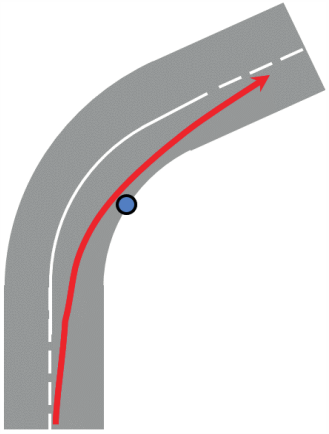
RAGGIO DI CURVATURA DELLA TRAIETTORIA SUPERIORE AL RAGGIO DI CURVATURA DELLA STRADA (MINORE FORZA CENTRIFUGA SUL VEICOLO):

1 INGRESSO **«LARGO»**
2 PARTE CENTRALE **«STRETTA»**
3 USCITA **«LARGA»**

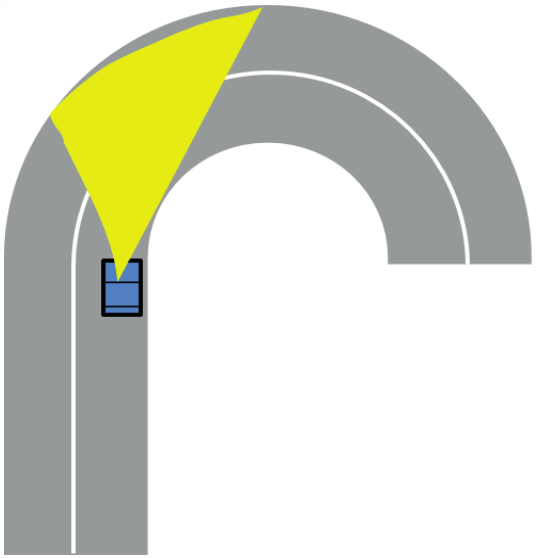


L'entrata in curva è a velocità ridotta, con un raggio molto chiuso che aumenta in uscita permettendo una buona accelerazione

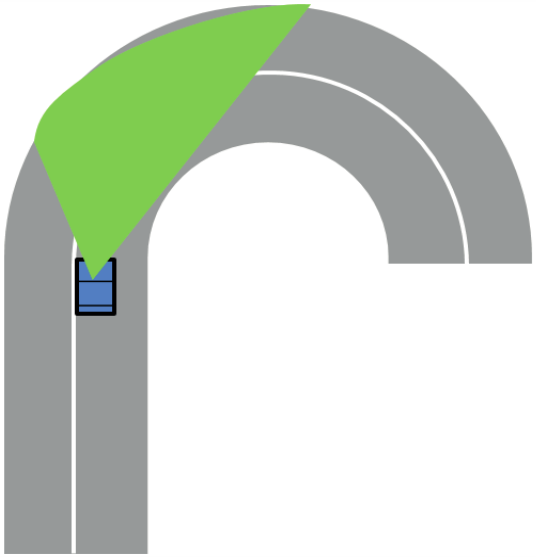
Punti di corda= punto in cui la traiettoria ottimale percorsa dal veicolo è più vicina al bordo della strada, nelle curve a destra o alla mezzeria, in quelle a sinistra. In genere è anche il punto in cui si inizia a riallineare il volante per uscire dalla curva e ad accelerare.



