Hay varias maneras diferentes de obtener datos de telemetría del comportamiento del conductor, para dar una indicación de cómo se conduce un vehículo, que incluyen:

* Dispositivos cableados («caja negra»): estos pueden ser instalados por el OEM [Original Equipment Manufacturer (Fabricante del Equipo Original)] o retroajustados.
	+ También se pueden vincular a los dispositivos de cámara, que pueden dar unos pocos segundos de grabación alrededor de cada evento desencadenado; Las cámaras pueden estar orientadas hacia adelante y/o en la cabina mirando hacia el conductor.
* OBDII [vehicle diagnostic port (puerto de diagnóstico del vehículo)] dispositivos «enchufables»
* Aplicaciones para Smartphone

En cualquier caso, es importante poder vincular los datos de comportamiento a un conductor individual, en lugar de un vehículo, para garantizar que se puedan utilizar para gestionar el riesgo. Es posible que algunos dispositivos antiguos de «caja negra» no tengan la capacidad de identificar quién conduce el vehículo (lo que puede ser un problema en el caso de que varios conductores diferentes puedan usar el mismo vehículo). En estos casos, se requerirá un registro manual que le permita asociar los datos con cada empleado individual que conduce al momento de cualquier evento provocado por el sistema de telemetría.

Dependiendo de la capacidad del dispositivo / método utilizado, los datos disponibles pueden ser:

* Exceso de velocidad
	+ Casos de exceso de velocidad por encima de un umbral acordado.
		- Esto ofrece una visión limitada de los comportamientos de exceso de velocidad, aunque puede usarse para indicar casos de alta velocidad.
	+ Casos de exceso de velocidad contra el límite de velocidad publicado de la carretera.
		- Estos datos son más útiles, ya que pueden permitirle concentrarse en casos de exceso de velocidad de alto riesgo, como los que ocurren en áreas urbanizadas.
* Casos de frenada brusca
* Casos de giro brusco
* Casos de aceleración brusca
	+ Esto no es necesariamente una indicación de comportamientos riesgosos, aunque los patrones de frenado brusco frecuente seguido de aceleración brusca sí lo pueden ser. Los eventos de aceleración brusca son una indicación de una conducción ecológica deficiente.
* Fatiga
	+ Tiempo dedicado a conducir sin tomar un descanso.
	+ Viajes largos frecuentes.
	+ Viajes en momentos de alto riesgo del día (especialmente medianoche - 06:00).
* Rutas de alto riesgo
	+ Viajes en áreas de alto riesgo en momentos de alto riesgo del día (por ejemplo, cerca de los colegios sobre las horas de inicio y finalización).
	+ Otras rutas de alto riesgo, como se define en sus políticas y procedimientos.

Los datos de comportamiento del conductor deben analizarse de manera rutinaria para detectar excepciones, en función de los umbrales acordados (p. ej., acelerar a más de 10 km / h por encima del límite de velocidad indicado) y tendencias, para ver si el rendimiento de seguridad del conductor está mejorando o empeorando. Los supervisores, una vez que hayan recibido formación, deben informar a sus conductores de manera rutinaria e investigar las causas subyacentes de cualquier comportamiento medido. Una vez que se entienden las causas fundamentales, se pueden implementar las intervenciones apropiadas de gestión y/o enfocadas al conductor, para mejorar los comportamientos observados.

IMPORTANTE: siempre debe tener en cuenta las posibles razones administrativas y / o operativas para los comportamientos observados, y no debe suponer que se deben a una mala conducción.

Para obtener más consejos sobre los umbrales telemáticos, comuníquese con: mail@roadrisktoolkit.com