

FURTI D'AUTO
Ne spariscono
388 al giorno

RISCHIOSITÀ STRADALE
Al via il nuovo programma
di azione europeo

ASSICURAZIONI
Polizze più basse
e personalizzate

SICUREZZA PERSONALE
L'importanza dei
dispositivi satellitari

DOSSIER
Il futuro dei trasporti
e della logistica

GUIDA

alla **SICUREZZA**

2010



G R O U P S

Your customers **satisfaction**
in assistance and mobility services.

Everywhere.

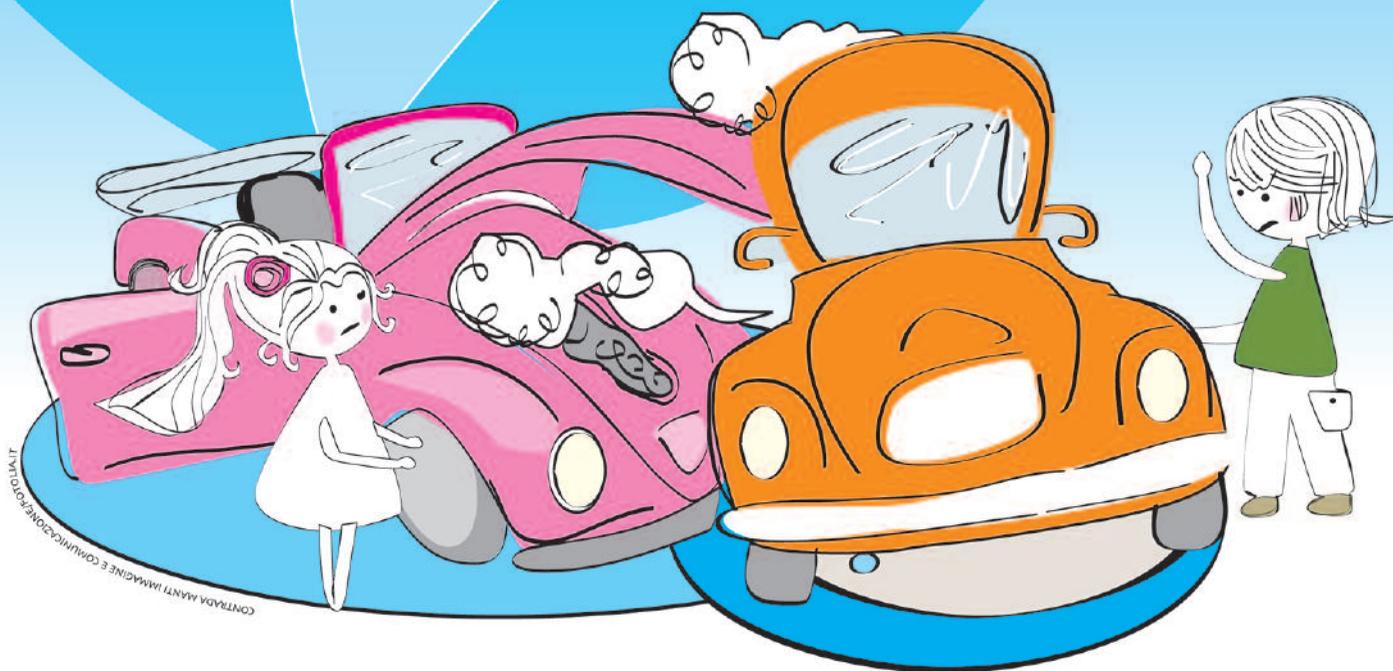


ARC
europe®

www.arceurope.com

RIMBORSO FACILE

CONSULENZA LEGALE E RECUPERO DANNI



CONSULENZA, **ASSISTENZA** E **DIFESA LEGALE**
specializzata e completa per il rimborso in tempi rapidi dei danni
materiali e delle lesioni fisiche provocati da un incidente stradale.

IN CASO DI INCIDENTE

SUBITO **ASSISTENZA IMMEDIATA** **DOPO** **ASSISTENZA LEGALE**

AL MOMENTO DEL SINISTRO OPERATORI SPECIALIZZATI, DISPONIBILI 24 ORE SU 24 TUTTI I GIORNI DELL'ANNO, TI AIUTANO A FARE LE COSE GIUSTE. IL SERVIZIO SINISTRI VIASAT TI FA OTTENERE IL MASSIMO RISARCIMENTO NEL MINORE TEMPO POSSIBILE.

sommario

3 Editoriale



4 L'impegno del Governo per la sicurezza stradale

*Intervista con Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture e Trasporti*



6 Viasat Group: il futuro è già oggi

*Intervista con Domenico Petrone,
Presidente Viasat Group*

8 SafeDrive: primo prodotto di assistenza europeo

*Intervista con Charles Capelleman,
Director Product Development di Arc Europe*

10 Protezione Furto

11 Si rubano 388 auto al giorno

Intervista con Roberto Sgalla, Polizia di Stato

14 L'importanza di sentirsi sicuri

Intervista con Roberto Cortesi, Viasat Group

15 Assicurazioni "satellitari"

Intervista con Vittorio Verdone, ANIA

17 Col satellitare polizze "personalizzate"

A cura di Ferdinando Arduini, Viasat Group

19 È arrivato il "rimborso facile"

A cura di Paolo Ravicchio, Viasat Group

20 Statistiche

24 Assistenza meccanica e sanitaria

25 Rischiosità stradale: ecco i numeri

*Intervista con Sergio Dondolini,
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti*

28 La sicurezza "viaggia" in autostrada

Intervista con Massimo Schintu, AISCAT

30 Tecnologia e professionalità per i soccorsi stradali

Intervista con Marinella D'Innocenzo, ARES 118

32 La tecnologia che aiuta? Quella semplice

Intervista con Mauro Tedeschini, Quattroruote

33 Sicurezza reale e... "Sicurezza apparente"

Intervista con Claudio Cangialosi, Sicurauto.it

34 Ecco Wido, il casco protettivo elettronico

Intervista con Giuseppe Lemessi, Movitrack

36 Statistiche

40 Sicurezza personale

41 Il valore della sicurezza

Intervista con Maria Pia Camusi, Censis

42 La centrale Viasat: cuore pulsante del gruppo

Intervista con Nicodemo Magliocca, Viasat Group

44 Oggi è sicuro chi si protegge

Intervista con Alessandro Russo, A.R. Motors

DOSSIER - Il futuro dei trasporti e della logistica

46 La protezione passa per il satellitare

*Intervista con Bartolomeo Giachino,
Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.*

48 Meno parole, più fatti

Intervista con Paolo Uggè, Fai Conftrasporto

49 Da Trackysat ecco Runtracker Navix

Intervista con Armando Capellino, TrackySat

51 La sicurezza per battere la concorrenza

Intervista con Adriano Vaia, FEDIT

52 Incidenti: si può fare di più

Intervista con Tiziana Altieri, Vie&Trasporti

54 Statistiche

56 Veloce si, ma solo in vasca

Intervista con Alessia Filippi

57 Il Test: quanto ne sapete di...



www.viasatgroup.it - viasatgroup@viasatgroup.it

Via Aosta, 20-22-24
10078 Venaria (TO) - Italy
Tel. +39 011.4560201
Fax +39 011.4240428



Redazione, grafica
e impaginazione
www.speed-press.it

Stampa: Studio Kromia Srl

Copyright Viasat Group - È vietata la riproduzione, totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva della Società.

QUELLA SFIDA DA RILANCIARE

Tutti sanno che il 2010 sarà un anno di straordinaria importanza, un nuovo anno zero che segna l'inizio di un mondo diverso da quello che abbiamo conosciuto sino ad oggi. Tra i tanti cambiamenti economici e sociali che vedremo prendere corso, ci auguriamo che anche la realtà della sicurezza, in tutte le sue sfaccettature, inizi un nuovo corso diverso e migliore di quello che ci siamo lasciati alle spalle.

In coerenza con gli impegni assunti nei confronti dell'Unione Europea da parte del nostro Paese e con le direttive da quest'ultima impartita ai suoi Stati membri, l'Italia ha raggiunto notevoli risultati per migliorare la sicurezza delle strade e ridurre il numero di morti e feriti.

La strada da percorrere è ancora molta, e data la sensibilità del tema è auspicabile che nessuno si accontenti mai dei risultati acquisiti, perché finché ci sarà un morto sulle strade, ci sarà un morto di troppo. Il Governo ha fatto della sicurezza una delle sue principali battaglie, e per molti versi possiamo dire che quelle battaglie le ha vinte. Ora bisogna non distrarsi, mantenere viva l'attenzione, consentire la diffusione di quelle nuove tecnologie che tanto possono fare per portare a successi ancora più importanti.

La velocità media delle autovetture è cresciuta in modo sensibile negli ultimi decenni, così come il numero dei veicoli circolanti. Eppure il livello di sinistrosità è per molti versi migliorato. Com'è possibile? Grazie alla tecnologia.

Sistemi di arresto e di stabilizzazione del mezzo, cinture di sicurezza, air-bag, sistemi di illuminazione, etc. hanno cambiato il trend portandolo verso curve di miglioramento costante.

Oggi le tecnologie satellitari dovrebbero essere messe in condizione di contribuire in modo massivo a tale miglioramento, non più attraverso una progressione morbida ma attraverso un cambiamento di scala.

Anche quest'anno siamo lieti di presentare la guida alla sicurezza 2010, appuntamento ormai d'obbligo per gli addetti ai lavori, dalle istituzioni alle aziende, dagli automobilisti alle famiglie, una pubblicazione ricca di approfondimenti su queste tematiche nonché di soluzioni pratiche per la realizzazione di un mondo più sicuro, e quindi migliore.

Come ogni anno ognuno di noi deve rilanciare la sfida, perché la sicurezza non è mai troppa, perché la vita è il bene più prezioso da proteggere.

Marco Petrone

Viasat Group S.p.A.

Executive Member of the Board

Corporate Development and Investor Relator

Patente a punti, tutor, codice della strada, inasprimento delle pene, prevenzione. Sul tema sicurezza stradale il Governo non si è mai risparmiato ed è da sempre in prima linea.

Pur aumentando i mezzi in circolazione, l'infrastruttura stradale ha accumulato un ritardo evidente. C'è l'impegno a recuperare il gap infrastrutturale di cui il Paese soffre da almeno trent'anni.

La sicurezza stradale è un impegno morale che tocca chiunque nella coscienza e come tale esige l'attenzione e la collaborazione di tutti. È poi, anche, un impegno politico ben preciso. Sul tema, a dire il vero, il Governo non si è mai risparmiato "Come dimostrano le azioni e i fatti posti in essere in questa prima parte di legislatura." Di sicurezza stradale, di adeguamento delle infrastrutture, di tecnologia satellitare e Black Box, di autotrasporto, di cultura della responsabilità, abbiamo parlato con il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Altero Matteoli**.

L'IMPEGNO DEL GOVERNO PER LA SICUREZZA STRADALE



Ministro Matteoli, anche nel 2009 l'automobile si riconferma il mezzo di trasporto preferito dagli italiani. È un fatto di reale esigenza, di "male minore", economico, di costume, o cos'altro?

Un po' questi fattori messi insieme. Non v'è dubbio che il costume è uno dei fattori determinanti. Poi conta molto la carenza di alternative, almeno con riferimento al trasporto pubblico urbano.

Pur aumentando i mezzi in circolazione, l'infrastruttura stradale è rimasta spesso al palo ed ha accumulato un ritardo evidente negli ultimi decenni. Qual è l'impegno del Ministero per dotare il Paese di quelle opere necessarie per il rilancio del settore?

Il Governo è fortemente impegnato, come dimostrano le azioni e i fatti posti in essere in questa prima parte di legislatura, a recuperare il gap infrastrutturale di cui il Paese soffre da almeno trent'anni. Fra le infrastrutture che abbiamo avviato, quelle stradali sono numerose e contiamo di proseguire su questa linea anche in futuro.

C'è anche da mettere in sicurezza quelle vecchie infrastrutture, punti critici fatti di arterie ormai obsolete, mal progettate, buie. Quanta attenzione c'è sul tema?

L'attenzione è massima. Molte arterie autostradali e stradali che sono state avviate alla realizzazione prevedono interventi anche per costruire raccordi e vie di comunicazione di collegamento con i centri abitati. Sull'aspetto della messa in sicurezza di vecchie arterie è principalmente l'Anas che svolge un ruolo encomiabile. Auspicio che si riesca a mettere a disposizione risorse adeguate affinché Anas possa proseguire gli interventi con rapidità e completezza.

MENO INCIDENTI STRADALI: ECCO LA MÈTA DA RAGGIUNGERE.



L'istallazione sulle automobili di dispositivi di sicurezza satellitare e la prevenzione possono determinare una "rivoluzione" culturale su una tematica così emergenziale.

C'è poi il tema sicurezza. Ormai sono tutti concordi a ritenere i sistemi di sicurezza satellitari attiva e passiva sulle automobili indispensabili per la sicurezza stradale. Anche lei la pensa così?

Indubbiamente sì, sono indispensabili per ridurre il pericolo sulle strade. Anche la prevenzione, però, può determinare una "rivoluzione" culturale su una tematica così emergenziale. È di molto aiuto in questo percorso anche la tecnologia che ci mette a disposizione vari antidoti che stiamo sfruttando in modo crescente. Per tutti valga l'esempio del Tutor, un sistema che ha determinato una forte diminuzione degli incidenti.

Infine Ministro. Lo Speciale ospita un dossier sull'Autotrasporto; quali sono le sue considerazioni sul settore? Ed anche in questo caso l'utilizzo della tecnologia - penso a sistemi di Black Box - può contribuire ad innalzare il livello di sicurezza dei mezzi pesanti ed avere risvolti sull'efficienza dell'intero settore?

L'autotrasporto è un settore cruciale nel complesso sistema trasportistico italiano. Nel corso di questa lunga e pesante crisi economico-finanziaria, l'autotrasporto ha subito conseguenze pesanti ed il Governo è stato molto attento, fornendo concreti aiuti. Aiuti non solo economici ma anche modifiche e aggiornamenti normativi. E ciò in collabora-

**IN STRADA, BASTA UNA DISTRAZIONE
PER SALTARE AI TITOLI DI CODA.**

MARIA GRAZIA CUCINOTTA



Ogni anno, sulle strade italiane, si contano più di 30.000 feriti e più di 3.000 morti. Circolano, infatti, mancando rispetto della precedenza, velocità elevata e guida sotto effetto di alcool o alcune altre cause, troppo le persone colpite. Quando guidi, rispetta le regole e non lasciarti distrarre dal cellulare. Diffidare di chi ti offre le auto con la festa sulla buona strada: la migliore, per tutti.



sullabuonastrada.it

zione con il vasto mondo delle rappresentanze di categoria, grazie al quale abbiamo evitato almeno due sospensioni dal lavoro indette che avrebbero messo in ginocchio il Paese. Riguardo all'utilizzo della tecnologia, non vi è ombra di dubbio che essa può contribuire a innalzare il livello di sicurezza dei tir e degli altri mezzi pesanti. Credo che anche i titolari delle imprese del settore abbiano consapevolezza di questo e che siano favorevolmente interessati all'uso dei sistemi tecnologici più avanzati.

I sistemi Black Box contribuiscono ad innalzare il livello di sicurezza dei tir e degli altri mezzi pesanti. Anche i titolari delle imprese del settore sembrano favorevolmente interessati all'uso dei sistemi tecnologici più avanzati.

VIASAT GROUP: IL FUTURO È GIÀ OGGI

Viasat Group ha ricevuto l'Oscar di Bilancio 2009. Una premiazione che conferma la solidità di un Gruppo tutto made in Italy.

Un Gruppo sano, un Gruppo leader, un Gruppo che ha come unica e sola missione mettere in sicurezza gli automobilisti. Tutti!. È questo Viasat Group, la prima azienda italiana ad aver investito "nel settore dei servizi di Sicurezza Satellitare e nella progettazione e produzione di prodotti e sistemi con integrazione di tecnologie satellitari". Oggi il mercato vede una moltitudine di soggetti che si muovono sulla scia di un'azienda leader come Viasat, ma prevale spesso l'improvvisazione. Anche perché poi tutti lo sanno, "IL VIASAT" è uno solo, quello Vero, l'Originale. Abbiamo intervistato **Domenico Petrone**, che del Gruppo è il Presidente.



Presidente, partiamo dalla fine. È stato recentemente assegnato a Viasat Group l'Oscar di Bilancio 2009; un prestigioso riconoscimento che dimostra ... ?

Il ricevimento dell'Oscar di Bilancio 2009, è un'altra, grande vittoria che ci rende orgogliosi e che conferma la solidità di Viasat Group. Il Premio vuole essere un riconoscimento a quelle aziende che hanno saputo e sanno rendere i loro bilanci strumenti vivi per affrontare le sfide dell'economia, dimostrando che trasparenza, volontà di comunicare e chiarezza della loro mission sono condizioni irrinunciabili, indici di un Gruppo che ragiona in grande e che intende continuare a crescere. La solidità acquisita anche in un contesto generale non troppo favorevole è la base per nuovi traguardi ambiziosi. Continua quindi con i migliori presupposti quel progetto industriale cominciato oltre 36 anni or sono,

che permetterà a Viasat Group di essere sempre protagonista e leader di mercato.

Fare impresa in Italia, quindi, è possibile? ed è altrettanto fattibile sviluppare prodotti e servizi a favore della sicurezza utilizzando nuove tecnologie sofisticate?

Viasat Group è il Gruppo leader che per primo (1987) ha investito, in Italia, nel settore dei servizi di Sicurezza Satellitare e nella progettazione e produzione di prodotti e sistemi con integrazione di tecnologie satellitari, aggregando competenze ed expertise ed operando nei diversi segmenti attraverso i marchi Viasat, Movitrack, TrackySat, Redco, VemSolution, Elem e LineUp.

La mobilità, come espressione di libertà e di movimento, può essere affrontata in sicurezza senza ansia e pericolo?

Certamente sì; fa parte dell'evoluzione dell'individuo. La libertà di movimento purtroppo si scontra con i rischi collaterali, generati da elementi critici quali la velocità, la densità del traffico, le infrastrutture datate, la delinquenza diffusa che incidono sulla sicurezza e l'incolumità della persona, dei familiari e dei terzi, generando sfortunatamente situazioni drammatiche di ansia e pericolo. Situazioni che, però, possono ridursi sensibilmente con l'utilizzo di nuovi dispositivi tecnologici e servizi di prevenzione e soccorso garantiti H24 dalle nostre centrali operative. Offrire a tutti quanti protezione, sicurezza, soccorso è per noi più di un dovere, una missione. Molto abbiamo già fatto e molto altro dovremo fare

Offrire a tutti quanti protezione, sicurezza, soccorso è per il Viasat Group un dovere, una missione. Molto è stato fatto e molto altro si dovrà fare ancora. Non è più accettabile che si affronti la mobilità con ansia e pericolo.

ancora. Non è più accettabile che si affronti la mobilità con ansia e pericolo.

Come raggiungere un livello di sicurezza maggiore?

In questo scenario emerge un concetto chiaro, un unico denominatore comune e determinante: la prevenzione che si può ottenere, oggi, attraverso il contributo della tecnologia. È infatti, attraverso l'utilizzo della tecnologia, in particolare quella satellitare, che si possono contrastare efficacemente molte problematiche legate alla sicurezza stradale. Sentirsi protetti sempre ed ovunque, poter richiedere un soccorso e immediatamente ottenerlo, rende ogni nostro spostamento, uno spostamento più sicuro.

Perché una famiglia, una donna, un ragazzo dovrebbe dotarsi di un sistema satellitare?

Per almeno tre ragioni. Perché permette la localizzazione automatica e chiamata di soccorso con pronta Assistenza ed Intervento in caso di sinistro o aggressione (SosCall); perché permette la prevenzione del furto e ritrovamento della propria auto (Antifurto Satellitare Viasat Security); perché riducendo i rischi si riduce drasticamente il costo della polizza Furto-Incendio ed RC, al punto che, a conti fatti, dispositivo e installazione sono coperti dallo sconto Assicurativo. Abbiamo sottoscritto accordi con le principali compagnie assicurative che consentono un risparmio consistente, fino all'85% per la Polizza Furto e Incendio e al 65% per l'RC Auto. I consumatori questo lo devono sapere ed esserne consapevoli.

Per le aziende, invece, quali benefici e vantaggi comporta l'investimento?

Per le Aziende abbiamo sviluppato Servizi Logistici di Sicurezza, Protezione e Localizzazione Satellitare dedicate a flotte aziendali e mezzi di trasporto (Linea Runtracker), con applicazioni personalizzate ed indispensabili per la tracciabilità del trasporto commerciale e delle merci pericolose; fondamentali per la riduzione dei costi logistici di Aziende e Associazioni Transportatori, Rent, Cars. Viasat Group è inoltre impegnata in nuovi progetti ed accordi Istituzionali in relazione alle iniziative governative di adeguamento legislativo. Anche in questo caso l'investimento è largamente recuperato oltre che dall'efficienza organizzativa dalla sensibile riduzione del costo della polizza assicurati-

va. L'esigenza di utilizzare le tecnologie satellitari in grado di offrire uno strumento per il monitoraggio e la gestione del trasporto delle merci scaturisce quindi dalla crescente necessità di un costante miglioramento degli standard di sicurezza oltre a rispondere a specifiche esigenze di ottimizzazione operativa e riduzione dei costi di esercizio.

Avete alle spalle una storia quasi quarantennale. Ed allora, come è cambiato il mercato in questi anni e come il Gruppo è riuscito a adattarsi alle trasformazioni restandone leader di settore?

Viasat Group, forte del know how progettuale e industriale delle sue persone e dei suoi impianti all'avanguardia, cura il mercato consumer con una rete di oltre 1800 Concessionari Auto, Dealer ed oltre 2100 Installatori selezionati e certificati.

Il Gruppo ha concentrato risorse e attenzioni oltre che al perimetro industriale anche allo sviluppo dei servizi ad alto valore aggiunto e alla finalizzazione di accordi con grandi Gruppi Industriali e Compagnie di Assicurazione. Anche quest'anno sono stati siglati numerosi contratti d'intesa, quali per esempio quello con Generali e Ina-Assitalia, che prevedono la proposizione di pacchetti assicurativi comprensivi del canone del satellitare; quello con Sara che prevede l'ampliamento della formula pay-per-use anche su soluzioni tecnologiche più performanti (Sara Kit Plus); e infine, ma non certo per importanza, quello con numerosi Automobile Clubs di tutta Europa, che consentono ai loro clienti di essere assistiti con segnalazione automatica a seguito di sinistri stradali, in qualunque zona remota, grazie alla nostra piattaforma Infotelematica e Sistemi Drivetracker ed SosCall.