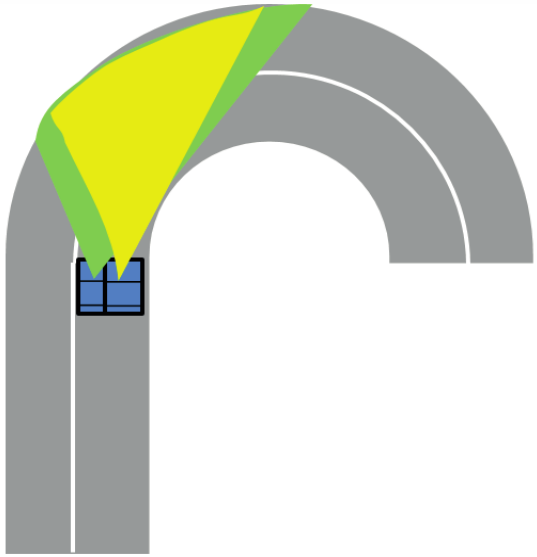
STERZATURA
ANGOLO DI VISUALE



VEICOLO PERCORRE IL LATO INTERNO DELLA CURVA



VEICOLO PERCORRE IL LATO ESTERNO DELLA CURVA



IMPOSTARE BENE UNA CURVA CONSENTE DI ALLARGARE L'ANGOLO DI VISUALE

SITUAZIONI SPECIFICHE: PIOGGIA

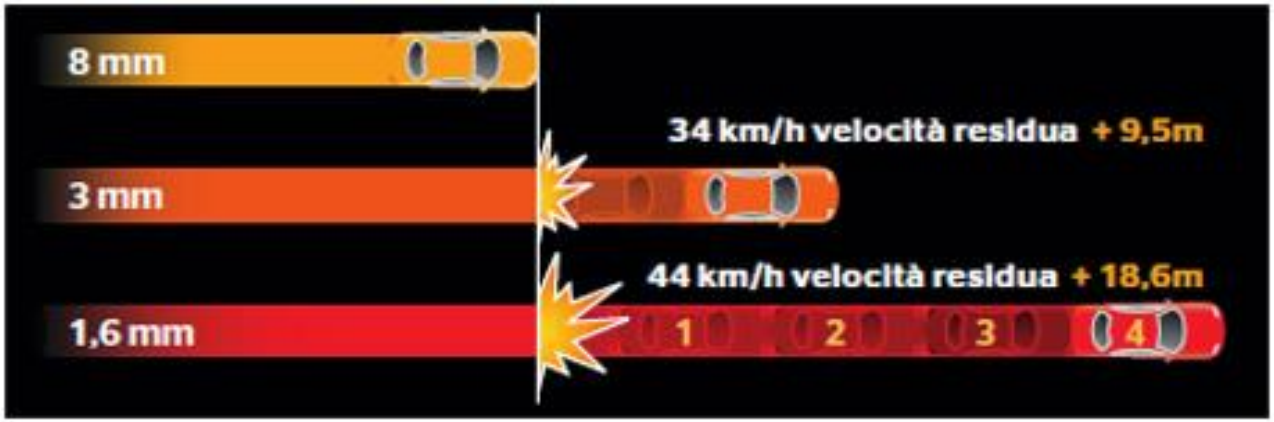
MOLTA ATTENZIONE QUANDO INIZIA A PIOVERE:

LA POLVERE SULLA STRADA, PER EFFETTO DELLA PIOGGIA, FORMA UNO STRATO SCIVOLOSO

IN AUTOSTRADA, IN CASO DI PIOGGIA, NON SUPERARE LA VELOCITÀ DI 110 KM/H

TEST DI FRENATA SUL BAGNATO

DA 80 KM/H ALL'ARRESTO DEL VEICOLO



Spazi di arresto misurati su una Mercedes Classe C con pneumatici 205/55 R 16 V in oltre 1.000 prove di frenata. I grafici sono indicativi. La distanza di arresto di un veicolo dipende dal veicolo stesso, dai suoi freni, dai pneumatici e dalle condizioni della strada (Fonte Continental)

IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

SITUAZIONI SPECIFICHE: NEVE, GHIACCIO

DA **METÀ OTTOBRE** A **METÀ APRILE** MONTARE PNEUMATICI INVERNALI
O TENERE CATENE A BORDO

Automobile Club d'Italia

SITUAZIONI SPECIFICHE: ABBAGLIAMENTO

SPEGNERE GLI ABBAGLIANTI QUANDO SI AVVICINA UN VEICOLO MARCIANTE VERSO DI NOI

IN CASO DI ABBAGLIAMENTO **FRENARE IMMEDIATAMENTE**

NUOVI AUSILI ALLA GUIDA E.. VEICOLI «INTELLIGENTI»