Infine Presidente. Ci sono aziende che guardano al passato ed altre, come la sua, che sono proiettate al futuro: come vede il domani di Viasat Group?

La società è pronta. I mercati finanziari sono invece ancora molto instabili a causa di quanto successo negli Stati Uniti la scorsa estate. L'azienda è sana e può proseguire sulla strada della crescita interna e per acquisizione anche senza l'immediata quotazione. In altre parole faremo l'ultimo passo appena le condizioni esterne saranno tali da permettere un'operazione di successo per tutti gli *Stakeholder* di oggi e gli *Shareholder* di domani.

In questo scenario emerge un concetto chiaro: la prevenzione è determinante e la si può ottenere, oggi, attraverso il contributo della tecnologia.

Ci sono molte aziende che guardano al passato per capire cos'è successo, altre che guardano al presente per capire cosa sta succedendo, e solo qualcuna che guarda al futuro per capire cosa succederà. Viasat Group vive il presente guardando avanti.

SafeDrive è il primo prodotto di assistenza europeo basato su un connubio perfetto tra la telematica di bordo, rapporti di partnership con fornitori affidabili.

Una semplice pressione di un tasto attiva l'invio delle coordinate che si riferiscono alla localizzazione del veicolo ed in contemporanea una chiamata vocale "mani libere".

SAFEDRIVE: PRIMO PRODOTTO DI ASSISTENZA EUROPEO

Arc Europe è la rete degli Automobile Club leader in Europa - Germania, UK, Olanda, Italia, Spagna, Svizzera, Austria, Belgio - e rappresenta circa 30 milioni di soci in tutta Europa. Gli automobile clubs di Arc Europe sono pronti a fornire i migliori servizi in materia di sicurezza garantendo livelli di prestazione di soccorso stradale elevati e riconoscibilità ed affidabilità dei servizi erogati. A tal fine, attraverso Touring Belgio, è stato lanciato "Il primo prodotto di assistenza europeo basato su un connubio perfetto tra la telematica di bordo, rapporti di partnership con fornitori affidabili a lungo termine e know-how proprio interno in materia di assistenza stradale". Ne abbiamo parlato con **Charles Capelleman**, Director Product Development di Arc Europe.



Si chiama SafeDrive. Di cosa si tratta?

SafeDrive è il primo prodotto di assistenza europeo basato su un connubio perfetto tra la telematica di bordo, rapporti di partnership con fornitori affidabili a lungo termine e know-how proprio interno in materia di assistenza stradale. Il conducente potrà d'ora in avanti, grazie ad un dispositivo decisamente intuitivo e perfettamente integrato, avere accesso a 3 servizi distinti attivabili automaticamente o su richiesta in meno di 4 secondi.

Cominciamo con il primo servizio: l'assistenza stradale geo-referenziata ...

In caso di guasto, il conducente non sempre sa dove si trova. La nostra esperienza ci dice che vi è una significativa perdita di tempo nella localizzazione dei veicoli. Le chiamate in entrambe le direzioni, informazioni sbagliate, la persona interessata che si mette in pericolo inutilmente per indicare con precisione il luogo in cui si trova, leggendo un cartello su strade pericolose, ecc. Grazie al nuovo servizio SafeDrive tutto questo può essere evitato ed il veicolo può essere immediatamente localizzato. Una semplice pressione di un tasto attiva l'invio delle coordinate che si riferiscono alla localizzazione del veicolo ed in contemporanea una chiamata vocale "mani libere". I dati di geo-referenziazione appaiono all'istante sullo schermo dell'operatore incaricato di assistere l'automobilista. I vantaggi sono misurabili: tempo di risposta più veloce, una maggiore accuratezza e la percezione di sicurezza.

La chiamata di emergenza è il secondo servizio. Cosa può dirci al riguardo?

In caso di pericolo in seguito ad un incidente o ad un'aggressione, è importante poter contare sull'intervento immediato dei soccorsi. Quante volte si sentono aneddoti di veicoli che cadono in un fosso dopo una manovra improvvisa e non sono quindi più visibili agli

altri utenti della strada. Chi può quindi avvertire dell'urgenza? Questa situazione potrebbe essere evitata attraverso la chiamata d'emergenza! Il processo di SafeDrive avvierà infatti una chiamata automaticamente in caso di incidente o manualmente in caso di minaccia per il conducente. Questo servizio è essenziale perché il risparmio di tempo nell'invio del soccorso in caso di incidente, permette di prevenire gravi complicazioni a causa di una risposta troppo lenta dai servizi di emergenza in momenti molto critici.

Infine il terzo servizio: l'identificazione dei veicoli rubati ...

La rapidità di intervento è cruciale: poche ore dopo dall'avenuto furto può essere già tardi. Con SafeDrive la polizia trova rapidamente traccia del mezzo rubato.

Qualsiasi spostamento irregolare del veicolo, furto o tentativo di furto, attiverà infatti il dispositivo di bordo programmato per inviare automaticamente un segnale di allarme alla piattaforma da cui si può localizzare il mezzo e - in collaborazione con le locali polizia - recuperare il veicolo rubato. Sono stati già avviati incontri con le compagnie di assicurazioni per consentire agli automobilisti che hanno optato per il servizio SafeDrive di ottenere sconti sul loro vetture assicurate.

Mi sembra di capire che protagonista assoluta del SafeDrive è la tecnologia. È così?

Certamente. La tecnologia qui gioca un ruolo delicato, cruciale. Sulla base del know-how di Movitrack, compagnia italiana di Viasat Group, il dispositivo SafeDrive si compone di vari elementi: una console nell'abitacolo dotata di un microfono, di altoparlante di qualità e di due pulsanti uno dedicato alle chiamate d'urgenza, facilmente identificabile, e uno legato agli interventi di soccorso stradale; un'antenna GSM e una GPS; una unità di centrale fissata sul telaio del veicolo e contenente un dispositivo di comunicazione così come un dispositivo capace di intercettare un forte impatto; un server esterno in grado di memorizzare i dati inviati dalla SIM per rimandarli in seguito ai ricevitori di chiamate vocali della centrale. Il routing della chiamata, la comunicazione tra colui che invia la richiesta di soccorso e la centrale potrà av-

venire in un tempo ottimale di 4 secondi massimo.

La sicurezza non ammette più scuse, quindi. Come crede sarà accolto il dispositivo dagli automobilisti?

Uno studio condotto da Touring nel luglio 2009, tra 3000 belgi, ha evidenziato che se il concetto SafeDrive riscuote un vivo interesse nella maggioranza degli intervistati (92%), è con un campione più responsabile (20%) che i vantaggi di questi nuovi servizi raccol-



gono maggiori adesioni. Si tratta di persone meno giovani, con figli, che percorrono 20.000 km per anno o che sono già affiliati a una assistenza.

Il furto del veicolo è una delle preoccupazioni maggiori: il 57% degli intervistati considera che l'intervento rapido in caso di furto potrà favorire il ritrovamento del veicolo e la prospettiva di poter beneficiare di una riduzione del premio di assicurazione è una ragione sufficiente per giustificare l'acquisto di questo prodotto per l'82%.

Sul tema emergenza, infine, il 65% degli intervistati considera molto importante il fatto che i soccorsi intervengano più rapidamente grazie alla geo-referenziazione. È anche interessante notare che argomenti come l'assenza di numeri da ricordare e l'accoglienza personalizzata nella lingua o l'allarme automatico in caso di incidente, raccoglie il consenso di più del 50% degli intervistati.

In caso di pericolo in seguito ad un incidente o ad un'aggressione, è importante poter contare sull'intervento immediato dei soccorsi.

Viasat Group, attraverso il marchio Movitrack ricopre un ruolo fondamentale nel progetto.



Protezione furto

In Italia spariscono 11.640 auto al mese. Pur essendo questo un dato in costante calo negli ultimi anni, è bene ricordare che vengono sottratti ai legittimi proprietari 388 veicoli al giorno, ben 16 ogni ora. L'affinamento delle tecniche investigative e la collaborazione tra le polizie dei singoli paesi hanno contribuito significativamente alla riduzione dei furti d'auto, ma questo non può bastare. È necessario una più attiva collaborazione e partecipazione del singolo cittadino che si deve fare promotore di utili

azioni per la difesa del proprio mezzo. Ed è proprio questo il caso in cui entra in scena, da protagonista, la tecnologia satellitare. L'unica in grado di ridurre sensibilmente il "rischio furto" o, qualora questo avvenga, l'unica in grado di mettere le Forze dell'Ordine nelle condizioni di recuperare l'auto. Al resto ci pensano le compagnie assicurative che propongono, per chi installa dispositivi satellitari, uno sconto fino all'80% della propria polizza RCAuto. È bene che questo gli automobilisti lo sappiano.

Quello dei furti d'auto "rappresenta tuttora uno dei reati più frequenti e percepiti dai cittadini tra i più odiosi e temuti". La tendenza è positiva, si rubano meno macchine e se ne ritrovano un po' di più. Non è una battaglia vinta, certo, ma un buon passo avanti che può essere ascrivibile a diversi fattori. Certamente un contributo determinante è stato l'intensificazione dei controlli delle forze dell'ordine capaci di sfruttare nuovi modelli operativi per il controllo del territorio, ma anche e soprattutto ha influito positivamente la sempre maggiore diffusione di sistemi di sicurezza, soprattutto quella satellitare che rappresenta l'avanguardia nella lotta ai furti e che sono oramai un optional irrinunciabile non solo nelle autovetture d'Alta Gamma, ma anche in quelle più piccole, nelle utilitarie. Sul tema ne abbiamo parlato con **Roberto Sgalla**, Direttore del Servizio Polizia Stradale.

SI RUBANO 388 AUTO AL GIORNO

Direttore Sgalla, i furti d'auto rappresentano ancora un fenomeno consistente nel nostro Paese. Quali sono i numeri più significativi? Qual è la tendenza in atto?

I furti d'auto benché in costante diminuzione da oltre 10 anni rappresentano tuttora uno dei reati più frequenti e percepiti dai cittadini tra i più odiosi e temuti in quanto attentano ad un bene, l'auto, verso cui vi è una considerazione quasi affettiva. Numericamente si è passati dai 211.208 furti registrati nel 2001 ai 139.687 del 2008, ultimo dato disponibile.

Entrando nel dettaglio, cosa dicono i numeri?

Nella classifica delle regioni più a rischio, il Lazio, ha scavalcato negli ultimi due anni (2007-2008) la Campania che statisticamente è stata sempre la regione che ha registrato il maggior numero di furti; la Lombardia si è mantenuta stabilmente al terzo posto, così come la Puglia (4°) e la Sicilia (5°). I dati per il 2008 sono Lazio: 25258, Campania: 24748, Lombardia: 23125; Puglia: 16494; Sicilia: 16071. Le regioni con il più basso indice sono la Valle d'Aosta: 61. Il Trentino: 167 e il Molise: 326. Tra i modelli più rubati al primo posto vi è ancora la Fiat Uno, benché da anni fuori produzione, seguita dalla Punto, dalla Panda, dalla 500 e



al quinto posto dalla Volkswagen Golf, prima tra le straniere. Il fenomeno Fiat Uno si spiega con la facilità del furto dovuta alle tecnologie elementari di costruzione.

In merito ai ritrovamenti delle vetture, invece, che dati abbiamo?

I ritrovamenti sono stabilmente posizionati negli anni intorno al 50%, numero che potrebbe sembrare insufficiente in rapporto ai furti denunciati. Comunque se si tiene conto dell'impatto rilevante delle simulazioni, anche tale dato acquista una differente rilevanza.

"Spariscono" in Italia 11.640 auto al mese, 388 al giorno, oltre 16 l'ora. Lazio, Campania e Lombardia sul podio tra le regioni più a rischio. Roma la città più colpita.

Le auto d'élite, d'alta gamma generalmente vengono rubate per essere riciclate all'estero. Quelle più piccole sono "richieste" per commettere altri reati o per i pezzi di ricambio.

Il finto furto è ormai diventato il maggior "modus operandi" dei traffici di veicoli. Tra gli investigatori del settore è opinione comune che più del 30% dei furti denunciati sono simulazioni.



È quantificabile il fenomeno delle simulazioni dei furti per frodare le assicurazioni?

Le simulazioni di furto sono ormai diventate il maggior "modus operandi" dei traffici internazionali di veicoli. Benché, ovviamente, non è disponibile un dato statistico sul numero dei furti simulati sul totale di quelli denunciati, anche nelle riunioni che si tengono periodicamente a livello europeo, tra gli investigatori del settore è opinione comune che più del 30% dei furti denunciati sono simulazioni. Il fenomeno è esploso a causa delle difficoltà tecniche che oppongono le moderne vetture ad essere rubate a causa dell'elettronica presente e su cui si può intervenire solo con strumenti disponibili presso le officine autorizzate dalle case costruttrici. Inoltre negli ultimi anni la crisi economica ha moltiplicato le tentazioni dei proprietari di molti veicoli, spesso acquistati in leasing e di notevole valore economico, di monetizzare il valore dell'auto cedendola ad organizzazioni criminali per poterla piazzare all'estero e solo successivamente denunciarla rubata.

Il trend sui furti d'auto è da diversi anni in fase di regressione grazie soprattutto, da un lato dall'affinamento investigativo della polizia, dall'altro dall'adozione di dispositivi di allarme sempre

più sofisticati. Cosa può dirci in merito a queste due tematiche?

Il maggiore coordinamento delle Forze di Polizia sia a livello nazionale che internazionale, con la creazione di una banca dati europea sui veicoli rubati, nell'ambito del trattato di Schengen, ha senz'altro contribuito alla costante diminuzione dei furti. In ambito nazionale la Polizia Stradale, settore specialistico della Polizia di Stato, è l'organo di riferimento per tutte le indagini sui traffici nazionali e internazionali in coordinamento con le polizie estere essendo punto di contatto nazionale in ambito Europol nella lotta alla criminalità connessa ai veicoli. Partecipa alla predisposizione e al periodico aggiornamento di un database europeo, denominato EUVID (European Vehicle Identification Database) contenente le informazioni essenziali per l'identificazione dei veicoli. Tale prodotto, di cui è riconosciuta l'efficacia sia in fase addestrativa che investigativa, è distribuita alle forze di polizia di oltre 100 paesi. Comunque è soprattutto l'evoluzione tecnologica che ha dato l'impulso maggiore alla riduzione dei furti. Ormai le case costruttrici, anche in base ai consigli forniti dagli investigatori nel corso delle periodiche riunioni che si tengono a livello europeo, hanno adottato di serie su tutti i modelli di auto, anche quelle più economiche, dei sistemi di sicurezza, tra cui

l'immobilizer e altre codifiche elettroniche, che rendono molto difficile il furto tramite forzatura delle portiere e accensione del motore. Altro motivo per cui sono aumentate le simulazioni, essendo indispensabili le chiavi originali.

Sul tema, poi, ci sono anche i dispositivi satellitari ...

Tra i dispositivi di allarme più efficaci, oltre quelli tradizionali, vi sono senz'altro quelli satellitari che permettono la localizzazione del veicolo tramite la centrale delle ditte fornitrici, in costante contatto con la sala operativa delle forze dell'ordine.

Infine Direttore, è possibile fornire qualche consiglio, regola o suggerimento agli automobilisti per non rimanere vittime di furti d'auto?

Sono tanti i consigli da dare e i comportamenti da osservare. Tra questi è buona norma utilizzare più antifurti perché il tempo a disposizione di un ladro è poco; scegliere accuratamente il luogo dove parcheggiare il

vi a bordo del veicolo; non lasciare i documenti di circolazione nell'auto; in caso di smarrimento delle chiavi, cambiare le serrature; verificare l'effettiva chiusura delle portiere, dei finestrini, del portabagagli e del tetto apribile; evitare di lasciare a vista oggetti che potrebbero attirare l'attenzione dei ladri.

In caso di riparazioni rivolgersi sempre ad officine di fiducia; in caso di fermate brevi non lasciare mai la chiave inserita nel quadro di accensione.

Se poi si è alla guida di un'autovettura di valore, in caso di incidente con lievi danni, prestare attenzione perché potrebbe trattarsi di un sistema per portare a termine il furto mentre si verifica l'esito dell'urto. Nel caso ci si trovi in luoghi isolati è buona norma raggiungere una stazione di servizio o un luogo pubblico.

In caso di furto, infine, ricordarsi di avvisare immediatamente il 112 o il 113 affinché le ricerche del veicolo siano inserite nella Banca Dati del Ministero dell'Interno. Ricordarsi, poi, di confermare la denuncia



proprio veicolo. Preferire a tal proposito luoghi possibilmente custoditi e se è notte indirizzarsi verso posti illuminati e frequentati; adottare sistemi antifurto che possano attirare l'attenzione dall'esterno; inserire il bloccasterzo; non custodire le doppie chia-

entro 48 ore presso un ufficio di Polizia, indicando la marca e il modello del veicolo, l'anno di immatricolazione, il colore, la targa, il telaio e tutti i possibili optional, nonché eventuali danni evidenti presenti sulla carrozzeria.

La lotta ai furti d'auto continua e la battaglia si vince anche grazie alla tecnologia. In tal senso i dispositivi satellitari rappresentano l'avanguardia per contrastare efficacemente il fenomeno.

Il satellitare, non solo come antifurto, diventerà sempre più diffuso tra gli automobilisti anche grazie a numerose e diverse funzionalità nel campo della sicurezza e della prevenzione.

La tecnologia potrebbe fare nulla se non la si rendesse facilmente accessibile e se non si attivassero parallelamente comportamenti consapevoli e socialmente responsabili.

Oggi il Gruppo Viasat sviluppa ed offre servizi utili al privato cittadino come al professionista o all'impresa di piccole e grandi dimensioni. Aiutiamo a sentirsi più sicuri, a proteggere le proprie cose, a risparmiare, a gestire le proprie attività, a rendere più sostenibile la vita per le proprie comunità.

L'IMPORTANZA DI SENTIRSI SICURI

La sicurezza è il bene di cui oggi si ha più bisogno. A cosa serve lo standard di vita raggiunto dalla maggior parte della popolazione occidentale se poi si rischia di perdere quel senso di protezione che serve agli automobilisti, ai cittadini, ai professionisti, alle aziende di piccole e grandi dimensioni per vivere la vita di tutti i giorni, la mobilità, il lavoro, gli affari. E proprio di sicurezza, tecnologia e servizi abbiamo parlato con **Roberto Cortesi**, Responsabile Marketing e Comunicazione di Viasat Group.

Dr. Cortesi, quanto la tecnologia ha contribuito al più generale tema della sicurezza stradale e all'erogazione di servizi ad essa correlata?

Molto. Credo fortemente che la tecnologia sia uno dei fattori che più ha contribuito alla sicurezza negli ultimi anni. La crisi che ha colpito la nostra economia ha messo a nudo un sistema fragile ed ha enfatizzato la necessità di recuperare valori solidi e di sviluppare una maggiore coscienza sociale. Non è un caso se le iniziative istituzionali (globali, comunitarie, nazionali e locali) relative alla sicurezza sulla strada hanno registrato accelerazioni sensibili nell'ultimo anno. C'è necessità di sentirsi più protetti ma anche di contenere i costi sociali che questa insicurezza comporta. La nostra azienda è sempre stata molto attenta a questi scenari, spesso anticipando i tempi con il lancio di servizi innovativi.

Apertura a nuovi scenari, quindi?

Assistiamo oggi ad una vera e propria rivoluzione: la sicurezza garantita dall'utilizzo dei dispositivi, la possibilità di rintracciare veicoli, persone e merci in tempo reale, l'utilizzo puntuale e statistico delle informazioni sui percorsi e sui comportamenti di guida hanno aperto orizzonti incredibili in cui Viasat si pone come protagonista di livello assoluto in ambito mondiale. La pluriennale esperienza nello sviluppo e nella produzione di sistemi elettronici, il know how acquisito attraverso l'analisi di oltre 1 miliardo di km ogni anno (tanti sono quelli

percorsi dai terminali di bordo), lo sviluppo e la gestione di piattaforme sw di centrale operativa hanno aperto al Gruppo collaborazioni e partnership economiche molto importanti con enti istituzionali, compagnie assicurative (le principali a livello europeo) e grandi imprese economiche/industriali internazionali.

Chi sono gli utenti finali dei servizi che offre il Gruppo?

Oggi Viasat sviluppa ed offre servizi utili al privato cittadino come al professionista o all'impresa di piccole e grandi dimensioni. La nostra tecnologia e le nostre persone aiutano il cittadino a sentirsi più sicuro ovunque, a proteggere le proprie cose ed a risparmiare; aiutano le aziende a ridurre i costi ed a gestire più efficientemente ed efficacemente le proprie attività; aiutano le pubbliche amministrazioni a rendere più sostenibile la vita per le proprie comunità attraverso l'erogazione di servizi per sostenere e preservare l'ambiente, promuovere e gestire la legalità, migliorare i servizi pubblici.

Un'ultima domanda. Ci sono le condizioni per proseguire su questa strada?

Viasat group è l'immagine del Made in Italy che vince. Un gruppo interamente italiano che si è rafforzato e continua a crescere, nonostante contesti e circostanze poco favorevoli, grazie alla forza delle idee, alla creatività, ai valori etici applicati all'impresa ed alla continua valorizzazione delle persone.

ASSICURAZIONI “SATELLITARI”

Tecnologia satellitare, polizza assicurativa e sicurezza: tre facce del medesimo fenomeno. Facile nella sua declinazione ma difficile nella sua assimilazione da parte degli automobilisti. Questo perché non tutti sanno che dotare la propria autovettura di dispositivi satellitari oltre che avere ricadute positive nel campo della sicurezza stradale, permette ingenti riduzioni del costo dell'RCAuto e di accedere a polizze personalizzate. Di tutto questo ci parla **Vittorio Verdone**, Direttore Auto, Consumatori e Distribuzione dell'ANIA, l'associazione Nazionale delle Imprese Assicurative.

Che livello di conoscenza hanno i consumatori sulla polizza assicurativa della propria autovettura?

Si possono ricavare alcune indicazioni utili per rispondere a questo interrogativo dal rapporto sulla “Customer satisfaction nel settore assicurativo”. Tale ricerca periodica, promossa dall'Area Consumatori dell'ANIA, ha fornito infatti risultati positivi quanto a grado di soddisfazione dei consumatori intervistati per l'informativa fornita dal proprio assicuratore. Oggi i consumatori sono nella condizione di acquisire livelli crescenti di conoscenza del “prodotto” assicurativo attraverso una pluralità di strumenti informativi previsti dal legge proprio a tale fine.

C'è la possibilità di calibrare e personalizzare la polizza legandola alle proprie esigenze e ai propri stile di guida. Cosa ne pensa di questa opportunità? E quanto è diffusa?

Certamente i contratti R.C.Auto, seppure in misura diversa a seconda delle scelte tariffarie dei diversi assicuratori, presentano molte possibilità di personalizzare la copertura assicurativa in funzione delle caratteristiche del veicolo, del suo conducente/proprietario e dell'utilizzo cui è destinato. Solo a titolo di esempio, oltre ai parametri “classici” - fra cui il sesso, l'età, la professione, la residenza del proprietario/conducente del veicolo e la classe di merito di bonus malus - attualmente esiste la possibilità di ottenere preventivi che tengono conto della sinistrosità degli ultimi 3/5 anni, dello stato anagrafico



dell'assicurato (single, coniugato..), della tipologia di guida (nucleo familiare, conducente unico, molteplicità di conducenti) del tipo di utilizzo del veicolo (lavoro, tempo libero, misto), della percorrenza e della eventuale proprietà di diversi tipi di veicolo (ad esempio moto per il lavoro e autovettura per il tempo libero). Anche per quanto concerne il veicolo un numero crescente di caratteristiche tecniche legate alla specifica marca/modello (rapporto peso/potenza, airbag e sistemi di frenatura abs e di stabilizzazione eps etc ..) sono prese in considerazione dagli assicuratori a fini di tariffazione.

Una ricerca, promossa dall'Area Consumatori dell'ANIA, ha fornito risultati positivi quanto a grado di soddisfazione dei consumatori intervistati per l'informativa fornita dal proprio assicuratore.

Tecnologia satellitare, polizza assicurativa e sicurezza: tre facce del medesimo fenomeno. Facile nella sua declinazione ma difficile nella sua assimilazione da parte degli automobilisti.

Viasat Group ha sottoscritto accordi con le principali compagnie assicurative che consentono un risparmio consistente, fino all'85% per la Polizza Furto e Incendio e al 65% per l'RC Auto. I consumatori questo lo devono sapere ed esserne consapevoli.

La presenza di dispositivi satellitari di tipo EDR sui veicoli costituirebbe un utile deterrente di comportamenti fraudolenti volti a simulare o ad esagerare dolosamente le conseguenze degli incidenti, e sarebbe auspicabile in particolar modo per quanto concerne i danni alla persona.



Installare sulla propria auto dispositivi satellitari, oltre che avere ricadute sulla sicurezza stradale, ha un impatto evidente anche sul costo della polizza. Cosa può dirci al riguardo?

Sul fronte "sicurezza stradale", alla tecnologia viene riconosciuto un ruolo di rilievo, seppure non esclusivo perché il comportamento rispettoso delle regole della circolazione è - e rimarrà sempre - un fattore determinante per evitare incidenti alla guida, insieme con altri fattori chiave quali lo stato delle infrastrutture, la numerosità e l'età del parco circolante, i controlli delle autorità etc.. In ogni caso tale fronte vede il settore particolarmente impegnato, attraverso la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, costituita proprio per diffondere la cultura della prevenzione e della sicurezza stradale, con particolare attenzione ai giovani utenti della strada.

Un esempio concreto di tecnologia applicata a fini di sicurezza è dato dal progetto "Scatola Rosa" - realizzata in collaborazione con Viasat Group - che aiuta le donne a fronteggiare i rischi in cui incorrono sulle strade: incidenti, guasti meccanici, aggressioni ed atti di violenza.

Sull'altro fronte, vale a dire quello dei costi e delle prestazioni delle polizze, i dispositivi satellitari hanno già giocato un ruolo positivo per i consumatori, poiché hanno contribuito alla riduzione dei prezzi delle garanzie assicurative contro il furto dei veicoli, scoraggiando i furti stessi e agevolando il ritrovamento dei veicoli e ad elevare il numero e la qualità delle prestazioni offerte dagli assicuratori di assistenza (non solo) stradale.

L'istallazione di questi dispositivi, poi, permetterebbe alle compagnie di difendersi dalle frodi alle assicurazioni. È così? E quanto è questo un malcostume diffuso?

Di certo la diffusa presenza di dispositivi satellitari di tipo EDR, (registratori di eventi) sui veicoli costituirebbe un utile deterrente di comportamenti fraudolenti volti a simulare o ad esagerare dolosamente le conseguenze degli incidenti, e sarebbe auspicabile in particolar modo per quanto concerne i danni alla persona. Nel nostro Paese infatti i sinistri con danni alla persona sono notoriamente molto più numerosi che nel resto d'Europa: secondo gli ultimi dati disponibili rappresentano oltre il 21% del totale dei sinistri R.C.Auto, vale a dire una percentuale doppia rispetto alla Francia e alla Germania (dati 2008: circa 810 mila sinistri con lesioni personali su circa 3,7 milioni di sinistri R.C.Auto).

Il fenomeno è particolarmente serio a causa dell'elevato numero delle cosiddette lesioni micropermanenti (fino a due punti invalidità) che, mentre in altri Paesi non vengono considerate, in Italia non solo sono molto diffuse (oltre il 70% dei sinistri con lesioni) ma costituiscono anche il substrato privilegiato per le frodi agli assicuratori.

In futuro la tecnologia potrà offrire nuove e utili opportunità tanto all'automobilista quanto all'assicuratore?

Potrebbero, per esempio, trovare un ulteriore sviluppo le cosiddette polizze R.C.Auto "PAYD" (Pay As You Drive) - nate dall'impiego dei dispositivi di telefonia cellulare e dei "satellitari" in ambito assicurativo - che prevedono il pagamento del premio in funzione dell'utilizzo del veicolo (cosiddette polizze "a consumo"). È pur vero che la probabilità di essere coinvolti in incidenti stradali non dipende solo dalla durata della circolazione, ma ad esempio anche dalle condizioni in cui si guida durante lo specifico periodo di copertura assicurativa (delle strade, del traffico...), dal proprio comportamento specifico alla guida etc. Alcune case automobilistiche, inoltre, stanno testando combinazioni di attrezzature (sensori, etilometri e videocamere) da installare sul veicolo per rilevare lo stato alcolemico del conducente e bloccarne l'accensione in presenza di valori non consentiti.

COL SATELLITARE POLIZZE “PERSONALIZZATE”

A cura di **Ferdinando Arduini** - Resp. Canale Assicurativo Viasat Group



Le applicazioni dei sistemi satellitari continuano la loro evoluzione: da sistemi di gestione allarmi a parte integrante del sistema informatico e organizzativo della gestione di polizze assicurative.

L'evoluzione dei sistemi satellitari prende le mosse dalle classiche applicazioni antifurto e antirapina che hanno consentito la nascita di questo mercato e che ne costituiscono ancora una parte importante, anche se di nicchia. Fin dalla nascita di queste applicazioni si è instaurata una collaborazione fra Viasat e importanti Compagnie di Assicurazione. Infatti il cliente effettuava un importante investimento nell'acquisto del satellitare grazie allo sconto sulla polizza furto che otteneva dalla Compagnia, la quale non faceva altro che mettergli a disposizione il risparmio conseguente alla riduzione dei furti prodotta dalla protezione del satellitare. Questa collaborazione ha portato

a condividere riflessioni su come utilizzare i sistemi satellitari in modo da ottenere ulteriori vantaggi per le Compagnie e per i loro clienti. Così sono state effettuate diverse sperimentazioni basate sulla possibilità di ricevere dai satellitari informazioni utili a rilevare la quantità (km, tempo) e il modo (tipo di strade, orari di utilizzo, numero di viaggi, ecc...) di uso dell'auto da parte del cliente. L'obiettivo era quello di utilizzare i sistemi satellitari per le polizze RCA per costruire nuovi modelli di tariffazione.

L'evoluzione della tecnologia satellitare e delle reti di telefonia mobile hanno reso possibile negli ultimi anni il passaggio dalla fase sperimentale a formule commerciali proposte in agenzia da parte delle principali Compagnie di Assicurazione: sono così nate polizze a consumo con costo proporzionale ai chilometri percorsi e proposte differentemente articolate con sconti inte-

I satellitari sono ormai diventati parte di un sistema informatico e organizzativo complesso per la gestione delle polizze assicurative.

Sono nate polizze a consumo con costo proporzionale ai chilometri percorsi e proposte differentemente articolate con sconti interessanti sulle diverse coperture e con premio inclusivo dell'apparato e dei servizi satellitari.

Il satellitare è ormai accettato da tutti i professionisti interessati (liquidatori, periti, autorità giudiziaria) come un testimone "super partes" che consente una gestione corretta della liquidazione dei sinistri.

In questo campo l'evoluzione è dietro l'angolo e nuove sfide si prospettano. Viasat è pronta ad affrontarle per vincerle: è anche questo che rende attraente la nostra attività.

ressanti sulle diverse coperture e con premio inclusivo dell'apparato e dei servizi satellitari. Dal punto di vista del cliente tutto è molto semplice e vantaggioso: si limita alla sottoscrizione della polizza per lui più conveniente, ne paga il premio (ridotto rispetto a quello tradizionale) e deve solo portare l'auto nell'officina prescelta per farsi installare gratuitamente il satellitare. Poi potrà viaggiare più sereno grazie ai servizi di assistenza della centrale operativa (soccorso stradale, emergenze, incidenti) e alla protezione contro il furto.

Dietro tutta questa semplicità in realtà c'è un complesso sistema informatico di Viasat che comunica automaticamente con il sistema della Compagnia per ricevere i dati dei nuovi clienti e delle loro autovetture, che gestisce in modo completamente automatico la logistica (movimentazione da magazzino e spedizione all'installatore) e il monitoraggio delle operazioni di installazione (scelta, prenotazione, collaudo) pilotando gli interventi del servizio clienti quando necessario per risolvere situazioni anomale.

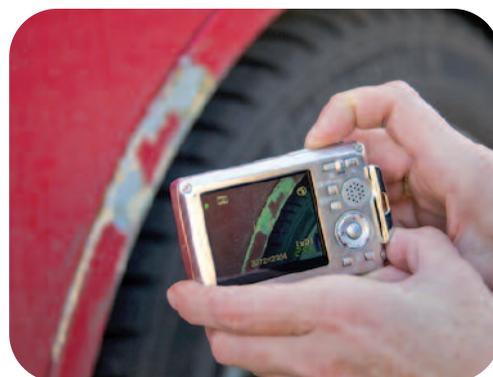
Il satellitare scarica con continuità dati alla centrale che li immagazzina, verifica ed elabora. Periodicamente Viasat invia alla Compagnia le informazioni ricevute dall'apparato ed elaborate per la gestione della polizza: così ogni mese vengono trasferiti i Km percorsi per l'addebito automatico sulla carta di credito del cliente del relativo importo di premio, piuttosto che i dati statistici di utilizzo del veicolo per la determinazione di altri parametri di tariffa. E il cliente può verificare questi dati nell'area riservata del sito dedicata a lui, con accesso protetto.

La grande quantità di clienti che hanno aderito a queste proposte ha consentito di verificare l'efficacia dei dati forniti dal satellitare per una gestione corretta della liquidazione dei sinistri: il satellitare è ormai accettato da tutti i professionisti interessati (liquidatori, periti, autorità giudiziaria) come un testimone "super partes" che consente di definire con chiarezza lo svolgersi dei fatti e quindi dare ulteriore validità a difesa di una denuncia corretta e di fornire elementi oggettivi a supporto della relativa richiesta di indennizzo. È evidente che il cliente corretto si sentirà protetto dal satellitare anche nella difesa delle proprie legiti-

time aspettative di indennizzo e avrà un motivo in più per essere soddisfatto dell'offerta della propria Compagnia. Per le Compagnie di assicurazione il sistema satellitare consente interessanti risparmi di tempo nella gestione delle pratiche di rimborso, con il rispetto dei termini di legge, con la possibilità di disporre di dati oggettivi sulla base dei quali valutare le responsabilità e l'entità dei danni subiti non solo dal veicolo ma anche dalle persone e, in buona sostanza, di liquidare più rapidamente il giustizio, ridurre il contenzioso e il ricorso all'autorità giudiziaria. Quindi risparmiare e dare un miglior servizio.

In quest'ottica è chiaro che i satellitari sono ormai diventati parte di un sistema informatico e organizzativo complesso per la gestione delle polizze assicurative che ne impiega le funzioni con continuità sfruttandone le capacità di calcolo e di correlazione con la cartografia elettronica. L'evoluzione è stata veramente notevole, al punto che ormai l'attenzione si è spostata dagli apparati di bordo all'intero sistema dei quali questi fanno parte e ai servizi che applicativi centrali sempre più potenti e sofisticati consentono di realizzare.

Ma noi in Viasat abbiamo la sicurezza che questa è solo una prima importante tappa di una evoluzione che proseguirà coinvolgendo altri importanti soggetti che si agguinceranno alle Compagnie di Assicurazione creando le condizioni di un ulteriore forte salto in avanti della diffusione di questi sistemi a prezzo di un aumento della complessità delle applicazioni e di nuovi problemi da risolvere. Quindi nuove sfide si prospettano e Viasat è pronta ad affrontarle per vincerle: è anche questo che rende attraente la nostra attività.



È ARRIVATO IL “RIMBORSO FACILE”

A cura di **Paolo Ravicchio** - canale Assicurativo Viasat Group

A tutti noi è sicuramente capitata la brutta esperienza di essere coinvolti in un incidente stradale. Sicuramente in quell'occasione, anche se non era successo nulla di grave, ci siamo sentiti insicuri e probabilmente a posteriori ci siamo resi conto di aver commesso degli errori.

Fateci caso: normalmente tutti, in caso di incidente, telefonano subito a qualcuno per farsi suggerire cosa fare. Infatti si tratta di una situazione di forte stress emotivo che condiziona negativamente la nostra capacità di controllare quello che facciamo. Pensate che sollievo disporre di un numero che si può chiamare sempre, giorno e notte, dove un operatore esperto vi suggerisce cosa fare, a partire dalla messa in sicurezza, alla eventuale richiesta d'intervento della polizia, al suggerimento di quali dati rilevare, come compilare il modulo di denuncia, fino alla verifica che le crocette siano messe nel modo giusto! E già, le crocette. Pochi sanno che sono gli elementi che vengono elaborati in automatico dalle Compagnie di assicurazione per determinare chi ha ragione e chi ha torto e spesso producono un risultato diverso e anche opposto alle intenzioni di chi ha firmato il modulo.

Bene, questo numero verde è il primo dei servizi che Viasat mette a disposizione dei clienti di “Rimborso Facile”. Non fatevi ingannare: il fatto che sia un servizio di Viasat non significa che si debba avere il satellitare. Il servizio infatti è proposto in due versioni una per chi ha anche l'apparato e una per chi non lo ha. Il numero verde è a disposizione di entrambi e consente di gestire in modo corretto anche situazioni particolari come: incidenti all'estero o con auto con targa estera, cosa fare in caso di disaccordo, recuperare i dati del proprietario dalla targa del veicolo che non si è fermato, dati dei testimoni, numero di passeggeri o altre persone coinvolte.

Ma Viasat, per i clienti di “Rimborso Facile”, non si ferma qui: il Servizio Sinistri verifica gli elementi forniti dal cliente, valuta le condizioni di ragione e attiva per suo conto la pratica di rimborso. Gli esperti di Viasat opereranno gratuitamente per ottenere il miglior rimborso, limitando il contenzioso per minimizzare il tempo di attesa. Quando serve Viasat si servi-



rà delle reti dei propri professionisti convenzionati e sarà anche in grado, quando necessario, di rappresentare il cliente in giudizio tramite la propria rete di avvocati che copre tutto il territorio nazionale.

Pensate quanto tempo risparmiato, quanti errori evitati e che sicurezza può dare avere fin da subito il parere di un esperto che vi spiega a cosa potete avere diritto come risarcimento del danno subito dall'autovettura e dalle persone coinvolte. E tutto senza spendere niente: basta essere abbonati al servizio che è esteso anche ai familiari del Cliente, e non solo per danni subiti in auto. Cosa dire: a fronte di un piccolo abbonamento un grande servizio, come è nella tradizione di Viasat.

In caso di incidente Viasat mette a disposizione il nuovo servizio “Rimborso Facile”. Il Servizio Sinistri verifica gli elementi forniti dal Cliente, valuta le condizioni di ragione e attiva la pratica di rimborso. Gli esperti opereranno per ottenere il miglior rimborso, limitando il contenzioso per minimizzare il tempo di attesa.

Il fatto che sia un servizio di Viasat non significa che si debba avere il satellitare. Il servizio infatti è proposto in due versioni una per chi ha anche l'apparato e una per chi non lo ha. Il numero verde è a disposizione di entrambi.

Consistenza del parco veicolare suddiviso per categoria

Anni	Motocicli	Motocarri	Autovetture	Autobus	Autocarri merci e speciali	Motrici	Altri veicoli	Totale
1986	2.204.750	420.155	23.495.414	77.886	1.882.231	48.128	534.101	28.662.665
1987	2.383.692	443.483	24.320.167	74.114	1.944.992	49.669	584.757	29.800.874
1988	2.410.628	460.441	25.290.250	75.820	2.058.008	57.064	613.520	30.965.731
1989	2.430.704	452.520	26.267.431	76.313	2.172.007	62.462	626.768	32.088.205
1990	2.509.819	464.852	27.415.828	77.731	2.348.992	67.780	670.116	33.555.118
1991	2.543.186	462.575	28.434.923	78.649	2.447.552	72.069	697.155	34.736.109
1992	2.560.037	456.300	29.429.628	78.179	2.531.813	74.135	713.402	35.843.494
1993	2.526.761	444.125	29.652.024	76.974	2.569.008	75.028	714.006	36.057.926
1994	2.539.835	433.255	29.665.308	76.076	2.637.884	75.564	754.860	36.182.782
1995	2.530.750	415.665	30.301.424	75.023	2.708.801	79.631	764.600	36.875.894
1996	2.531.946	422.041	29.910.932	80.610	2.875.697	89.758	782.381	36.693.365
1997	2.557.356	412.081	30.154.914	81.478	2.967.714	93.297	781.937	37.048.777
1998	2.699.274	405.048	31.056.004	83.521	3.090.070	97.743	789.885	38.221.545
1999	2.975.651	399.440	32.038.291	85.762	3.221.335	106.726	799.974	39.627.179
2000	3.375.782	390.097	32.583.815	87.956	3.377.573	115.958	812.596	40.743.777
2001	3.732.306	382.149	33.239.029	89.858	3.541.545	124.149	827.591	41.936.627
2002	4.049.592	375.313	33.706.153	91.716	3.751.600	132.622	843.330	42.950.326
2003	4.375.947	370.751	34.310.446	92.701	3.933.930	139.402	855.758	44.078.935
2004	4.574.644	342.739	33.973.147	92.874	4.015.612	142.413	809.478	43.950.907
2005	4.938.359	344.827	34.667.485	94.437	4.179.659	148.173	812.161	45.185.101
2006	5.288.818	310.555	35.297.282	96.099	4.331.747	151.704	852.939	46.329.144
2007	5.590.259	305.590	35.680.097	96.419	4.437.638	153.912	867.432	47.131.347
2008	5.859.094	300.890	36.105.183	97.597	4.534.704	157.007	882.463	47.936.938

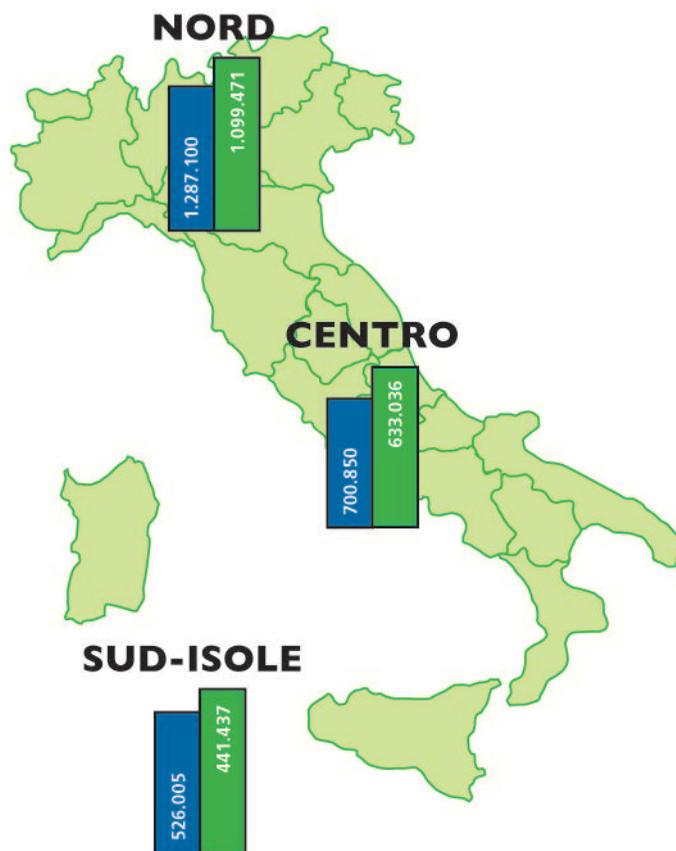
Fonte: A.C.I. - Statistiche automobilistiche