L'EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ A SEGUITO DELL'INTRODUZIONE DI NUOVE TECNOLOGIE RICHIEDERÀ NECESSARIAMENTE UN UTENTE CONSAPEVOLE SU **TIPOLOGIA DI VEICOLO, SUA EFFICIENZA E AMBIENTE IN CUI SI MUOVE**

I SISTEMI DI ASSISTENZA ALLA GUIDA (**ADAS**, ADVANCED DRIVER ASSISTANCE SYSTEMS) AUMENTANO IL **COMFORT** DI GUIDA E I LIVELLI DI **SICUREZZA**

I PRIMI ADAS UTILIZZANO 'AVVISI' AL CONDUCENTE SOTTO FORMA DI **SPIE LUMINOSE** O **ALLARMI SONORI** O DI **VIBRAZIONE** PER DESTARE L'ATTENZIONE DEL CONDUCENTE E LASCIANO AL CONDUCENTE LA DECISIONE SE E QUANDO INTRAPRENDERE LA MANOVRA OPPORTUNA

NUOVI AUSILI ALLA GUIDA E.. VEICOLI «INTELLIGENTI»

L'INTEGRAZIONE DI DIVERSI SISTEMI ELETTRONICI, INFORMATICI E DI TELECOMUNICAZIONI CONSENTE DI REALIZZARE DIFFERENTI **LIVELLI DI GUIDA AUTONOMA DEL VEICOLO**: DALL'ASSISTENZA ALLA FRENATA DI EMERGENZA AL MANTENIMENTO DELLA CORSIA DI MARCIA

IL SISTEMA DI CONTROLLO ADATTIVO DELLA VELOCITÀ DI CROCIERA (IN SIGLA **ACC**, ADAPTIVE CRUISE CONTROL) **REGOLA LA VELOCITÀ DEL VEICOLO NEL TRAFFICO.**
IL VEICOLO 'MAPPA' L'AMBIENTE CIRCOSTANTE RICONOSCENDO EVENTUALI PERICOLI DURANTE LA MARCIA E ADEGUA LA SUA VELOCITÀ

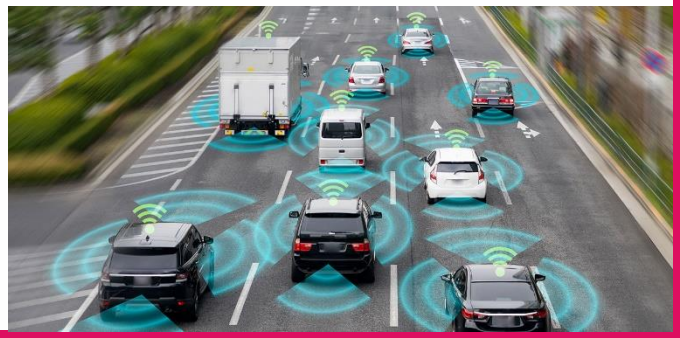
IL VEICOLO È IN GRADO DI INTERVENIRE SULLA DINAMICA DI MARCIA

Il VEICOLO A GUIDA AUTONOMA

VEICOLI A GUIDA AUTONOMA (**AV**, AUTONOMOUS VEHICLES): VEICOLI IN GRADO DI MUOVERSI IN COMPLETA AUTONOMIA SENZA RICHIEDERE L'INTERVENTO/ATTENZIONE DELL'UOMO

LA SFIDA NON RIGUARDA SOLO LA TECNOLOGIA A BORDO DEL VEICOLO MA SOPRATTUTTO **'L'INFRASTRUTTURA/AMBIENTE'** IN CUI IL VEICOLO SI MUOVE

SERVONO **SISTEMI DI MOBILITÀ** COOPERATIVA IN CUI IL VEICOLO 'DIALOGA' CON GLI ALTRI VEICOLI E UTENTI, CON LA STRADA E LE INFRASTRUTTURE GRAZIE AD UN USO MASSIVO DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE



IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

SAE J3016™ LEVELS OF DRIVING AUTOMATION™

Learn more here: sae.org/standards/content/j3016_202104

Copyright © 2021 SAE International. The summary table may be freely copied and distributed AS-IS provided that SAE International is acknowledged as the source of the content.