Immatricolazioni autovetture in valori assoluti

fonte: *Interautonews*



Totale Nazionale -13,54%



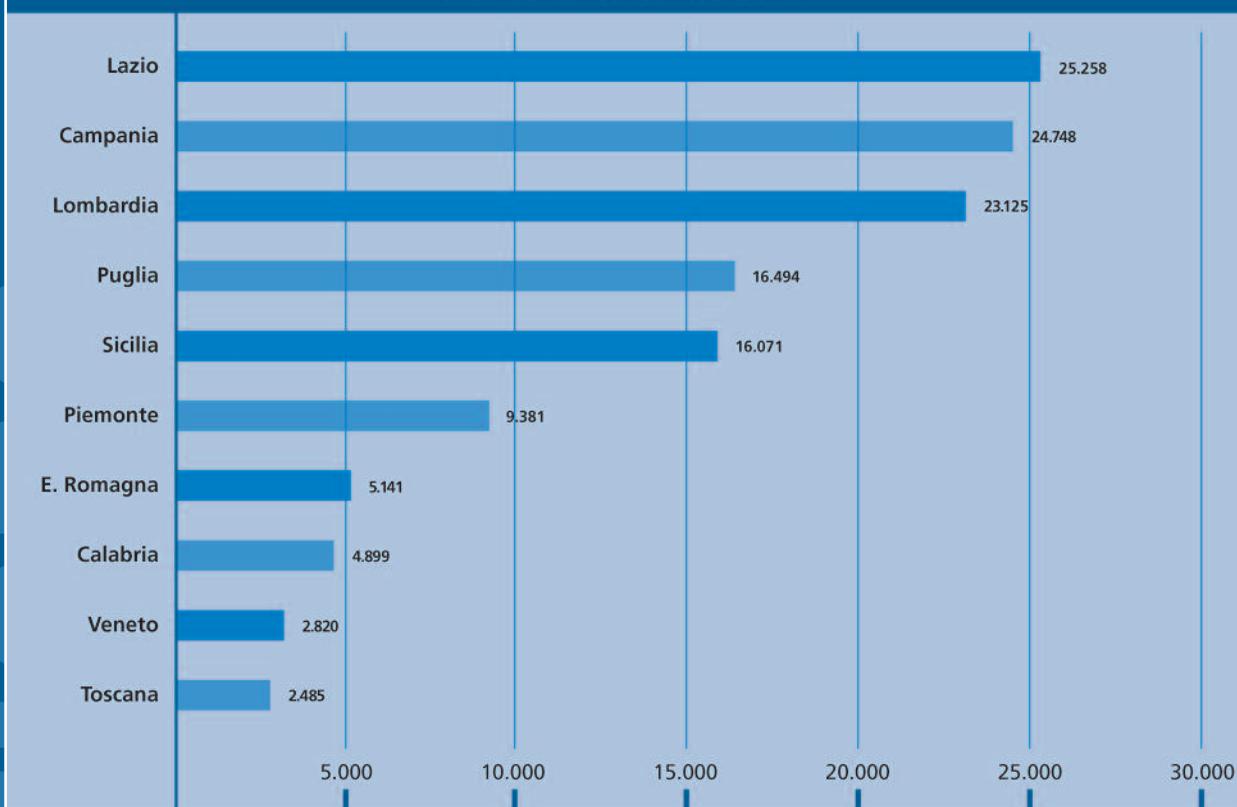
Statistica furti e rinvenimenti autoveicoli per regione

Autovetture rubate			Autovetture rinvenute		
Regione	2007	2008	Regione	2007	2008
Piemonte	11.332	9.381	Piemonte	7.645	5.860
Valled'Aosta	51	61	Valled'Aosta	38	45
Liguria	2.542	1.936	Liguria	2.186	1.481
Lombardia	27.272	23.125	Lombardia	16.071	12.799
Trentino	251	167	Trentino	186	135
Veneto	4.338	2.820	Veneto	3.509	2.070
Friuli	463	373	Friuli	320	247
E. Romagna	6.671	5.141	E. Romagna	4.984	3.777
Marche	1.201	964	Marche	779	648
Toscana	3.350	2.485	Toscana	2.348	1.793
Umbria	897	719	Umbria	635	550
Lazio	30.225	25.258	Lazio	11.529	8.737
Abruzzo	1.912	1.896	Abruzzo	922	902
Molise	441	326	Molise	93	97
Campania	27.522	24.748	Campania	11.672	9.799
Puglia	19.446	16.494	Puglia	9.530	8.399
Basilicata	446	421	Basilicata	105	99
Calabria	7.309	4.899	Calabria	4.305	2.655
Sardegna	2.373	2.402	Sardegna	1.277	1.249
Sicilia	18.173	16.071	Sicilia	9.215	7.982
Totale nazionale	166.215	139.687	Totale nazionale	87.349	69.324

Andamento nazionale 2001 - 2008



Prime 10 regioni per furti - 2008



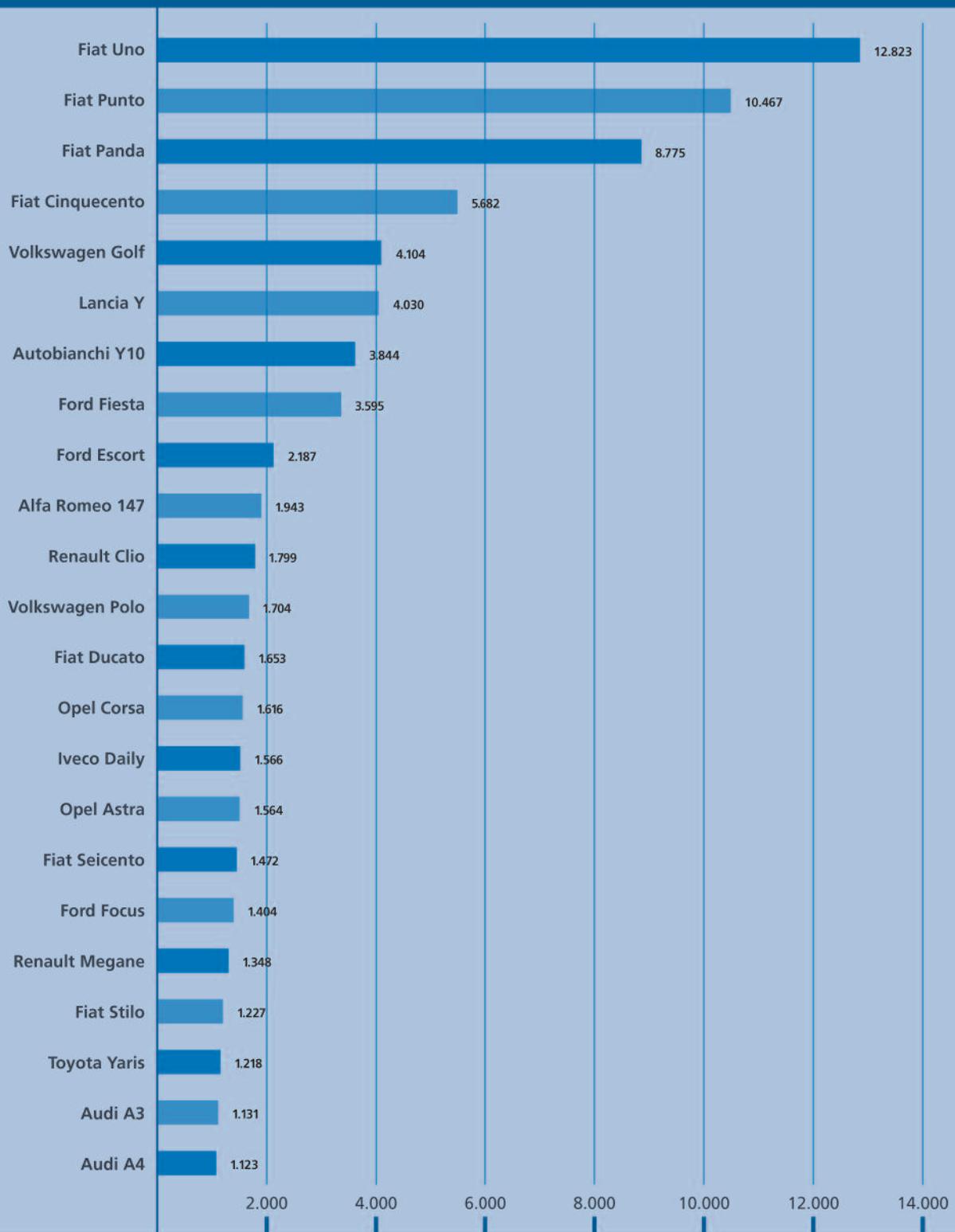
Fonte: Polizia Stradale

Statistica furti e rinvenimenti autoveicoli per grandi comuni

Autovetture rubate			Autovetture rinvenute		
Comuni	2007	2008	Comuni	2007	2008
Torino	9.433	7.890	Torino	6.344	4.860
Milano	18.945	15.864	Milano	10.932	8.675
Genova	1.877	1.366	Genova	1.738	1.132
Venezia	612	414	Venezia	469	273
Bologna	2.401	1.842	Bologna	1.716	1.384
Firenze	1.121	743	Firenze	762	506
Roma	27.658	23.210	Roma	10.448	8.019
Napoli	19.121	17.349	Napoli	8.666	7.330
Bari	10.355	9.283	Bari	4.527	4.244
Catania	9.371	8.797	Catania	4.937	4.332
Palermo	5.072	4.156	Palermo	2.562	2.348

Fonte: Polizia Stradale

Classifica furti per modello - 2008



Fonte: Polizia Stradale



Assistenza meccanica e sanitaria

Anche nel 2009 l'auto si riconferma il mezzo di trasporto preferito dagli italiani. Che sia la libertà di movimento che solo l'automobile è in grado di offrire, che sia il "male minore o necessario" o il "miglior mezzo di trasporto possibile" per raggiungere il proprio posto di lavoro, per poter svolgere la propria professione o per gli spostamenti quotidiani, la netta preferenza degli italiani verso la mobilità privata sconfinava in un attaccamento quasi eccessivo. Le tante auto in giro, a fronte di una infrastruttura stradale che resta ancorata al palo, e gli stili di guida non adeguati, partecipano in maniera

determinante alla rischiosità stradale. È necessario quindi essere pronti ad affrontare al meglio le conseguenze di eventuali problemi che possono capitare: dal guasto meccanico, all'incidente, al malore. Ecco allora che poter richiedere un'assistenza meccanica e/o sanitaria, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, ovunque si sia, contribuisce in maniera significativa alla nostra sicurezza. E oggi la tecnologia, questo lo consente.

È infatti l'azione combinata "prevenzione/installazione di dispositivi satellitari" la risposta migliore, più efficiente, per vivere la strada in tutta tranquillità.

Il programma di azione europeo per la sicurezza stradale è alle battute finali e già in ambito comunitario si sta lavorando per individuare le linee guida del prossimo European Road Safety Action Programme (2010-2020). È questo quindi il momento giusto per fare il punto della situazione sui risultati ottenuti negli anni precedenti e sugli obiettivi per i prossimi dieci. Sul tema abbiamo sentito **Sergio Dondolini**, Direttore Generale per la sicurezza stradale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

RISCHIOSITÀ STRADALE: ECCO I NUMERI

Gentile Direttore, sta per terminare il programma di azione europeo per la sicurezza stradale al 2003/2010. Quali obiettivi sta ottenendo? Ha rispettato tutte le aspettative?

Come noto, nel 2008, secondo gli ultimi dati ISTAT disponibili, gli incidenti stradali in Italia hanno determinato 4.731 morti e 310.739 feriti, con un costo per lo Stato, le imprese e le famiglie di circa 30 miliardi di Euro pari a circa il 2% del PIL. L'Unione europea, nel 2001, ha fissato l'obiettivo di ridurre del 50% la mortalità sulle strade entro il 2010, intervenendo in modo incisivo sui livelli di sicurezza stradale dei Paesi membri. Anche se questo obiettivo rappresenta una meta molto difficile da raggiungere dal nostro Paese, come d'altronde per molti altri Paesi dell'U.E., l'adesione ad una strategia comune europea ha reso possibile uno scambio di idee, di esperienze e di pratiche che, di certo, ha costituito per tutti un forte stimolo ad intervenire nel settore della sicurezza stradale ed ha favorito la positiva evoluzione di questi ultimi anni. Per quanto riguarda l'Italia, comunque, l'intenso impegno profuso nel settore ha consentito di raggiungere risultati importanti. Dal 2001 al 2008, infatti, i decessi per incidente stradale sono diminuiti del 33,3% e, in ambito europeo, siamo riusciti ad allinearci alla media dell' UE-27 (Unione europea a 27 membri), con un tasso di mortalità pari a 7,8 morti ogni 100.000 abitanti. Inoltre, se le stime relative al 2009, calcolate sulla base dei dati parziali rilevati dalla Polizia Stradale e dall'Arma dei Carabinieri, saranno confermate, quando saranno disponibili i da-

ti ufficiali complessivi, l'Italia potrebbe raggiungere una riduzione della mortalità per incidente stradale di circa il 40% rispetto al 2001, il che determinerebbe un forte avvicinamento all'obiettivo di riduzione del 50% dei decessi entro il 2010.

Naturalmente, la speranza è che nel corso del 2010 ci possa essere quell'ulteriore balzo in avanti che potrà consentirci di centrare questo ambizioso obiettivo.

È in via di definizione il documento che allunga l'azione fino al 2020. Cambiano ambizioni e obiettivi?

Attualmente, in sede europea, si è al lavoro per la programmazione degli obiettivi del "quarto programma d'azione europeo per la sicurezza stradale", relativo per l'appunto al decennio 2011-2020.

Lo scorso mese di dicembre, a Bruxelles, si è tenuta una conferenza internazionale sui risultati della consultazione pubblica sui possibili obiettivi da fissare al 2020, e da più parti è emersa l'esigenza di ampliare il target degli obiettivi, superando l'attuale limitazione alla sola mortalità.

I possibili obiettivi al 2020 potrebbero comunque essere i seguenti: riduzione della mortalità del 40% entro il 31 dicembre 2020; introduzione di un target per la riduzione dei feriti gravi; introduzione di un target di riduzione per la mortalità dei bambini.

Oltre a questi, sembra piuttosto condivisa, a livello europeo, l'idea di proporre, un certo numero di ulteriori nuove misure che focalizzano su specifiche aree di intervento come, ad esempio: il contenimento della velocità ec-

L'adesione ad una strategia comune europea ha costituito per tutti un forte stimolo ad intervenire nel settore della sicurezza stradale ed ha favorito la positiva evoluzione di questi ultimi anni.

La sicurezza stradale rappresenta una priorità di intervento del Ministero, finalizzata alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei cittadini: i campi di intervento sui quali abbiamo lavorato sono stati molteplici e diffusi.

Le città rappresentano dei luoghi, contrariamente a quanto si crede, ad alto rischio, sotto il profilo della sicurezza stradale. I maggiori progressi li abbiamo registrati senza dubbio nell'ambito autostradale.

Il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta, la velocità elevata e l'alterazione dello stato psico-fisico del conducente, sono i comportamenti a rischio che causano il numero maggiore di incidenti.



cessiva; la guida sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti; l'uso delle cinture di sicurezza, anche sui sedili posteriori; l'uso dei sistemi di ritenuta per bambini.

Sono stati proposti anche ulteriori focus sulle nuove tecnologie per la salvaguardia della sicurezza come i sistemi di controllo automatico della velocità o l'introduzione di sistemi evoluti per il soccorso e cure sanitarie post-incidente di livello specializzato con l'ausilio del sistema e-call (chiamata automatica di emergenza in caso di incidente).

Quali iniziative ha messo in campo il ministero per intervenire efficacemente sul problema dell'incidentalità stradale?

Partendo dalla considerazione che la sicurezza stradale rappresenta certamente una delle principali priorità di intervento del Ministero, finalizzata alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei cittadini, i campi di intervento sui quali abbiamo lavorato in questo delicato settore sono stati molteplici e diffusi. Per esigenze di sintesi mi limiterò a ricordare alcuni dei principali interventi.

Cercando di agire, per quanto possibile, in una logica di strategia sistemica ed integrata, tra le specifiche azioni portate avanti in questi ultimi anni si è spaziato dalle campagne di comunicazione istituzionale diffuse sui principali mass-media (TV, radio,

giornali, internet, ecc...) alla revisione del codice della strada che, tra l'altro, ha visto un inasprimento delle sanzioni per i comportamenti più rischiosi.

In uno sforzo di collaborazione del Ministero con le Forze di Polizia nazionali, poi, si è reso possibile l'incremento dei controlli su strada, specialmente nel campo della guida in stato di ebbrezza alcolica. Abbiamo infatti fornito alla Polizia Stradale ed ai Carabinieri 76 autovetture attrezzate, circa tremila strumenti per il controllo dell'alcolemia (sia etilometri omologati che precursori), 1250 kit per i controlli sulle sostanze stupefacenti, oltre 230 dispositivi per il controllo delle infrazioni, ecc...

Sempre nel settore normativo stiamo lavorando per giungere a normative di omologazione di barriere di sicurezza sempre più sicure, specialmente per i motociclisti.

Abbiamo siglato diversi protocolli di intesa tra i quali uno con Poste Italiane per avviare progetti pilota finalizzati alla riduzione dell'incidentalità stradale sul lavoro e nei tragitti casa-lavoro ed uno con i principali soggetti privati operanti nel campo della guida sicura avanzata, al fine di ampliare e migliorare le competenze e le capacità dei titolari di patente di guida e specialmente dei giovani guidatori.

Per quanto riguarda l'attuazione del PNSS,

dopo aver sboccato le procedure amministrative relative ai primi due programmi annuali di attuazione, abbiamo avviato il terzo ed il 4° ed il 5° sono in fase di avvio.

Infine, con l'istituzione e l'aggiornamento della piattaforma telematica del nuovo CCISS, abbiamo posto le basi per un miglioramento dei servizi di infomobilità.

Andando sui numeri, come varia l'incidentalità a seconda della tipologia di strada? Dove si registrano i maggiori progressi?

Con riferimento ai dati ufficiali, mediamente, negli ultimi anni si sono avute delle ripartizioni che seguono il seguente ordine di grandezza: il 70-75% dell'incidentalità in zona urbana, con il 43-45% della mortalità; il 20-25% dell'incidentalità sulle strade extraurbane, con il 44-46% della mortalità; il 5-6% dell'incidentalità in autostrada, con il 9-10% della mortalità.

Ciò detto, non posso non evidenziare come le città rappresentino dei luoghi, contrariamente a quanto si crede, ad alto rischio, sotto il profilo della sicurezza stradale.

I maggiori progressi li abbiamo registrati senza dubbio nell'ambito autostradale, dove con l'applicazione del sistema automatico di rilevazione della velocità media (TUTOR) su alcune tratte si sono raggiunti dei tassi di riduzione della mortalità superiori al 50%.

Quali sono i comportamenti che causano maggiormente gli incidenti?

Le statistiche ufficiali indicano tre principali cause: il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità elevata, che da sole costituiscono il 44% dei casi. L'alterazione dello stato psico-fisico del conducente, pur non rappresentando una causa percentualmente elevata è sicuramente significativa per gravità.

Infine Direttore, che ruolo gioca la tecnologia per innalzare il livello di sicurezza? La stessa commissione europea sta portando avanti il progetto "automobile intelligente", di che cosa si tratta?

Personalmente, ritengo essenziale, prima di ogni altra cosa, la cultura della sicurezza stradale, che rappresenta il vero perno su cui occorre lavorare di più. Fatta questa doverosa premessa, in quell'ottica di sistema cui prima ho

accennato, anche l'uso di dispositivi tecnologici credo possa dare un importante contributo.

Negli ultimi anni, le nuove tecnologie sono state protagoniste del miglioramento della sicurezza dei veicoli stradali attraverso la diffusione dei dispositivi atti sia per evitare gli incidenti (sicurezza attiva), sia per attenuare le conseguenze di possibili incidenti (sicurezza passiva). L'attuale lavoro che impegna anche la Commissione Europea è volto a rendere attuabili sistemi di comunicazione terra/bordo, cercando di identificare le barriere all'introduzione sul mercato di queste nuove tecnologie. Nel febbraio 2006, la Commissione ha lanciato il progetto "Automobile Intelligente" per accelerare lo sviluppo di un sistema di trasporto stradale più sicuro in tutti i Paesi dell'Unione. Per "intelligente" si intende un veicolo in grado, automaticamente, di sopperire ad eventuali azioni scorrette od omissioni del conducente, ovvero aiutarlo a prendere le giuste decisioni nei tempi giusti e, infine, ad attivare una serie di alert e di segnalazioni in caso di pericolo o in caso di incidente.

Solo per citare alcuni di questi dispositivi, possiamo ricordare l'apparato radar che allerta in caso di non mantenimento della distanza di sicurezza, o il dispositivo che attiva la frenata di emergenza in caso di riconoscimento del pedone, i fari adattativi che si adeguano al traffico stradale e il sistema denominato e-call che si mette in comunicazione con una centrale di soccorso in caso di incidente, riducendo drasticamente i tempi del soccorso sanitario.

Anche l'applicazione della cosiddetta "scatola nera", ad esempio, potrebbe avere una pratica applicazione sui veicoli stradali, sortendo, di fatto, un duplice effetto positivo. Il primo connesso con l'aiuto alla ricostruzione della dinamica dell'incidente, il secondo legato all'effetto dissuasivo che i conducenti subiscono sapendo che sul loro veicolo è installato un dispositivo che registra i parametri essenziali di guida e di comportamento. Questi ed altri dispositivi sarà possibile vedere sui veicoli stradali del prossimo futuro, se, naturalmente, vi sarà quel generale consenso, che ne permetterà l'adozione, tra Stati membri, industria automobilistica, costruttori di componenti, opinione pubblica e infine anche l'utenza che dovrà stimolarne la domanda per renderne possibile la pratica applicazione.

Negli ultimi anni, le nuove tecnologie sono state protagoniste del miglioramento della sicurezza dei veicoli stradali attraverso la diffusione dei dispositivi atti sia per evitare gli incidenti (sicurezza attiva), sia per attenuare le conseguenze di possibili incidenti (sicurezza passiva).

Viasat Group già da anni fornisce equipaggiamenti che consente l'attivazione dei servizi di emergenza con l'identificazione automatica dell'esatta posizione del veicolo.



Scelte progettuali adeguate, best practices gestionali, soluzioni tecnologiche innovative ed educazione stradale sono tutti elementi che concorrono al miglioramento dei livelli di sicurezza.

Le autostrade sono l'unico sistema stradale in Italia vicino al pieno raggiungimento degli obiettivi comunitari di dimezzamento del numero delle vittime della strada entro il 2010.

LA SICUREZZA “VIAGGIA” IN AUTOSTRADA

Le autostrade sono da sempre il banco di prova di tecnologie e procedure operative all'avanguardia, soprattutto in materia di sicurezza e gestione dell'infrastruttura e del traffico, considerando che parliamo di una rete che con i suoi 5.700 km circa (pari al 3% della rete stradale primaria italiana) costituisce l'asse portante del sistema nazionale dei trasporti e sostiene il 25% della mobilità nazionale. Rete aumentata come estensione dell'11,6% negli ultimi 30 anni a fronte di un incremento dei traffici del 190% circa. Di tutto ciò ed anche di sicurezza, assistenza e controllo del traffico per favorire una graduale e costante riduzione dell'incidentalità stradale, abbiamo parlato con **Massimo Schintu**, Direttore Generale di AISCAT.



Direttore, i numeri raccontano di una incidentalità drasticamente ridotta in autostrada. Come si è ottenuto questo risultato?

La riduzione di incidentalità è il frutto di continui interventi specifici sulla rete e dell'implementazione di soluzioni tecniche e gestionali sempre più innovative e all'avanguardia, che spesso rappresentano un modello di riferimento per tutto il sistema viario europeo e che vanno dalla riqualificazione infrastrutturale - pavimentazioni drenanti-fonoassorbenti su circa il 70% della rete, progressivo ammodernamento di barriere di protezione e attenuatori d'urto, segnaletica, illuminazione, ecc. -, al potenziamento delle dotazioni tec-

nologiche e dei Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS), alla progettazione e realizzazione di nuovi strumenti ad alto valore aggiunto nel contesto mondiale (come il Safety TUTOR). L'impegno notevole profuso dall'intero settore, sia in termini di risorse investite che di gestione quotidiana, ha garantito degli ottimi risultati nel corso degli ultimi anni, con una riduzione dei decessi del -42,7% e una riduzione in termini di tasso di mortalità pari al -48,2% nel periodo 2002-2008, che fanno del comparto delle concessionarie autostradali l'unico sistema stradale in Italia vicino al pieno raggiungimento degli obiettivi comunitari di dimezzamento del numero delle vittime

della strada entro il 2010. Questo andamento è confermato dai dati registrati fino ad ottobre 2009, con un ulteriore decremento di quasi il 32% del numero dei morti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

In questo quadro corre l'obbligo di valorizzare il costante e prezioso impegno del Servizio di Polizia Stradale, che opera in via esclusiva lungo la rete autostradale.

È necessario, infine, portare anche in conto l'attenzione del Governo, che in tale ambito, si è fatto portavoce della necessità primaria di ricondurre il comportamento degli automobilisti al pieno rispetto delle regole indicate nel Codice della Strada: le modifiche normative volte ad inasprire, in via mirata e dove necessario, le sanzioni per i trasgressori, tutelano chi la strada la utilizza nella maniera corretta e colpiscono coloro che viceversa con il loro comportamento aumentano il rischio della circolazione propria ed altrui.

In caso di incidente è importante poter gestire al meglio i soccorsi. Cosa può dirci al riguardo? E che ruolo gioca la tecnologia?

Ribadendo il ruolo della prevenzione e della cultura della sicurezza stradale come cardine di qualsiasi politica di riduzione e contrasto dell'incidentalità, certamente l'uso delle tecnologie è e sarà sempre più elemento imprescindibile per governare un sistema eccezionalmente complesso. Basti pensare che la rete autostradale a pedaggio assorbe quasi un quarto della mobilità nazionale e vede una media di oltre 4 milioni di veicoli al giorno. In questo contesto, quindi, il ruolo della tecnologia è fondamentale perché, oltre ad accelerare il processo gestionale degli interventi, offre una serie di strumenti unici. Parliamo di un sistema che, ad oggi, è composto da 35 sale radio operative h24, 4.431 telecamere, 930 tra centraline meteo e rilevatori di ghiaccio e nebbia, 7.070 colonnine SOS per le chiamate di emergenza, 500 spire e boe e nel quale la velocità della comunicazione e il coordinamento dell'informazione sia interna, tra tutti gli operatori coinvolti (ad esempio con sistemi di allerta automatica in tempo reale del servizio di soccorso meccanico), sia esterna, verso gli utenti (attraverso i 1.900 PMV circa installati, CCISS, radio nazionali, locali, internet, call-center e numeri dedicati), rappresenta l'elemento cardine per garantire efficacia ed efficienza di azione.

Gli automobilisti hanno poi la possibilità di dotare la propria autovettura di dispositivi, anche satellitari, utili per richiedere e attivare un intervento immediato, qualora fosse necessario. Quanto quest'aspetto avrebbe ricadute positive sulla sicurezza?

L'AISCAT ha sempre seguito con estremo interesse nel corso degli ultimi anni l'evoluzione dei differenti progetti per sviluppare, in maniera coordinata ed integrata a livello europeo, l'utilizzazione e l'applicazione delle più avanzate tecnologie al trasporto stradale, fornendo inoltre il proprio contributo ad alcuni di questi. Sono progetti che hanno consentito di sviluppare stretti legami di cooperazione soprattutto nel settore autostradale in concessione tra soggetti appartenenti a Stati membri differenti tra loro, dimostrando sostanzialmente che lo scambio di esperienze e buone pratiche, unitamente all'analisi congiunta di tematiche comuni a tutti gli operatori del settore, possono produrre dei risultati concreti e positivi in termini di miglioramento della sicurezza stradale, delle condizioni di mobilità e di informazioni su traffico e viabilità, nonché di implementazione di nuovi servizi a beneficio degli utenti.

È quindi con impegno, interesse e passione che i concessionari autostradali supportano iniziative europee quali il programma EasyWay, il più importante programma di dimensione europea per la definizione e la promozione delle più innovative tecnologie applicate ai trasporti stradali, nel quale l'Aiscat svolge un ruolo attivo anche sui temi connessi all'e-safety (e all'e-call in particolare), affinché questi nuovi strumenti contribuiscano all'effettivo incremento della sicurezza, attraverso l'ottimizzazione del processo di comunicazione e informazione e alla valorizzazione delle procedure e delle sinergie operative esistenti.



Il ruolo della prevenzione e della cultura della sicurezza stradale sono i cardini di qualsiasi politica di riduzione e contrasto dell'incidentalità, così come l'uso delle tecnologie è e sarà sempre più elemento imprescindibile per governare un sistema eccezionalmente complesso.

Un plauso al costante e prezioso impegno del Servizio di Polizia Stradale, che opera in via esclusiva lungo la rete autostradale. Ma anche al Governo che in materia sicurezza stradale è sempre molto attento.

TECNOLOGIA E PROFESSIONALITÀ PER I SOCCORSI STRADALI

Il fenomeno dell'incidentalità stradale è tra le prime cause di intervento di ARES 118. La patologia per cui inviamo più spesso ambulanze è infatti quella di origine traumatica in seguito ad incidenti stradali.

“Una volta, in medicina, la sfida era quella di tenere in vita il paziente, oggi è invece quella di restituire il paziente alla vita normale che aveva prima dell'incidente. Ed in questo sono essenziali sia la velocità che la professionalità”. Proprio l'immediatezza del soccorso medico, quindi è essenziale in termini di vite salvate o riduzione dell'entità del danno. E per accelerare le procedure di intervento la tecnologia gioca un ruolo da protagonista. Sul tema abbiamo incontrato **Marinella D'Innocenzo**, Direttore Generale di ARES 118.

Direttore, nell'ambito delle emergenze ed urgenze è possibile inquadrare il fenomeno dell'incidentalità stradale?

Il fenomeno dell'incidentalità stradale è tra le prime cause di intervento di ARES 118.

La patologia per cui inviamo più spesso ambulanze è infatti proprio quella di origine traumatica e gran parte di questi pazienti vengono soccorsi in seguito ad incidenti stradali.

Sono disponibili numeri e dati che possano quantificare gli interventi di soccorso per i traumatizzati della strada?

Per tutta la regione Lazio parliamo di circa 65.000 interventi annui per patologie legate ad incidenti stradali, su un totale di 350.000 soccorsi annui effettuati dall'ARES 118.

Una volta richiesto, come si articola il sistema di soccorso?

Va spiegato innanzitutto come funziona il sistema 118 nella regione Lazio.

Il Lazio, insieme con la Lombardia, sono le due uniche regioni italiane ad aver creato un'azienda pubblica specifica per la gestione dell'emergenza sanitaria territoriale. L'organizzazione del servizio si basa su un sistema costituito da Centrali Operative 118 esistenti in ognuna delle cinque province laziali.

Le Centrali operative provinciali sono i luoghi fisici in cui confluiscono le chiamate dei cittadini che hanno bisogno di aiuto.

Dislocate sul territorio di ogni rispettiva provincia, poi, insistono le Postazioni Territoriali 118 dalle quali partono i mezzi di soccorso in risposta alle chiamate di soccorso pervenute. L'ARES 118 garantisce la copertura sanitaria in emergenza sull'intero territorio regionale anche attraverso il Servizio di Elisoccorso.

Una volta ricevuta la chiamata al numero 118, l'operatore di centrale effettua un'intervista per cercare di comprendere l'entità ed il tipo di patologia del paziente, oltre agli elementi identificativi del target da raggiungere (indirizzo, recapiti telefonici...). In base alle risposte ed alla conseguente valutazione, l'operatore assegna un codice colore di gravità ed invia il mezzo di soccorso ritenuto più adeguato e più vicino al luogo in cui è stato segnalato l'evento. Interviene quindi l'ambulanza e trasporta il paziente nel presidio ospedaliero di riferimento o, su segna-





lazione della centrale operativa, presso il presidio ospedaliero più idoneo ad affrontare e risolvere la situazione sanitaria di emergenza, nel rispetto dei bacini ospedalieri di afferenza territoriale individuati dal piano sanitario regionale.

Quanto è importante la tempestività di intervento in termini di vite salvate o riduzione del danno fisico?

Molto, ma la velocità non è tutto. Occorre infatti che il soccorso sia effettuato con professionalità, secondo gli standards europei di riferimento.

Una volta, in medicina, la sfida era quella di tenere in vita il paziente, oggi è invece quella di restituire il paziente alla vita normale che aveva prima dell'incidente. Ed in questo sono essenziali sia la velocità che la professionalità.



Proprio per ottimizzare gli interventi la tecnologia può far molto. Ed allora quanto sarebbe utile dotare le automobili di quei dispositivi tecnologici idonei ad attivare immediatamente il soccorso proprio al fine di accelerare l'intervento medico e ridurre i tempi di attesa?

Se si tratta di dispositivi già testati, penso possano essere di valido aiuto al sistema 118. Utili soprattutto per dare una geolocalizzazione dell'evento di soccorso, riducendo la possibilità di errore nel raggiungimento del target.

Infine Direttore, come può contribuire il medico nel miglioramento delle conoscenze sui principali fattori di rischio e sugli effetti degli incidenti stradali?

Credo che un'informazione corretta, fatta da professionisti, possa fungere da deterrente ad alcuni comportamenti "criminosi" posti in essere dagli automobilisti.

Per fare campagne informative convincenti, è però necessario che le aziende pubbliche abbiano maggiore possibilità di accedere agli spazi pubblicitari previsti dalla vigente normativa per realizzare campagne sociali di informazione. Il sistema 118, mancando di un coordinamento nazionale, dal momento che il legislatore ne ha previsto un'organizzazione regionale autonoma, non ha ancora il peso necessario per accedere a questi spazi dedicati.

Una volta la sfida era quella di tenere in vita il paziente, oggi è invece quella di restituire il paziente alla vita normale che aveva prima dell'incidente. Ed in questo sono essenziali sia la velocità che la professionalità.

La tecnologia? Può essere di valido aiuto al sistema 118, utili soprattutto per dare una geolocalizzazione dell'evento di soccorso, riducendo la possibilità di errore nel raggiungimento del target.

I costruttori sono stati costretti ad essere molto attenti alla sicurezza: le normative europee sono molto severe e gli stessi automobilisti sono diventati attentissimi alla robustezza dei veicoli.

Il futuro è per le tecnologie che agiscono autonomamente, e in modo semplice, sulla vettura. Ci sono tecnologie complicate, invece, che distolgono l'attenzione di chi è al volante dall'unica cosa che deve fare: guidare.

Sulla sicurezza dei veicoli si è fatto un grosso passo avanti oggi rispetto a ieri. L'industria automobilistica considera una politica mirata sulla sicurezza fondamentale per la continuità e la qualità del proprio lavoro. Le tecnologie intelligenti, in tal senso, possono dare un enorme contributo ma "Bisogna puntare su tecnologie che non richiedano un'eccessiva cooperazione da parte da chi guida, ma agiscono autonomamente, e in modo semplice, sulla vettura." Ne è convinto **Mauro Tedeschini**, Direttore di Quattroruote, che abbiamo intervistato.

LA TECNOLOGIA CHE AIUTA? QUELLA SEMPLICE

Direttore, come è cambiata la rischiosità stradale negli anni?

Sono stati fatti enormi progressi per gli occupanti delle automobili, che oggi sono molto più sicure: dal 2000 al 2008 i decessi in auto si sono quasi dimezzati, con una riduzione del 45%, e il tren è continuato anche negli ultimi mesi. I problemi maggiori oggi riguardano i cosiddetti "soggetti deboli": pedoni, ciclisti e motociclisti, per i quali manca ancora il lavoro di prevenzione fatto per le quattroruote.

Quali sono i dati più rilevanti per inquadrare il fenomeno?

È difficile avere dati certi, ma si calcola che in Italia nel 2009 siano morte circa 5 mila persone. Se si calcola che solo qualche anno fa eravamo sopra quota 9 mila, ovviamente si registra un progresso rassicurante. Ma in realtà altri Paesi, come la Spagna e la Francia, hanno fatto meglio, con politiche più intelligenti e mirate. I risultati migliori si sono raggiunti nelle autostrade (per esempio con la stesura di centinaia di chilometri di asfalto drenante) e con strumenti di controllo della velocità come il Safety Tutor, estremamente efficace.

Dal suo punto di osservazione registra la massima attenzione dei costruttori alle reali esigenze di sicurezza?

I costruttori sono stati costretti ad essere molto attenti alla sicurezza: le normative europee sono molto severe e gli stessi automobilisti sono diventati attentissimi alla robustezza dei veicoli. Qualche tempo fa un costruttore cinese ha dovuto rinviare il lancio dei suoi modelli

in Europa a causa dei modesti risultati raggiunti nei crash test, risultati che avrebbero inficiato il successo commerciale della vettura.

Tecnologie intelligenti e sofisticate e elettronica di bordo come possono contribuire a innalzare la sicurezza stradale e a contenere le conseguenze negative degli incidenti?

Le tecnologie intelligenti possono dare un enorme contributo: già molto è stato fatto con l'introduzione dell'Abs e, più recentemente, dell'Esp, il controllo elettronico della stabilità. Ma in un futuro imminente sarà possibile prevenire gli incidenti con strumenti di controllo che, per esempio, rallentano il veicolo quando ci stiamo troppo avvicinando a un ostacolo o quando capiscono che stiamo perdendone il controllo. Altre applicazioni, poi, consentono di dare un'ottima visibilità anche in pessime condizioni, come su strade buie o nebbiose, con uno strumento a raggi infrarossi, il Night Vision, già perfezionato per i suoi mezzi dell'Esercito americano.

Infine Direttore, la tecnologia al servizio della sicurezza stradale. Qual è la scommessa per il futuro? Su cosa puntare?

Bisogna puntare su tecnologie che non richiedano un'eccessiva cooperazione da parte da chi guida, ma agiscono autonomamente, e in modo semplice, sulla vettura. Ci sono tecnologie complicate, invece, che distolgono l'attenzione di chi è al volante dall'unica cosa che deve fare: guidare, guardando bene la strada. E poi serve un'educazione stradale più concreta, che parta dalle piccole cose: allacciare sempre le cinture, rispettare i passaggi pedonali.

SICUREZZA REALE E ... “SICUREZZA APPARENTE”

La sicurezza stradale sembra essere ormai diventata un requisito determinante ai fini dell'acquisto di una nuova autovettura. Ben il 73% degli intervistati (studio Euro Test) infatti ha indicato come priorità il livello di sicurezza offerto dalle auto, più importante del prezzo di acquisto (64% circa), dell'affidabilità (58%) e dei consumi di carburante (50%). In altri termini, esiste una forte predisposizione ad acquistare veicoli dotati di nuove tecnologie, se queste si associano ad un significativo incremento della sicurezza. Ma è sempre così? Ne siamo sicuri? Ci risponde **Claudio Cangialosi**, che di Sicurauto.it è il Direttore.

Come reputa l'attenzione degli italiani nei confronti della sicurezza dei loro veicoli?

Guardi, se ci dovessimo basare sui sondaggi che spesso vengono effettuati sembrerebbe che l'attenzione verso la sicurezza sia massima, tuttavia questo non si traduce in un reale interesse durante l'acquisto di una nuova autovettura. A confermare tutto ciò ci ha pensato un recente studio condotto dell'European Transport Safety Council (ETSC) in merito alla sicurezza passiva dei veicoli acquistati in tutta Europa nel 2008.

Cosa emerge da questo studio?

Tutti i grafici vedono l'Italia nelle retrovie e addirittura ultima in classifica nella protezione bambini. In pratica, basandosi sulle valutazioni che EuroNCAP dà alle auto in commercio (a seguito di severi crash test), si è visto che le auto acquistate in Italia nel 2008 (in media) erano meno sicure di quelle acquistate in altri paesi europei. Ai vertici ci sono Norvegia, Irlanda, Finlandia e Svezia, paesi dove la sicurezza è al primo posto da anni. È non è assolutamente un caso, perché in questi paesi anche la “politica” sta facendo il suo ruolo promuovendo l'acquisto di auto più sicure e finanziando campagne d'informazione sulla sicurezza passiva dei veicoli. Mentre nel nostro Paese si pensa solo ad incentivare auto ecologiche (spesso solo sulla carta) invece di legare gli eco-incentivi anche al parametro sicurezza.

Quindi è solo colpa della politica?

Assolutamente no, si tratta anche di un fatto culturale. Da noi si pensa maggiormente a fattori quali moda, design e prezzo. Tutto ciò

è il risultato, anche, di una gestione troppo commerciale delle riviste e delle trasmissioni di settore che hanno contribuito ad alimentare queste cattive abitudini. E dire che, secondo il report dell'ETSC, ben 10,600 persone sono state salvate negli ultimi 10 anni grazie alla migliore sicurezza passiva di cui sono dotate le auto attuali. Ma se i consumatori italiani non si accorgeranno di questa opportunità rischieranno di comprare auto con standard di sicurezza molto bassi, magari convinti che ad un'auto nuova corrisponda sempre un'auto molto sicura.

Le auto in commercio non hanno tutte standard di sicurezza elevati?

Non è proprio così, infatti noi parliamo di “sicurezza apparente”. Questo perché è credenza comune che basti acquistare un'auto nuova o di un dato marchio per essere sicuri. Invece non è così. EuroNCAP ha spesso dimostrato che anche auto molto costose o di marchi blasonati possano essere poco sicure in caso d'incidente.

Che consigli possiamo dare ai consumatori che devono acquistare una nuova auto?

Per noi un'auto da acquistare deve avere come minimo: 5 stelle EuroNCAP (tutti i risultati sul portale), 6 airbag (frontali, laterali e a tendina) ed il controllo della stabilità (ESP). Proprio per aiutare ancor di più i lettori stiamo istituendo un “osservatorio” permanente sul sito dove indicheremo le auto con tali requisiti. Ovviamente non bisogna dimenticare che anche l'auto più sicura deve essere guidata con la massima attenzione, altrimenti tanta tecnologia salva-vita sarà servita a poco.

Se ci dovessimo basare sui sondaggi sembrerebbe che l'attenzione verso la sicurezza sia massima, tuttavia questo non si traduce in un reale interesse durante l'acquisto di una nuova autovettura.

È credenza comune che basti acquistare un'auto nuova o di un dato marchio per essere sicuri. Invece non è così. In questo caso parliamo di “sicurezza apparente”.



L'incidentalità sulle due ruote incide per il 20,5% sul più generale fenomeno dell'incidentalità stradale. Le cause? Velocità, distrazione, il non uso, o l'uso scorretto del casco.

Non sempre se ne parla, o forse non se ne parla con la giusta convinzione, ma gli episodi che vedono coinvolte moto e ciclomotori forniscono un "triste tributo" di morti e feriti al più generale fenomeno dell'incidentalità stradale. Da qui WIDO, il progetto Viasat di un casco protettivo elettronico che impedisce l'avviamento della moto nel caso in cui non sia correttamente indossato ed allacciato. Ne abbiamo parlato con **Giuseppe Lemessi**, Business Manager di Movitrack, azienda del Gruppo Viasat, specializzata nella progettazione, installazione e manutenzione di sistemi di sicurezza satellitare e nell'offerta di servizi per la mobilità.

ECCO WIDO

IL CASCO PROTETTIVO ELETTRONICO



Come e quanto contribuiscono le "due ruote" sul fenomeno dell'incidentalità stradale?

L'incidentalità stradale sulle due ruote ormai pesa, purtroppo, in maniera consistente. Qualche dato. Il solo 2008 ha visto 83.985 motocicli o ciclomotori coinvolti in incidenti stradali che hanno determinato oltre 80 mila feriti e 1.380 morti. Per intenderci l'incidentalità sulle due ruote incide per il 20,5%

sul più generale fenomeno dell'incidentalità stradale. Tante le cause, certamente la velocità e la distrazione. Ma anche il non uso, o l'uso scorretto del casco.

Da qui l'idea di un "casco intelligente". Di cosa si tratta?

Lo scopo fondamentale di un casco protettivo elettronico è quello di contribuire a migliorare la sicurezza per chi viaggia in

moto con l'obiettivo di ridurre sensibilmente i troppo elevati costi sociali causati dagli incidenti che vedono coinvolta in modo particolare la popolazione di giovane età. Lo scopo viene raggiunto mediante la possibilità di avviare il motore del motociclo e del ciclomotore esclusivamente se il conducente ha indossato correttamente il casco. Non è un caso che le stesse istituzioni europee stiano valutando l'introduzione del casco protettivo elettronico quale misura di Intelligent Transport System e il parlamento italiano ne stia discutendo l'introduzione a livello sperimentale nel nuovo codice della strada.

Come funziona?

WIDO è stato progettato per essere compatibile con il maggior numero di caschi per motociclisti disponibili sul mercato e regolarmente omologati. Sarà installabile da parte dell'utente sul casco posseduto senza necessità di interventi che ne compromettano la funzionalità e la sicurezza. Il modulo potrà anche essere installato direttamente in fabbrica integrato in caschi di nuova produzione.

Detto questo, nella sua funzionalità base, il conducente dopo aver correttamente indossato ed allacciato il casco, premendo un pulsante posizionato sulla parte esterna del modulo, invia in radiofrequenza il codice identificativo alla centralina installata sul motoveicolo. Il pulsante di autenticazione verifica la contemporanea presenza delle due condizioni necessarie per dare il consenso all'avviamento del motore: il corretto posizionamento della testa all'interno del casco e il corretto allacciamento del sottogola.

Trattandosi di un dispositivo di sicurezza, per evitare situazioni di pericolo, l'eventuale venir meno di queste condizioni durante l'utilizzo della moto non ne produrrà lo spegnimento. Solo a seguito di spegnimento del quadro da parte del conducente non saranno possibili successivi avviamenti se non ripristinando le corrette condizioni di sicurezza.

Il modello prevede anche dei servizi opzionali?

Certamente. WIDO può essere dotato di sistemi GSM e GPS integrati che permettono



tutta una serie di servizi opzionali.

In caso di furto il cliente potrà richiedere alla centrale operativa di attivare le procedure di localizzazione e recupero in collaborazione con le Forze dell'Ordine. Grazie a queste funzioni le Compagnie di Assicurazione potranno praticare sconti sulla polizza furto della moto. Sarà possibile poi garantire servizi di soccorso ed assistenza. In questo caso l'utente potrà richiedere l'intervento della Centrale Operativa che ne vede l'esatta posizione e può organizzare gli interventi necessari con la massima efficacia. In caso di incidente la centrale potrà ricevere un allarme automatico che le consentirà di attivarsi tempestivamente per pilotare eventuali soccorsi e per supportare l'utente per una corretta denuncia di sinistro. Il sistema infatti registrerà i dati relativi all'incidente (luogo, provenienza, direzione, velocità, data ora minuti) che potranno essere forniti alla Compagnia di Assicurazione a testimonianza della denuncia.