	SAE LEVEL 0™	SAE LEVEL 1™	SAE LEVEL 2™	SAE LEVEL 3™	SAE LEVEL 4™	SAE LEVEL 5™
What does the human in the driver's seat have to do?	**You are driving** whenever these driver support features are engaged – even if your feet are off the pedals and you are not steering			**You are not driving** when these automated driving features are engaged – even if you are seated in "the driver's seat"		
	You must constantly supervise these support features; you must steer, brake or accelerate as needed to maintain safety			When the feature requests, you must drive	These automated driving features will not require you to take over driving	
				Copyright © 2021 SAE International.		
	These are driver support features			**These are automated driving features**		
What do these features do?	These features are limited to providing warnings and momentary assistance	These features provide steering **OR** brake/ acceleration support to the driver	These features provide steering **AND** brake/ acceleration support to the driver	These features can drive the vehicle under limited conditions and will not operate unless all required conditions are met		This feature can drive the vehicle under all conditions
Example Features	• automatic emergency braking • blind spot warning • lane departure warning	• lane centering **OR** • adaptive cruise control	• lane centering **AND** • adaptive cruise control at the same time	• traffic jam chauffeur	• local driverless taxi • pedals/ steering wheel may or may not be installed	• same as level 4, but feature can drive everywhere in all conditions

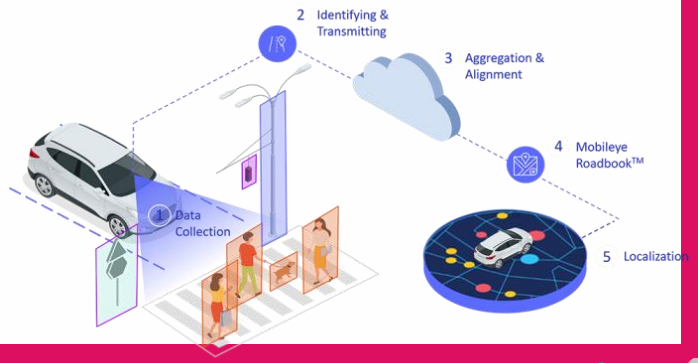
Automobile Club d'Italia

Il VEICOLO A GUIDA AUTONOMA

LA PROSPETTIVA DELLA **MOBILITÀ** O DELLA **IMMOBILITÀ** DEI VEICOLI DEVE ESSERE RIPENSATA

L'INTERAZIONE TRA ESSERI UMANI (PEDONI, CICLISTI ETC.) E VEICOLO "INTELLIGENTE" PONE **SFIDE DIFFICILMENTE PREVEDIBILI** (MACHINE ETHICS, SICUREZZA INFORMATICA E OPEN-SOURCE SOFTWARES, FATTORE UMANO, RESPONSABILITÀ, PIANIFICAZIONE URBANA, PRIVACY, AFFIDABILITÀ ETC.)

NECESSARIA **COESISTENZA** PER UN CERTO PERIODO TRA VEICOLI A **GUIDA AUTONOMA** E **VEICOLI A GUIDA UMANA** SPOSTA ULTERIORMENTE IN ALTO L'ASTICELLA DELLA SFIDA



IN LOMBARDIA
LA SICUREZZA STRADALE
È AL PRIMO POSTO

GRAZIE PER ESSERE INTERVENUTI E PER LA VOSTRA ATTENZIONE

INAIL
ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO
DIREZIONE REGIONALE LOMBARDIA

Regione Lombardia

Automobile Club d'Italia