Inoltre si potrà connettere il cellulare al modulo casco per chiamare e rispondere, comunicare in viva voce ed ascoltare in cuffia le indicazioni del navigatore senza compromettere la sicurezza di guida.

Un'ultima domanda. A quando sul mercato?

Viasat ha già avviato nel 2010 l'attività di sperimentazione e validazione con importanti partner istituzionali ed industriali e intende lanciare la commercializzazione nel settore assicurativo con importanti compagnie italiane ed estere nella seconda metà dell'anno.

La distribuzione sul mercato consumer è prevista nel corso del 2011.

Presto in commercio WIDO di Viasat, un dispositivo elettronico che impedisce l'avviamento della moto nel caso in cui il casco non sia correttamente indossato ed allacciato.

Il dispositivo consentirà di accedere ad una serie di servizi opzionali che potranno permettere di localizzare il veicolo in caso di furto e garantire servizi di soccorso ed assistenza.

Incidenti e persone infortunate per regione

Regioni	2006			2007			2008		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	14.871	404	22.047	14.643	392	21.363	13.152	332	19.229
Valle d'Aosta	393	6	561	364	10	495	301	10	403
Lombardia	46.173	877	58.484	44.688	774	60.546	41.827	680	56.953
Trentino	3.350	94	4.456	3.124	87	4.172	3.053	73	4.027
Veneto	19.261	553	26.611	18.378	538	25.327	16.744	458	22.970
Friuli	5.065	142	6.628	5.022	124	6.737	4.771	110	6.459
Liguria	10.085	118	13.166	9.987	91	12.902	9.428	87	12.058
E. Romagna	23.950	539	33.235	23.074	531	31.815	21.744	529	29.746
Toscana	20.826	353	27.648	20.209	322	26.465	18.803	296	24.902
Umbria	3.581	100	5.089	3.573	92	5.076	3.312	82	4.694
Marche	7.577	171	11.193	7.149	147	10.230	6.919	132	9.996
Lazio	31.344	575	43.550	29.761	527	41.431	27.735	493	38.827
Abruzzo	4.665	165	7.052	4.253	119	6.382	3.981	96	6.043
Molise	557	32	954	512	20	864	577	27	925
Campania	10.968	324	16.455	11.278	320	16.750	11.529	329	17.380
Puglia	11.583	409	19.346	11.776	366	19.652	12.024	353	20.259
Basilicata	921	59	1.522	900	37	1.512	954	35	1.622
Calabria	3.717	185	6.129	3.526	128	5.869	3.354	120	5.650
Sicilia	14.203	383	21.196	14.173	356	21.442	14.347	364	21.868
Sardegna	5.034	180	7.633	4.481	150	6.820	4.408	125	6.728
Totale nazionale	238.124	5.669	332.955	230.871	5.131	325.850	218.963	4.731	310.739

Fonte: Aci/Istat - 2008

Incidenti e persone infortunate per grandi comuni

Comuni	2006			2007			2008		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Torino	4.560	49	6.996	4.432	47	6.697	3.979	39	6.065
Milano	15.332	100	17.777	14.622	86	19.514	13.584	75	18.260
Verona	1.820	24	2.407	1.802	20	2.440	1.725	17	2.268
Venezia	1.034	10	1.461	1.002	15	1.419	896	14	1.269
Trieste	1.161	16	1.398	1.147	13	1.405	1.077	12	1.328
Genova	4.698	16	6.053	4.779	4	6.183	4.635	18	5.862
Bologna	2.740	36	3.602	2.743	28	3.630	2.508	20	3.241
Firenze	4.194	23	5.212	4.139	19	4.983	3.384	14	4.155
Roma	21.452	231	28.209	19.960	201	26.299	18.181	190	24.062
Napoli	3.294	56	4.605	3.365	53	4.741	2.793	48	3.840
Bari	2.242	18	3.544	2.257	24	3.470	2.288	20	3.475
Palermo	2.619	32	3.618	2.682	34	3.647	2.616	38	3.575
Messina	1.262	16	1.879	1.170	22	1.724	1.220	12	1.832
Catania	1.889	37	2.636	1.727	29	2.488	1.437	37	2.056
Totale	68.297	664	89.397	65.827	595	88.640	60.323	554	81.288

Fonte: Aci/Istat - 2008

Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per giorno della settimana

Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica	Totale
Incidenti							
31.629	33.468	33.141	32.374	33.914	31.030	23.407	218.963
Morti							
569	625	586	651	683	814	803	4.731
Feriti							
43.867	45.241	44.758	44.169	47.037	46.377	439.290	310.739

Fonte: Aci/Istat - 2008

Incidenti e persone infortunate per anno e mese

Mesi	2007			2008		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Gennaio	17.519	365	24.866	16.669	365	23.740
Febbraio	16.299	348	23.168	16.596	341	23.549
Marzo	19.088	412	26.995	18.053	398	25.912
Aprile	19.719	465	28.178	18.019	365	25.609
Maggio	21.575	458	30.057	19.857	437	28.132
Giugno	21.656	500	30.508	19.579	463	27.928
Luglio	23.145	593	32.751	21.369	487	29.924
Agosto	16.852	480	24.523	17.039	452	24.888
Settembre	19.612	434	27.161	18.313	355	25.566
Ottobre	20.163	370	27.599	19.711	365	27.149
Novembre	18.026	356	25.227	17.653	344	25.043
Dicembre	17.217	350	24.817	16.105	359	23.299
Anno	230.871	5.131	325.850	218.963	4.731	310.739

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2008

Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per mese

Morti		Conducenti			Feriti		Conducenti		
Mesi	Maschi	Femmine	Totale	Mesi	Maschi	Femmine	Totale		
Gennaio	207	28	235	Gennaio	11.137	4.820	15.957		
Febbraio	192	26	218	Febbraio	11.455	4.819	16.274		
Marzo	241	32	273	Marzo	12.480	5.245	17.725		
Aprile	244	19	263	Aprile	12.661	5.407	18.068		
Maggio	294	28	322	Maggio	14.149	5.724	19.873		
Giugno	322	24	346	Giugno	14.193	5.442	19.635		
Luglio	319	34	353	Luglio	15.737	5.643	21.380		
Agosto	293	28	321	Agosto	12.590	4.168	16.758		
Settembre	224	36	260	Settembre	13.163	5.061	18.224		
Ottobre	240	26	266	Ottobre	13.621	5.636	19.257		
Novembre	195	31	226	Novembre	11.756	5.126	16.882		
Dicembre	192	28	220	Dicembre	10.461	4.662	15.123		
Anno	2.963	340	3.303	Anno	153.403	61.753	215.156		

Morti		Persone trasportate			Feriti		Persone trasportate		
Mesi	Maschi	Femmine	Totale	Mesi	Maschi	Femmine	Totale		
Gennaio	30	16	46	Gennaio	2.372	3.314	5.686		
Febbraio	40	22	62	Febbraio	2.464	3.100	5.564		
Marzo	48	22	70	Marzo	2.771	3.706	6.477		
Aprile	36	28	64	Aprile	2.562	3.482	6.044		
Maggio	28	40	68	Maggio	2.789	3.977	6.766		
Giugno	32	44	76	Giugno	2.811	4.035	6.846		
Luglio	50	37	87	Luglio	2.789	4.255	7.044		
Agosto	44	48	92	Agosto	2.623	4.302	6.925		
Settembre	27	28	55	Settembre	2.396	3.448	5.844		
Ottobre	17	24	41	Ottobre	2.414	3.433	5.847		
Novembre	20	33	53	Novembre	2.483	3.417	5.900		
Dicembre	38	28	66	Dicembre	2.504	3.496	6.000		
Anno	410	370	780	Anno	30.978	43.965	74.943		

Morti		Pedoni			Feriti		Pedoni		
Mesi	Maschi	Femmine	Totale	Mesi	Maschi	Femmine	Totale		
Gennaio	57	27	84	Gennaio	977	1.120	2.097		
Febbraio	30	31	61	Febbraio	789	922	1.711		
Marzo	32	23	55	Marzo	787	923	1.710		
Aprile	24	14	38	Aprile	716	781	1.497		
Maggio	31	16	47	Maggio	705	788	1.493		
Giugno	26	15	41	Giugno	659	788	1.447		
Luglio	31	16	47	Luglio	669	831	1.500		
Agosto	29	10	39	Agosto	553	652	1.205		
Settembre	21	19	40	Settembre	714	784	1.498		
Ottobre	32	26	58	Ottobre	865	1.180	2.045		
Novembre	37	28	65	Novembre	1.053	1.208	2.261		
Dicembre	43	30	73	Dicembre	1.011	1.165	2.176		
Anno	393	255	648	Anno	9.498	11.142	20.640		

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2008

Persone infortunate per sesso e per mese

Morti		Totale		Feriti		Totale	
Mesi	Maschi	Femmine	Totale	Mesi	Maschi	Femmine	Totale
Gennaio	294	71	365	Gennaio	14.486	9.254	23.740
Febbraio	262	79	341	Febbraio	14.708	8.841	23.549
Marzo	321	77	398	Marzo	16.038	9.874	25.912
Aprile	304	61	365	Aprile	15.939	9.670	25.609
Maggio	353	84	437	Maggio	17.643	10.489	28.132
Giugno	380	83	463	Giugno	17.663	10.265	27.928
Luglio	400	87	487	Luglio	19.195	10.729	29.924
Agosto	366	86	452	Agosto	15.766	9.122	24.888
Settembre	272	83	355	Settembre	16.273	9.293	25.566
Ottobre	289	76	365	Ottobre	16.900	10.249	27.149
Novembre	252	92	344	Novembre	15.292	9.751	25.043
Dicembre	273	786	359	Dicembre	13.976	9.323	23.299
Anno	3.766	965	4.731	Anno	193.879	116.860	310.739

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2008

Incidenti secondo la categoria della strada

Mese	Autostrade e raccordi	Strade statali	Strade regionali	Strade provinciali	Strade extraurbane	Strade urbane	Totale
Incidenti							
Gennaio	867	1.055	92	1.363	471	12.821	16.669
Febbraio	870	974	114	1.272	490	12.876	16.596
Marzo	1.032	1.214	100	1.408	485	13.814	18.053
Aprile	981	1.049	115	1.432	533	13.909	18.019
Maggio	1.083	1.275	113	1.597	528	15.261	19.857
Giugno	1.250	1.228	112	1.537	592	14.860	19.579
Luglio	1.270	1.422	128	1.719	654	16.176	21.369
Agosto	1.083	1.299	119	1.550	565	12.423	17.039
Settembre	966	1.065	96	1.406	450	14.330	18.313
Ottobre	987	1.090	87	1.456	492	15.599	19.711
Novembre	996	1.047	117	1.299	458	13.736	17.653
Dicembre	987	1.021	95	1.262	457	12.283	16.105
Anno	12.372	13.739	1.288	17.301	6.175	168.088	218.963

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2008



Sicurezza personale

Tutto viaggia su strada: le comunicazioni, la cultura, l'economia e, purtroppo anche l'illegalità. Le statistiche del Ministero degli Interni segnalano un numero crescente di rapine tentate e/o consumate ai danni di automobilisti e autotrasportatori, così come di furti su autovetture, camper o mezzi pesanti e aggressioni che vedono vittime sempre più le donne. Migliorare la nostra sicurezza è quindi fondamentale. In tal senso la tecnologia satellitare viene incontro a chi deve prendere scelte importanti per se stessi. I dispositivi di tracking o

antipanico/antirapina contribuiscono in maniera significativa ad aiutare i cittadini vittime di reati. Si tratta di apparecchiature connesse alle centrali che, ricevendo il segnale SOS, lo trasmettono immediatamente alle sale operative delle forze dell'ordine per richiedere un pronto intervento. La sicurezza è il bene di cui oggi giorno si ha più bisogno, è un'opportunità per una vita che riduca sensibilmente i rischi. Ma aumentare il livello di sicurezza dipende in primo luogo da noi: l'ottimismo e il fatalismo, purtroppo, non sempre paga.

Nella realtà quotidiana, nella vita di tutti i giorni, è difficile immaginare situazioni o contesti assolutamente sicuri. E ce ne spaventiamo. Ma poi, questa tanto inseguita "sicurezza", è realmente un obiettivo di tutti? Ed il raggiungimento di un più elevato livello di sicurezza da chi dipende? Solo dai nostri comportamenti, oppure c'è altro? Tutte domande che abbiamo girato a **Maria Pia Camusi**, Direttore di Ricerca del Censis.

IL VALORE DELLA SICUREZZA

Sul concetto di sicurezza si discute sempre, talvolta anche non correttamente. Facciamo il punto: aumentare il livello di sicurezza da chi dipende?

La sicurezza cresce se le si crea attorno un sistema integrato e coeso di interventi. Gli italiani stanno sviluppando un paradigma della sicurezza che sembra andare in questa direzione. Il raggiungimento di soglie più elevate di sicurezza dipende nella sostanza da ciascun individuo, ma non senza il coinvolgimento di altri attori che devono esercitare forme di controllo e di intervento tempestive: per l'ambiente e il patrimonio abitativo e architettonico e per la sicurezza stradale, quindi, sono chiamate in causa le istituzioni pubbliche, nazionali e locali, per tutti gli altri ambiti più ravvicinati alle persone - la salute, la casa l'ambiente di lavoro - le associazioni intermedie e , in primo luogo, gli stessi utenti.

Sicurezza come un dovere, sicurezza come un obiettivo, sicurezza come un costo. Cosa dice il vostro osservatorio?

La sicurezza costituisce un fattore verso il quale tendere in modo intuitivo per non danneggiare se stessi o gli altri, e al tempo stesso rappresenta un investimento per poter godere in futuro di maggiore benessere. Il "dovere della sicurezza" è ancora decisamente preponderante, ma si sta facendo strada una nuova "cultura della sicurezza" che non deriva solo dal rispetto di norme formali, ma che è basata su idee per un domani migliore, in quanto più sicuro, e questa consapevolezza comincia a farsi strada nei comportamenti collettivi.

La ricerca della sicurezza per età e sesso. Quante e quali le differenze?

Nel nostro paese i giovani sentono meno il pe-

so della sicurezza come un dovere e sono orientati a pensare che si tratti più di un obiettivo da raggiungere e di un investimento sul loro futuro. I più anziani, mantenendo ferma la visione della sicurezza come un dovere, sono portati a sviluppare una visione più pessimistica e a considerarla un costo e un'illusione. Le donne hanno più a cuore la micro - sicurezza della vita quotidiana, gli uomini privilegiano la sicurezza dell'ambiente e del territorio, ma sono anche quelli che hanno meno intenzione di investire risorse proprie a riguardo.

Tutto viaggia su strada: le comunicazioni, la cultura, l'economia ma anche l'illegalità. Sono sempre di più gli automobilisti che decidono di dotare la propria autovettura di dispositivi con funzione anti-panico. La tecnologia, quindi, come strumento per accrescere il proprio livello di sicurezza. Cosa pensa in proposito?

La tecnologia è sicuramente un elemento di grande importanza per limitare l'insicurezza sulla strada: dalla segnaletica alla qualità dei materiali di costruzione delle strade, ai supporti presenti all'interno delle automobili o di altri veicoli per segnalare i pericoli. Ma la sicurezza stradale è ancora molto legata ai comportamenti individuali. Da questo punto di vista la tecnologia da sola non basta per mettere il guidatore di fronte alle proprie responsabilità. Serve semmai la tecnologia applicata alla prevenzione , come i segnalatori di controllo della velocità media - il "famigerato" sistema tutor - o le scatole rosa. E serve anche l'utilizzo di tecnologie interattive per accrescere la cultura e la formazione delle persone sui comportamenti corretti da adottare alla guida e per strada, nel rispetto della propria vita e di quella altrui.

Il raggiungimento di soglie più elevate di sicurezza dipende nella sostanza da ciascun individuo, ma non senza il coinvolgimento di altri attori che devono esercitare forme di controllo e di intervento tempestive.

Il "dovere della sicurezza" è ancora decisamente preponderante, ma si sta facendo strada una nuova "cultura della sicurezza" che è basata su idee per un domani migliore, in quanto più sicuro, e questa consapevolezza comincia a farsi strada nei comportamenti collettivi.

24 ore al giorno,
31 giorni al mese,
12 mesi l'anno.
IL 2009 ci ha visti
impegnati nel ricevere
e garantire assistenza
ad oltre 1.000.000
di telefonate.
Questa è la Centrale
Viasat, cuore
pulsante del Gruppo.

La Centrale gestisce
quotidianamente
interventi su incidenti,
con l'invio sul posto
del soccorso
necessario
(meccanico e/o
medico), fino ad
arrivare all'invio
delle Forze dell'Ordine
in caso di
aggressione.
Senza dimenticare
gli interventi
sui furti d'auto.

LA CENTRALE VIASAT: CUORE PULSANTE DEL GRUPPO

Si ferma la macchina? Bisogno dell'assistenza medica? Ci si sente minacciati? La macchina è stata rubata? È proprio quando accade un "evento spiacevole" come questo che entra in gioco la Centrale Viasat, vero e proprio "cuore pulsante" del Gruppo. Centro nevralgico di ogni servizio: per 365 giorni all'anno i nostri operatori vegliano sulla sicurezza dei Clienti utilizzando le migliori tecnologie a disposizione sul mercato. All'opera di questi ragazzi si devono decine di interventi tempestivi di soccorso sulle strade italiane ed il ritrovamento in tempo reale di moltissimi veicoli rubati. Ci racconta tutto **Nicodemo Magliocca**, Responsabile dei servizi infotelematici di Viasat Group.

Ci può presentare le Centrali Viasat?

24 ore al giorno. 31 giorni al mese. 12 mesi l'anno. Questo è il cuore pulsante di Viasat Group. Grazie alla collaborazione e all'impegno dei nostri colleghi, l'anno 2009 ci ha visti impegnati nel ricevere e garantire assistenza ad oltre 1.000.000 di telefonate. Tutto questo è possibile grazie alla presenza sul territorio di 4 sedi operative perfettamente integrate e organizzate come backup una per l'altra.

Vantiamo un'organizzazione piatta, non verticale. In questo modo il processo decisionale è molto semplificato. In caso di problema, lo analizziamo, lo affrontiamo e lo risolviamo rapidamente. Ci piace intervenire a 360 gradi mantenendo alta la qualità del servizio e quello che ci interessa di più è soddisfare il cliente.

Per fare tutto questo abbiamo anche di recente riorganizzato la nostra Centrale in modo da avere maggiore flessibilità nelle turnazioni e garantire, anche in situazioni di emergenza, il meglio del servizio: questo lo riteniamo essere un plus che nessun dei nostri competitor è in grado di garantire.

Come dimenticare il giorno in cui abbiamo dovuto evacuare la sede di Roma per l'esonazione fiume Aniene: ecco, anche in quell'occasione, nessuno dei nostri clienti è stato abbandonato... questa è Viasat.

Ci racconta meglio le attività che svolgono gli operatori?

Volendo parlare in termini operativi, la nostra Centrale gestisce quotidianamente interventi su incidenti, con verifica dello stato della persona che è in auto e l'invio sul posto del soccorso necessario; su richiesta eroghiamo il soccorso meccanico con l'invio del carro attrezzi in casi di rottura del veicolo e di soccorso medico in caso di malore del conducente o ancora su incidente, fino ad arrivare all'invio delle Forze dell'Ordine in caso di aggressione. Insomma, con un po' di orgoglio, direi che siamo un po' gli "angeli custodi" dei nostri clienti. E non dimentichiamo poi gli interventi sui furti d'auto: i nostri operatori, attraverso i sistemi Viasat, ricevono l'allarme furto e monitorando gli spostamenti dei veicoli aiutano le forze dall'ordine al recupero.

Ultimamente ci siamo anche specializzati sul servizio di assistenza legale in caso di sinistro. I nostri "angeli custodi" fin dal momento dell'incidente sono in grado di guidare i clienti nella compilazione del modulo CAI, di prendere in carico la segnalazione del cliente, di ricostruire la dinamica dell'incidente e di avanzare la richiesta di danni alla controparte. Sfruttando una rete di avvocati siamo in grado di tutelare il cliente fino all'azione legale. Anche questo è un plus che nessuno dei nostri competitor è in grado di offrire.

Possiamo definirle Centrali di Sicurezza?

Non solo. Il nostro compito è anche quello di garantire a tutti i nostri clienti un elevato servizio di assistenza dal momento in cui entrano in contatto con il nostro operatore.

Le spiego meglio. All'interno della nostra organizzazione, oltre agli operatori della Centrale operativa, abbiamo altri gruppi di operatori specializzati ognuno per competenza in assistenza tecnica sui prodotti; assistenza commerciale sui servizi e assistenza telefonica alla nostra rete dealer. Insomma un'assistenza a 360° gradi per chiunque ci chiami.

Qual è la media giornaliera di chiamate che ricevete? E quali i numeri che dimostrano tutta l'efficacia di Viasat?

Giornalmente la nostra struttura è in grado di gestire oltre 1.000 chiamate/ora, 1.000.000 di contatti telefonici nello scorso anno, è stata, come ho già detto, la punta di diamante che dimostra il potenziale e l'organizzazione di tutta questa nostra organizzazione. Ogni giorno i nostri operatori ricevono di media circa 10 telefonate di assistenza medica/meccanica e si attivano per 2/3 furti reali.

Non nascondo che offrire a tutti questi clienti il massimo è sempre un'impresa, che per noi diventa una sorta di sfida da cui ne usciamo sempre vincitori: posso assicurare che riusciamo a garantire sogni tranquilli a tutti i nostri clienti.

Parliamo di risorse: quanti sono i dipendenti delle Centrali Viasat? Vi capita mai di affidare il lavoro all'esterno?

La Centrale Viasat è composta da 80 operatori organizzati in 4 turni da 6 ore. In merito al lavoro in esterno le dico che, a differenza dei nostri competitor, non esternalizziamo mai il lavoro di Centrale: la formazione dell'operatore è lunga e accurata e un call center esterno non ci permetterebbe di garantire i livelli di servizio e la professionalità che garantiamo attualmente. Per noi l'operatore di Centrale è una risorsa importante e, soprattutto, un grande valore dell'azienda: non potrà mai essere una "risorsa di passaggio".

Qual è l'iter di formazione professionale che seguono i vostri operatori?

I nostri colleghi di Centrale fin dal primo giorno in Azienda vengono introdotti in un iter

formativo certificato che viene attentamente supervisionato dai responsabili di settore e coordinato dai tutor. Anche dopo il primo periodo di formazione, il nostro dipendente non si sente mai abbandonato. I nostri colleghi rappresentano il meglio che ci possa essere in professionalità, attaccamento alla "maglia" e attenzione al cliente. Non a caso ci piace spesso parlare di "scuola Viasat". Scuola che è sinonimo di affidabilità competenza e di spirito di squadra; lo spirito di squadra che contraddistingue le aziende migliori.



In tutto questo qual è lo spirito con cui lavorano gli operatori?

Lo ripeto, e anche questa volta mi passi la punta di orgoglio, c'è un forte attaccamento alla maglia e un forte spirito di gruppo. Il gruppo è molto affiatato e questo rende il tutto sicuramente più piacevole e più motivante ed aiuta anche a rendere un ottimo servizio ai nostri clienti.

Niente malumori ma solo la forte voglia comune di accontentare il cliente in ogni sua richiesta e assisterlo in ogni sua necessità: questa è considerata una sorta di missione che i miei colleghi vivono con forte senso di responsabilità e grande "dedizione". Questa è Viasat!

Grazie alla sicurezza satellitare di Viasat Group, nel 90% dei casi si riesce a ritrovare l'autovettura nei primi 28 minuti dall'avvenuto furto e si recuperano l'83% dei mezzi pesanti.

Gli operatori? Niente malumori ma solo la forte voglia comune di accontentare il cliente in ogni sua richiesta e assisterlo in ogni sua necessità. C'è un forte attaccamento alla maglia e un forte spirito di gruppo.

Il programma eCall riveste oggi una priorità assoluta in ambito di "politica comunitaria" e potrebbe consentire l'obiettivo di ridurre drasticamente i morti e i feriti sulle nostre strade e proteggere l'automobilista.

Tanti i crimini che si commettono sulle nostre strade: furti su autovetture, camper, mezzi di trasporto o rapine ai danni di automobilisti o autotrasportatori. Bene fa Viasat Group ad insistere e immettere sul mercato dispositivi utili alla sicurezza personale.



OGGI È SICURO CHI SI PROTEGGE

Un giorno la tecnologia satellitare era utilizzata esclusivamente come antifurto. Oggi è uno strumento indispensabile per la sicurezza stradale, che significa anche, sicurezza personale. Il programma eCall in ambito europeo ha tracciato la linea. Essere in grado di richiedere soccorsi, qualunque tipo di soccorso, è indispensabile per "andar per strada sentendosi protetti". Ne parliamo con **Alessandro Russo**, Amministratore Unico di A.R Motors.

Viasat Group è impegnato fortemente sui sistemi eCall per la sicurezza, oltre che del mezzo, anche dell'automobilista. La direzione è tracciata, è questo il futuro?

Più che futuro direi il presente. Il programma eCall riveste oggi una priorità assoluta in ambito di "politica comunitaria" e potrebbe consentire l'obiettivo di ridurre drasticamente i morti e i feriti sulle nostre strade. Per far capire chi legge, è un sistema attraverso il quale una chiamata d'emergenza è generata sia manualmente dagli occupanti del veicolo, sia automaticamente attraverso l'attivazione dei sensori montati sul veicolo. Quando attivato, il sistema di chiamata d'emergenza dal veicolo si stabilisce una connessione voce direttamente con la centrale del 112 competente, quella ovviamente più vicina, che provvederà a organizzare immediatamente il soccorso. Credo che l'eCall entrerà molto facilmente nella consapevolezza degli automobilisti sia per la facilità di comprensione, sia per reali vantaggi sul fronte sicurezza. Bene fa Viasat Group ad insistere e immettere sul mercato dispositivi utili in tal senso.

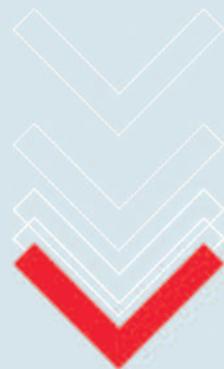
Tutto ruota intorno alla tecnologia, quindi. Anche per la sicurezza personale ...

Assolutamente sì. I dispositivi di tracking correlati a sistemi di allarme possono contribuire ad aiutare i cittadini vittime di reati. Si tratta di apparecchiature connesse alle centrali che, ricevendo il segnale SOS, lo trasmettono immediatamente alle sale operative delle forze dell'ordine per richiedere un pronto intervento. Pensiamo a quanti crimini si commettono sulle nostre strade: furti su autovetture, camper, mezzi di trasporto o ra-

pine ai danni di automobilisti o autotrasportatori. Sul tema poi le donne sono categoria sempre più a rischio.

Proprio per rispondere alla domanda di sicurezza delle donne è possibile dotarsi della Pink Box. Ma più in generale dispositivi satellitari come SOS Call o Black Box, rispondono a questa esigenza. Che penetrazione hanno poi nella realtà?

Le faccio solo qualche esempio. Consideriamo che in caso di incidente il tempo per prestare un soccorso efficace è calcolato in poche decine di minuti; in questo lasso si possono salvare vite o ridurre l'entità del danno alla persona ferita. Si pensi poi ad guasto meccanico in un tratto di strada trafficata o pericolosa che possa mettere a repentaglio la propria sicurezza e quelle degli altri automobilisti, oppure una fuoriuscita per sbandamento che nessuno ha visto nella sua dinamica; anche in questo caso il soccorso deve essere attivato e eseguito in tempi brevissimi. E se poi, per caso qualcuno ci assalisse o ci inseguisse allo scopo di rapina? Tutti eventi che si possono verificare ma che si possono controllare attraverso l'adozione di dispositivi satellitari, in grado di attivarsi manualmente o, in alcune circostanze, automaticamente, ed in grado di avviare una procedura di soccorso. Dal mio punto di vista sempre più persone sono consapevoli che andare per strada è rischioso e chi ancora guarda con qualche scetticismo dispositivi utili ad innalzare il proprio livello di sicurezza è bene che sappia che i pericoli sono sempre dietro l'angolo. Sarebbe il caso di pensarci prima che accadano eventi spiacevoli.



La mobilità secondo ALD Automotive: più peso al servizio.



IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE DI ALD AUTOMOTIVE È LA RISPOSTA ALLA VOSTRA ESIGENZA DI MOBILITÀ.

A partire da servizi di elevato standard qualitativo, garantiti ad ogni cliente, azienda o libero professionista che sia, con ALD Automotive avete al vostro fianco un partner forte e affidabile.

Leader europeo di un mercato di cui è protagonista in 39 Paesi, con una flotta di oltre 786.000 veicoli gestiti e uno staff di 3.900 dipendenti, pronti a darvi il benvenuto a bordo, e a garantirvi un'assistenza e una flessibilità perfette per ogni vostra esigenza operativa, finanziaria e amministrativa.

- **Noleggio a lungo termine:** acquisto e gestione per conto del cliente di qualsiasi veicolo in commercio.
- **Gestione flotte:** assistenza completa, dalla copertura assicurativa alla manutenzione, degli autoveicoli di proprietà dell'azienda cliente.
- **Lease back:** i veicoli con meno di 18 mesi di età vengono acquistati dall'azienda cliente e a questa noleggiati per un canone fisso omnicomprendivo.

Numero Verde
800 737475

www.aldautomotive.it

SOCIETÀ
GENERALE
GROUP



ALD
Automotive

DOSSIER:

IL FUTURO DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

I trasporti su gomma stanno vivendo profondi cambiamenti. In una situazione di margini sempre più compressi e aspettative crescenti da parte della clientela in termini di performance del servizio, i responsabili delle aziende di trasporto devono contenere i costi fornendo al contempo servizi a valore aggiunto. In questo contesto economico e finanziario si è aperto un processo di riallineamento del settore, che vedrà sopravvivere un numero limitato di operatori.

I trasportatori stanno scoprendo che la sola differenziazione sul prezzo è una strategia perdente. Quello che si profila invece come approccio di successo prevede la fornitura di servizi avanzati come il ritiro e la consegna veloci, completi e senza danni alla merce, e dei servizi di assistenza al cliente efficaci ed innovativi. Così facendo il legame tra retailer, produttori e fornitori si esprime in un efficace flusso logistico: in questo scenario la tecnologia satellitare offre già oggi una serie di strumenti di informazione e di controllo ormai indispensabili. Di questo e del futuro del settore, ne discutono autorevoli protagonisti.

LA PROTEZIONE PASSA PER IL SATELLITE

L'installazione delle nuove tecnologie a bordo dei mezzi pesanti può contribuire sensibilmente alla sicurezza stradale, del mezzo, del conducente ed anche della merce. È questo ormai un concetto acclarato tanto in ambito comunitario che in ambito nazionale. Tanti i progetti in cantiere, molti già in fase sperimentale. Abbiamo fatto il punto della situazione con **Bartolomeo Giachino**, Sottosegretario al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.



La tecnologia come strumento di sicurezza nel settore dell'autotrasporto. Sul tema, come si sta muovendo la Commissione Europea?

La tematica concernente la sicurezza stradale ed in particolare quella dei mezzi di trasporto investe principalmente le competenze dell'Unione europea; ciò poiché gli autoveicoli sono oggetto di un regime obbligatorio di omologazione comunitaria che richiede il rispetto di specifiche normative in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente. Di recente sono state adottate nuove norme che a decorrere dal

La Commissione europea ha promosso e finanziato un progetto con l'obiettivo di definire le condizioni per la eventuale introduzione obbligatoria sui veicoli di dispositivi di registrazione di eventi.

2011 renderanno obbligatorio a bordo dei mezzi pesanti sistemi quali il controllo elettronico di stabilità, di frenatura avanzata di emergenza e contro la uscita di corsia del mezzo.

La Commissione europea ha promosso e finanziato un progetto denominato "VERONICA" con l'obiettivo di definire le condizioni per la eventuale introduzione obbligatoria sui veicoli di dispositivi di registrazione di eventi comprendenti anche le informazioni desumibili automaticamente nei momenti immediatamente precedenti un incidente stradale.

Sul fronte italiano, invece, cosa si sta facendo?

A livello nazionale dopo la approvazione di varie misure nei decreti sicurezza (sequestro mezzi per chi ha superato i limiti nella assunzione di alcool e droghe) è all'esame da parte del Senato un pacchetto di misure innovative in materia di sicurezza stradale, già approvata dalla Commissione Trasporti della Camera. Tra esse figura l'introduzione in via sperimentale sugli autoveicoli della cosiddetta scatola nera. Qualora tale misura fosse adottata essa ci permetterebbe di acquisire esperienza sulla bontà di tali dispositivi ed eventualmente formulare proposte in sede europea. Importante perciò la sperimentazione della scatola nera che faremo prossimamente a Roma, Torino e Napoli.

Come si approcciano le aziende al tema sicurezza?

Negli ultimi anni da parte dell'Autotrasporto è cresciuta tantissimo la sensibilità verso la sicurezza stradale. Per esempio, nel settore del trasporto delle merci pericolose, alcune aziende hanno adottato sistemi che permettono di monitorare i veicoli in circolazione ed identificarne la posizione sulla rete stradale. Ulteriori applicazioni permetterebbero di riconoscere a distanza il tipo di merce pericolosa trasportata permettendo così agli operatori (ad esempio vigili del fuoco) di assumere le dovute cautele in caso di incidente stradale. Ma anche nel settore del trasporto di rifiuti è stato di recente introdotto un sistema di tracciabilità (sistemi di SISTRI) con decreto del Ministro dell'Ambiente, che punta a questo obiettivo ed il Ministero dei Trasporti è intervenuto per contemperare i nuovi obiettivi ambientali con le esigenze importanti delle aziende di trasporto.

Questi strumenti consentono poi un più efficace controllo anche nell'ottica di garantire il rispetto di specifiche normative. Quali in particolare?

Le potenzialità di tali strumenti sono diverse. Penso ad esempio alla possibilità di monitorare i comportamenti alla guida permettendo il rispetto dei limiti di velocità e più in generale del codice della strada. Anche in campo ambientale non dobbiamo dimenticare che l'adozione di stili di guida eco compatibili è di importanza particolare per ridurre le emissioni di CO2 ed i consumi di combustibile. A tal proposito l'impiego di tecnologie che inducono i conducenti dei veicoli a comportamenti di guida eco-compatibili è senza dubbio da considerare.

Se tutti sono d'accordo, quali sono le barriere all'introduzione sul mercato di questi dispositivi che di fatto garantirebbero maggiore sicurezza nel settore?

L'introduzione di nuove tecnologie su base volontaria è frenata almeno in una fase iniziale dai maggiori costi per l'utente. Certamente l'adozione obbligatoria di alcuni sistemi di provata utilità in termini di rapporto costi/benefici (ad esempio il caso dell'ESP/ESC) ne favorirebbe la diffusione su larga scala e quindi la riduzione dei costi.

Per intervenire efficacemente in tale ambito è necessario creare consenso tra tutti i soggetti interessati, ma anche sostenere quanti operano e investono a favore della prevenzione e promozione della sicurezza stradale. È d'accordo? E come operare in tal senso?

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attivamente impegnato nei tavoli negoziali comunitari ed internazionali ove si stabiliscono le priorità da adottare a livello legislativo anche per ciò che concerne l'adozione di sistemi di sicurezza nel settore della sicurezza stradale.

Come già accennato si tratta di materia ove la competenza è prettamente comunitaria il che è difficilmente compatibile con azioni unilaterali che prefigurino l'introduzione obbligatoria a livello nazionale di particolari norme costruttive sugli autoveicoli.

Naturalmente il Ministero è disponibile al dialogo con tutti gli operatori del settore al fine di promuovere azioni a favore della sicurezza stradale e stabilire a livello nazionale un quadro di priorità.

In Italia è all'esame da parte del Senato un pacchetto di misure innovative in materia di sicurezza stradale: tra esse figura l'introduzione in via sperimentale sugli autoveicoli della Black Box.

Il Ministero è disponibile al dialogo con tutti gli operatori del settore al fine di promuovere azioni a favore della sicurezza stradale e stabilire a livello nazionale un quadro di priorità.



le responsabilità che esistono sono da addebitarsi anche alla mancanza di una visione della politica dei trasporti che dovrebbe essere affrontata secondo una logica di insieme.

La tecnologia è indispensabile sia per quanto riguarda la prevenzione e il controllo che in un'ottica di sicurezza anche delle merci. La Black Box è indispensabile.

MENO PAROLE, PIÙ FATTI

“Oggi vi sono strumenti che consentono la possibilità di conoscere tutto quanto avviene durante l'attività di trasporto ma con una scusa o l'altra si evita di utilizzare la tecnologia come si potrebbe e dovrebbe”. È molto critico **Paolo Uggè**, Presidente di Fai Confrtrasporto, quando parla di sicurezza e autotrasporto: “Troppe belle intenzioni, troppe parole ed ancora pochi fatti”. Cosa serve? Il rispetto delle regole e un'iniezione massiccia di tecnologia. Lo abbiamo intervistato.



Sicurezza e autotrasporto. Cosa è cambiato oggi rispetto a ieri? Sul tema, riscontra una maggiore attenzione e sensibilità?

L'attenzione è certamente presente e, a parole, dichiarata; nei fatti molto meno. Il numero dei controlli rispetto a quelli effettuati in altri Paesi europei e sempre molto deficitario ma in modo particolare ciò che risulta carente è la qualità dei controlli. Oggi vi sono strumenti che consentono la possibilità di conoscere tutto quanto avviene durante l'attività di trasporto ma con una scusa o l'altra si evita di utilizzare la tecnologia come si potrebbe e dovrebbe. In sostanza non è cambiato nulla.

Quanta responsabilità in ambito di insicurezza è ascrivibile al settore?

Sicuramente nel settore composto da molte imprese, dove l'offerta eccede significativamente la domanda, esistono responsabilità direttamente imputabili agli operatori. Pur tuttavia non si può fare a meno di evidenziare come anche le imprese che operano nel rispetto delle normative finiscono, se vo-

gliono sopravvivere, nel lasciarsi trascinare ai limiti della illegalità. La forte concorrenza che proviene da vettori esteri che, incontrollati scorrazzano per il Paese, non aiuta certo. Altrettanto si può dire dalla mancata applicazione della legge 32/05 e successivi provvedimenti che ha introdotto il principio della responsabilità condivisa, di fatto inapplicata, da quattro anni.

Quindi le responsabilità che esistono sono da addebitarsi anche alla mancanza di una visione della politica dei trasporti che dovrebbe essere affrontata secondo una logica di insieme.

L'innovazione tecnologica ha compiuto passi da gigante negli ultimi anni. Come e quanto usufruire dei sistemi GPS per il controllo satellitare incide sulla sicurezza attiva e passiva dei mezzi pesanti?

Moltissimo può fare la tecnologia sia per quanto riguarda la prevenzione che il controllo. Basterebbe pensare a quanti problemi un uomo che viaggia da solo può trovarsi a dover affrontare sia di carattere personale che inerenti alla propria attività. Un conducente che ha la necessità di una assistenza medica oggi non usufruisce di alcuna assistenza. Se si parla dell'organizzazione del lavoro si comprende subito quanto sia indispensabile restare in contatto con una centrale che può fornire ogni assistenza: dalle prenotazioni dei traghetti all'indicare se esistono aree attrezzate per ricoverare l'automezzo. Ovviamente senza dimenticare la questione sicurezza. Non occorrerebbero investimenti eccessivi ma solo la capacità di comprendere e la volontà di fare.

È fondamentale anche in un'ottica di sicurezza, non solo del veicolo, ma anche delle merci. È così?

Certamente il poter tenere sotto controllo il mezzo e l'uomo sono le condizioni per garantire il raggiungimento degli obiettivi sicurezza delle persone, delle merci e, come prima dicevo, per una organizzazione migliore e più funzionale.

Nell'ottica sicurezza, il futuro dell'auto-transporto passa per la Black Box?

Sicuramente sì; a patto che la cabina dell'automobile non diventi un luogo dove le cosiddette scatole nere siano più di una. In questo senso trovo non condivisibile l'iniziativa assunta per il trasporto dei rifiuti da parte del ministero dell'Ambiente che pretende di imporre una Black Box collegata con la centrale dei carabinieri al fine di determinare la tracciabilità della filiera. Non contesto, sia ben chiaro l'iniziativa e l'obiettivo che è indispensabile. Contesto il metodo. Sicuramente esiste anche la necessità di prevedere anche per altre filiere di trasporto la tracciabilità del prodotto. Ad esempio il settore del trasporto alimentare o delle mer-

ci pericolose. Se ognuno pretende di installare una Black Box in esclusiva la cabina di un automezzo diviene una sala controlli come quella di un aeroporto. Ma il conducente deve essere concentrato sulla guida e non distratta dalle varie scatole nere.

In conclusione non si può che essere favorevoli alla diffusione di un sistema di controllo purché l'obiettivo sia quello della sicurezza ed ottimizzazione non di far risonanti proclami. Meno parole e più fatti.

Infine, Presidente. A quando una certificazione sulla qualità del trasporto?

La legge n.32/05 introduce in concetto della certificazione della qualità. Lo stesso Albo degli autotrasportatori ha approfondito la questione grazie alla condivisione delle stesse associazioni di categoria. Quello che manca è la sensibilità o volontà di chi dovrebbe solo dare attuazione a quanto già è stato introdotto. Non serve intuito ma solo voglia di fare. È questa che mi pare sia carente.

DA TRACKYSAT ECCO RUNTRACKER NAVIX

Mettere in sicurezza gli automezzi abilitati al trasporto merci facendo leva sull'adozione di tecnologie satellitari. Le cose sul tema, è vero, sono cambiate oggi rispetto a ieri e molti operatori cominciano a capire che l'utilizzo delle nuove tecnologie sono necessarie per migliorare gli standard di sicurezza e qualità e per rispondere a specifiche esigenze di ottimizzazione operativa e riduzione dei costi di esercizio. Però la loro diffusione non è ancora così capillare, tant'è vero che il fenomeno dei furti di TIR continua ad essere assai diffuso. Di tutto ciò abbiamo parlato con **Armando Capellino**, Amm. Delegato TrackySat.

Qual è oggi lo scenario da cui si parte?

Da molto tempo ormai si parla di "rivoluzione nel mondo del trasporto" e oggi sembra arrivato il momento giusto per cambiare. Accanto a una situazione che può far presagire un certo ottimismo stiamo vivendo un periodo florido soprattutto dal punto di vista tecnologico, e le parole d'ordine sembrano essere efficienza, ottimizzazione del processo logistico e sicurezza.

Senza la tecnologia, la logistica moderna non potrebbe conseguire gli obiettivi di efficacia che oggi il mercato richiede: è grazie all'utilizzo di strumenti sofisticati che oggi si opera nell'ambito di uno scenario professionale che consente di conseguire traguardi sempre più competitivi. C'è ancora molta strada da fare ma gli obiettivi futuri di leadership e competitività dipendono soprattutto dalle azioni che oggi si mettono in campo.

Quello che manca è la sensibilità o volontà di chi dovrebbe solo dare attuazione a quanto già è stato introdotto. Non serve intuito ma solo voglia di fare.

In Italia si registrano 3.905 furti di TIR. La Lombardia si conferma largamente la regione più colpita, seguita dalla Campania e dalla Puglia. Più staccate il Lazio, la Sicilia e il Piemonte.

TrackySat offre sistemi satellitari che permettono alla Centrale Operativa di Sicurezza di attivarsi entro i primi 120 secondi, consentendo il recupero del 98% dei mezzi pesanti e soprattutto delle merci trasportate.

Runtracker Navix, associato ai sistemi di localizzazione e protezione satellitare, in collegamento con la piattaforma di Fleet management "Web Console", permette la completa gestione interattiva delle Missioni.



Si parla di trasformazioni nella logistica e nel trasporto, però il fenomeno dei furti di mezzi pesanti continua ad essere assai attuale ...

Purtroppo è vero, ha ragione lei. Sulla produzione industriale nei paesi dell'Unione europea, il solo reparto trasporto-logistica, il segmento della filiera produttiva che consente ad un prodotto di giungere a destinazione nella quantità e con la qualità richiesta e nel minor tempo e costo possibile, ha un'incidenza sul costo del prodotto finito pari al 16%. I problemi cominciano a sorgere se la merce e i prodotti - in Italia il 92% viaggiano su gomma - arrivano a destinazione in ritardo o addirittura non arrivano per niente. Ed è questo un "fenomeno" molto meno raro di quel che si crede.

Andando nello specifico, quali sono i numeri?

Secondo le ultime stime della Polizia Stradale, in Italia si registrano 3.905 furti di TIR (oltre 326 al mese, 11 al giorno). La Lombardia si conferma largamente la regione più colpita con 914 mezzi pesanti rubati, seguita dalla Campania con 484 furti e dalla Puglia (458). Più staccate il Lazio con 361 furti, la Sicilia (294) e il Piemonte (285). Sul fronte recupero, in Italia vengono restituiti al legittimo proprietario 2.104 TIR, il 54% di quelli sottratti. Tra le prime tre regioni più colpite, la più virtuosa è la Lombardia con 603 mezzi ritrovati (il 76%), seguita dalla Campania (234 ritrovamenti, il 48,3% di quelli rubati) e la Puglia con solo 158 ritrovamenti, il 34,4% di quelli rubati.

Il problema - dicono le statistiche - è che anche quando il mezzo viene ritrovato, questo è per lo più già privo della merce che trasportava, causando tanto all'azienda autotrasportatrice, quanto al cliente finale, un danno economico assai rilevante.

In questo caso è necessario investire in sicurezza, in tecnologia. Non è così?

Proprio in tema di ritrovamento dei veicoli alleato importante risulta essere la tecnologia ed in particolare modo quella satellitare. Installare dispositivi ad hoc è determinante per prevenire un furto e per recuperare il mezzo e la merce. TrackySat offre sistemi appositamente studiati per il mondo dell'autotrasporto che permettono alla Centrale Operativa di Sicurezza di attivarsi entro i primi 120 secondi dall'avvenuto furto, consentendo il recupero del 98% dei mezzi pesanti e soprattutto delle merci trasportate. Non solo però. La tecnologia satellitare, inizialmente impiegata come antifurto per individuare e recuperare il mezzo rubato oggi trova applicazioni importanti soprattutto nel campo dell'ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza nel trasporto merci.

Ci può parlare del Navix, ultimo dispositivo satellitare made in TrackySat?

Runtracker Navix è il nuovo dispositivo satellitare GPS finalizzato a rispondere alle necessità di ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza nel trasporto merci. Funzionale, semplice e versatile è dotato delle soluzioni tecnologiche più innovative. Associato ai sistemi di localizzazione e protezione satellitare della linea Runtracker in collegamento con la piattaforma di Fleet management "Web Console", permette la completa gestione interattiva delle Missioni. Il sistema offre una gamma di servizi e funzionalità veramente completa: tracking delle posizioni dei mezzi in circolazione; periodo delle ore di guida e di riposo; previsioni dell'ora d'arrivo del mezzo e delle merci considerando anche le condizioni delle strade e del traffico; percorrenze chilometriche; velocità. Tutte informazioni che, opportunamente aggregate e protocollate, vengono utilizzate sul versante "efficienza" per ottimizzare il processo distributivo delle merci (i dati statistici evidenziano che i mezzi dotati di sistemi TrackySat permettono un saving del 7-8% sui costi di esercizio operativi), mentre sul versante "sicurezza", per certificare il processo di trasporto, facilitare le verifiche e i controlli sulle condizioni di guida e incidere sulla prevenzione e assistenza in caso di incidente o furto dell'automezzo.

Sicurezza e ottimizzazione operativa sono le armi vincenti per le aziende che vogliono competere sul mercato: oggi, usufruire dei sistemi GPS per ottenere tutto ciò, è alla portata di tutti?

Soddisfare il cliente in termini di puntualità e qualità del servizio avendo il totale riscontro della missione più che importante, è strategico. Oggi il rispetto delle regole è diventato necessario per le aziende che vogliono competere sul mercato e sono sempre di più gli operatori che fanno della sicurezza un proprio asset. Ciò che negli anni passati allontanavano le aziende dall'installare sistemi satellitari erano i costi. La tecnologia non era alla portata di tutti, l'investimento era notevole e i benefici diretti che se ne poteva trarre erano

considerati solo quelli assicurativi. Una polizza più competitiva, più bassa. Oggi invece, la tecnologia costa meno e i tempi sono maturi perché ci sia una diffusione sempre più ampia di apparecchiature di sicurezza. Dispositivi come il Navix su cui TrackySat è fortemente impegnata consentono all'Autotrasporto di affrontare le "Missioni" nel segno della sicurezza conseguendo obiettivi di efficienza ed efficacia richiesti oggi dalla committenza e dal mondo dell'autotrasporto sempre di più in rapida evoluzione.

LA SICUREZZA PER BATTERE LA CONCORRENZA

Subire un furto o una rapina innesca per un'azienda una serie di danni non solo economici, ma anche d'immagine. Difficilmente il mercato concede una seconda opportunità: se ci si presenta con mezzi non protetti, quindi più vulnerabili, il Cliente, giustamente si rivolge alla concorrenza. La sicurezza come strumento competitivo, quindi? Lo abbiamo chiesto ad **Adriano Vaia**, Presidente FEDIT, l'Associazione Italiana Trasportatori.

Nel vostro campo di attività che ruolo gioca la sicurezza? Quanto è importante dotarsi di dispositivi, in modo particolare satellitari, che garantiscono un viaggio sicuro a mezzi e merci?

Per la natura stessa del nostro lavoro e della tipologia delle merci trasportate la sicurezza è una delle componenti fondamentali, di quelle che danno "valore aggiunto" al servizio.

In tale contesto è di sicuro interesse delle imprese dotarsi di dispositivi e modelli organizzativi che consentano una gestione sicura delle merci che vengono loro affidate.

Quanto monitorare e gestire il trasporto merci incide, oltre che nell'ottica di migliorare gli standard di sicurezza, nell'ottimizzazione operativa e alla riduzione dei costi di esercizio?

Una gestione ottimale delle varie fasi del trasporto delle merci consente sicuramente una importante ottimizzazione operativa e, di conseguenza, di ridurre, anche in maniera significativa, i costi di esercizio. Basti pensare a

quanto possono incidere eventuali percorrenze a vuoto, o ritardi nella presa e consegna delle merci.

Le nuove tecnologie come strumento competitivo, quindi?

Le nuove tecnologie, ma non solo. I nuovi strumenti tecnologici sono un supporto utilissimo, ma che non dà i risultati sperati se non viene inserito in un contesto di più efficiente modello organizzativo, che resta sempre e comunque il più importante strumento competitivo.

Un'ultima domanda. Quali le conseguenze per chi resta indietro e non prestasse la giusta attenzione ad un tema così importante?

Ritengo pesanti. In un sistema che ha ormai ottimizzato moltissimo costi ed organizzazione la differenza la riesce a fare la qualità del servizio che si è in condizione di offrire ai clienti. E la sicurezza è, sicuramente, un indice di qualità. Fuori da questa strada c'è la logica del taglio delle tariffe, ma è una strada senza vie di uscita.

Oggi il rispetto delle regole è diventato necessario per le aziende che vogliono competere sul mercato e sono sempre di più gli operatori che fanno della sicurezza un proprio asset.

Soddisfare il Cliente in termini di puntualità, qualità del servizio ed economia è strategico. A riguardo la tecnologia satellitare diventa indispensabile.

In un sistema che ha ormai ottimizzato moltissimo costi ed organizzazione la differenza la riesce a fare la qualità del servizio. E la sicurezza è, sicuramente, un indice di qualità

Il camion, grazie alla sua flessibilità, rimane oggi il vettore preferito. Se nel 2005 nell'Europa dei 27 il trasporto viario superava quota 1.705 miliardi di tonnellate chilometriche, le previsioni per il 2030 parlano di 2.824,3 miliardi di tonnellate/chilometro.

Offrire a tutti quanti protezione, sicurezza, soccorso è per il Viasat Group un dovere, una missione. Molto è stato fatto e molto altro si dovrà fare ancora. Non è più accettabile che si affronti la mobilità con ansia e pericolo.

INCIDENTI: SI PUÒ FARE DI PIÙ

Se è vero che dal 1970 a oggi la frequenza degli incidenti dei mezzi pesanti in rapporto alla capacità di circolazione è scesa del 70 per cento, non si può negare che si può fare ancora di più. Dekra, in materia ha dedicato uno studio ricco di dati e proposte. Sul tema abbiamo sentito **Tiziana Altieri**, Caporedattore di Vie&Trasporti.

Oggi quando si parla di trasporto merci si pensa esclusivamente ai mezzi pesanti. Perché?

Perché il camion, grazie alla sua flessibilità, rimane oggi il vettore preferito. Se nel 1990 nell'Europa dei 27 il trasporto viario assorbiva oltre 1.075 miliardi di tonnellate chilometriche, nel 2005 si era già superata quota 1.705 e le previsioni per il 2030 parlano di 2.824,3 miliardi di tonnellate/chilometro. Un trend che non registra nessun'altra modalità di trasporto.

Tanti Tir in giro hanno un forte impatto sul più generale tema della sicurezza stradale?

Certamente anche se l'impegno dei costruttori in materia di dotazioni di sicurezza ha comportato una netta riduzione del numero di incidenti che vedono la presenza di un veicolo industriale. Per ogni milione di chilometri percorsi gli heavy sono coinvolti in 0,44 sinistri con danni alle persone contro lo 0,46 delle autovetture. Il numero degli utenti della strada morti per sinistri con veicoli di oltre 3,5 tonnellate è sceso, con ritmi diversi, in tutta Europa. Nonostante l'immagine trasmessa da gran parte dei media, i veicoli industriali rappresentano solo una percentuale relativamente bassa nel complesso degli incidenti stradali.

Ci sono luoghi più pericolosi di altri? E quali le cause?

Il rapporto di Dekra ci dice che per i camion il luogo più pericoloso è quello extraurbano, dove è maggiore la possibilità di un decesso in seguito a un sinistro (88 per cento). In merito alle cause quando gli incidenti hanno come teatro un incrocio l'indice va

puntato sul mancato rispetto della precedenza e l'inosservanza dei limiti di velocità. In caso di tamponamento, invece, le cause principali sono il mancato rispetto dei limiti di velocità e della distanza di sicurezza, l'uscita di carreggiata è provocata principalmente dalla velocità eccessiva e da estrema stanchezza. Infine, distrazione e spossatezza spiegano molti dei sinistri che si verificano in fase di sorpasso.

Sempre l'uomo, l'autista, al centro di ogni evento, quindi ...

Difetti tecnici dei veicoli e condizioni esterne sono due dei fattori alla base degli incidenti stradali. Il terzo, fondamentale, è l'uomo, responsabile del 94 per cento degli eventi sinistri. L'errata valutazione (per maltempo, condizioni della strada etc..) spiega il 46 per cento degli incidenti con veicoli pesanti coinvolti, seguiti dai disturbi della percezione. Tra questi rientra il colpo di sonno che ha provocato il 24 per cento degli eventi analizzati e con cui ha dovuto fare i conti almeno una volta oltre il 50 per cento dei conducenti professionisti. Orari di lavoro irregolari e discontinui del resto non si adattano al ritmo circadiano dell'essere umano.

Infine. Quali le strategie di prevenzione?

Tante sono le strategie che si possono mettere in atto per aumentare la sicurezza sulle strade. Da una diffusione dei sistemi di assistenza alla guida già disponibili sul mercato all'utilizzo di dispositivi satellitari; dai corsi di aggiornamento obbligatori, alle infrastrutture intelligenti; da una maggiore cura del veicolo e del carico fino all'aumento dei controlli. Il potenziale per migliorare la sicurezza sulle strade c'è.

Sicurezza Viasat

I dati statistici medi - sia per le autovetture quanto per i mezzi pesanti - si scostano molto dalla media nazionale, sia in termini di frequenza di furti, sia in media di ritrovamento. In queste condizioni Viasat Group dimostra tutta la propria efficacia.

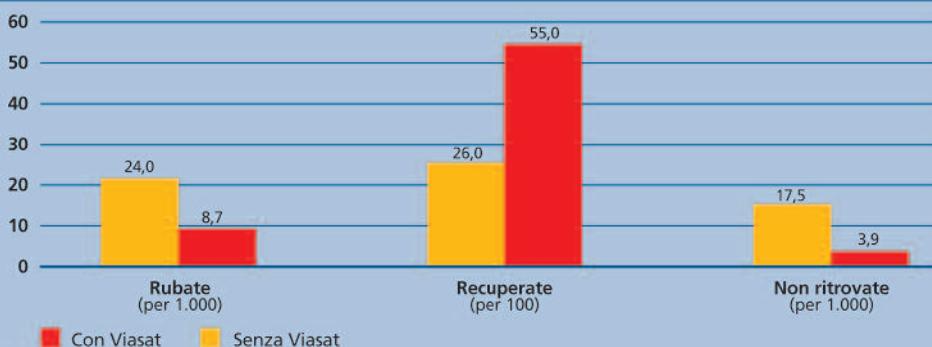
Valori senza dispositivo Viasat (autovetture)

Furti autovetture fascia medio-alta per mille auto circolanti <i>Media regioni più ad alto rischio (Lazio, Campania, Lombardia, Puglia, Sicilia)</i>	24,0 x mille
Percentuali di recupero delle vetture rubate <i>Percentuali su vetture di valore elevato e marchi molto rubati (Mercedes, BMW, Audi e Volkswagen)</i>	26%
Vetture non ritrovate ogni mille circolanti <i>Media senza dispositivo Viasat</i>	17,5 x mille

Valori con dispositivo Viasat (autovetture)

Furti autovetture fascia medio-alta per mille auto circolanti <i>Media regioni più ad alto rischio (Lazio, Campania, Lombardia, Puglia, Sicilia)</i>	8,7 x mille
Percentuali di recupero delle vetture rubate <i>Percentuali su vetture di valore elevato e marchi molto rubati (Mercedes, BMW, Audi e Volkswagen)</i>	55%
Vetture non ritrovate ogni mille circolanti <i>Media con dispositivo Viasat</i>	3,9 x mille

Dati per ogni 1.000 vetture con o senza Viasat



Vantaggi con dispositivo Viasat (mezzi pesanti)

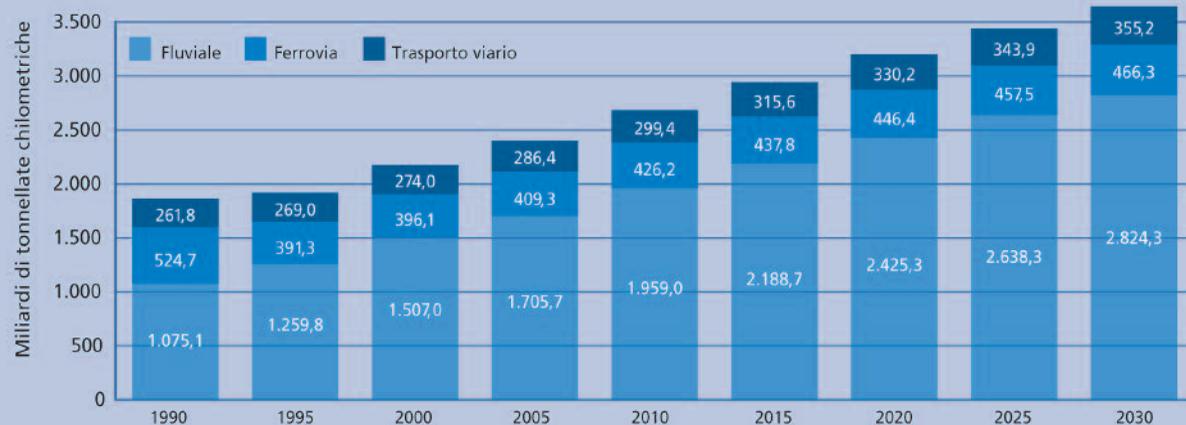
Recupero mezzi pesanti	83%
Riduzione furti senza ritrovamento	20%
Tempi reazione Centrale dall'avenuto furto	120 secondi

Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'Interno, ACI e Centrali Operative Viasat Group

Viasat conta un progressivo di oltre 400.000 installazioni sulle quali ha ottenuto una riduzione dei furti del 63% con un miglioramento dei recuperi di oltre il 100% e un risparmio costi sinistri di oltre 30 milioni di euro.

Grazie alla sicurezza satellitare Viasat, nell'80, 90% dei casi, si riesce a ritrovare l'autovettura nei primi 28 minuti.

Trasporto merci nella UE a 27 fino al 2030



Fonte: Commissione UE

Consistenza del parco Autocarri

Anno	Autocarri merci	Autocarri speciali	Totale
1986	1.727.946	154.285	1.882.231
1987	1.795.863	149.129	1.944.992
1988	1.891.471	166.537	2.058.008
1989	1.987.227	184.780	2.172.007
1990	2.140.123	208.869	2.348.992
1991	2.220.859	226.693	2.447.552
1992	2.285.712	246.101	2.531.813
1993	2.314.142	254.866	2.569.008
1994	2.370.759	267.125	2.637.884
1995	2.430.262	278.539	2.708.801
1996	2.550.344	325.353	2.875.697
1997	2.626.507	341.207	2.967.714
1998	2.730.260	359.810	3.090.070
1999	2.840.080	381.255	3.221.335
2000	2.971.050	406.523	3.377.573
2001	3.110.317	431.228	3.541.545
2002	3.297.260	454.340	3.751.600
2003	3.450.903	483.027	3.933.930
2004	3.502.633	512.979	4.015.612
2005	3.637.740	541.919	4.179.659
2006	3.763.093	568.654	4.331.747
2007	3.842.995	594.642	4.437.637
2008	3.914.998	619.706	4.534.704

Fonte: A.C.I. - Statistiche automobilistiche

Statistica furti e ritrovamenti mezzi pesanti

Furti mezzi pesanti				Ritrovamenti mezzi pesanti			
Regione	2006	2007	2008	Regione	2006	2007	2008
Piemonte	432	323	285	Piemonte	307	254	258
Valled'Aosta	3	0	1	Valled'Aosta	2	0	0
Liguria	75	59	31	Liguria	28	18	52
Lombardia	884	992	914	Lombardia	700	752	603
Trentino	6	14	10	Trentino	3	4	32
Veneto	177	192	154	Veneto	125	134	91
Friuli	29	13	11	Friuli	20	9	32
E. Romagna	240	374	257	E. Romagna	166	212	133
Marche	144	130	126	Marche	36	44	51
Toscana	128	97	143	Toscana	76	51	55
Umbria	70	93	29	Umbria	14	23	15
Lazio	593	507	361	Lazio	277	213	97
Abruzzo	169	157	116	Abruzzo	34	46	46
Molise	38	32	21	Molise	5	10	10
Campania	506	526	484	Campania	412	336	234
Puglia	436	547	458	Puglia	298	362	158
Basilicata	45	46	58	Basilicata	5	14	33
Calabria	127	127	126	Calabria	78	60	62
Sardegna	24	20	26	Sardegna	12	8	21
Sicilia	372	379	294	Sicilia	289	245	121
nazionale	4498	4628	3905	nazionale	2887	2795	2104

Andamento nazionale 2003 - 2008



■ furti
 ■ rinvenimenti

Fonte: Polizia Stradale



VELOCE SI, MA SOLO IN VASCA

È giovanissima **Alessia Filippi**. È nata a Roma il 23 giugno 1987 e comincia a nuotare all'età di 3 anni. Sport di fatica, sport di sacrifici, il nuoto. Ore e ore su e giù lungo la corsia della piscina, ma la sua passione la porta a vincere le prime gare. Fino alla medaglia d'argento alle Olimpiadi di Pechino e l'oro ai mondiali di Roma. Alle prossime Olimpiadi di Londra avrà 25 anni, ed ancora tanta voglia di stupire il mondo.



Alessia, partiamo dal tuo mondo. Come sei riuscito a trasformare la passione per il nuoto in un mestiere?

Non lo considero un vero mestiere ma una breve tappa di vita dove la passione e il divertimento ti portano a sacrificarti e curare al massimo mente e corpo.

Il nuoto è uno sport altamente competitivo. Quanto lavoro e quanti sacrifici per andare più veloci in acqua rispetto al tuo avversario?

Si pensa solo a se stessi non all'avversario, si cerca di curare soprattutto i dettagli.

Proprio la velocità è spesso la causa di incidenti sulle strade. Cosa pensi in proposito?

La vita è il bene più prezioso che abbiamo, dovremmo ricordarcelo in ogni momento della giornata, bisogna vivere senza esagerazioni.

Qual è il tuo rapporto con l'automobile e con la strada?

Sono abbastanza prudente, cerco di guidare in modo omogeneo e a velocità moderata.

Lo sport è allenamento, fatica, privazioni. Questo ti ha in parte sottratto a qualche rischio in più rispetto ai tuoi coetanei?

No, guidare dopo gli allenamenti è più faticoso e per questo sento di dover essere più disciplinata.

Con la tua professione giri il mondo. Ricontri all'estero comportamenti e atteggiamenti diversi? C'è forse più attenzione e rispetto delle regole?

In alcuni paesi dell'Europa del Nord guidano prudentemente, ma nel resto del mondo è come da noi in Italia.

Infine Alessia, da ragazza ai ragazzi, diresti loro che ...?

Ci si diverte di più se possiamo vivere a lungo e senza esagerazioni pericolose, per noi e per gli altri.



IL TEST: QUANTO NE SAPETE DI...

Nove italiani su dieci promuovono a pieno titolo la propria capacità di guida: è quanto emerge da una ricerca condotta dalla fondazione Cittalia dell'Anci. Secondo l'indagine, quindi il 92% degli italiani si considera un ottimo guidatore. Ma quanto ne sanno delle giuste scelte a favore della sicurezza attiva e passiva? Viasat Group ha commissionato a **sicuraauto.it** (il portale per la sicurezza stradale) un Test - per difficoltà crescente - che metterà alla prova le vostre conoscenze. Da come risponderete alle domande ne saprete di più. Buona fortuna.

1. Qual è la corretta posizione delle mani sul volante?

- 1.1. Alle 10:10
- 1.2. Alle 9:15
- 1.3. Quella più comoda per il guidatore

2. Il codice della strada prescrive, per le sole automobili, l'obbligo di accendere gli anabbaglianti in:

- 2.1. Città
- 2.2. Autostrada
- 2.3. Fuori dai centri abitati

3. Le cinture di sicurezza posteriori sono obbligatorie?

- 3.1. Sì, sempre
- 3.2. Sì, ma solo quando ci sono bambini seduti dietro
- 3.3. No, sono obbligatorie solo davanti

4. Come va usata la "freccia" durante un sorpasso in autostrada?

- 4.1. Va mantenuta accesa durante tutta la manovra di sorpasso
- 4.2. Va inserita solo per spostarsi sulla corsia di sorpasso
- 4.3. Deve essere inserita e disinserita ad ogni cambio di corsia

5. Le gomme dell'auto vanno controllate:

- 5.1. Prima di ogni lungo viaggio
- 5.2. Ogni 5.000 km
- 5.3. Una volta al mese

6. I poggiatesta anteriori e posteriori:

- 6.1. Servono per migliorare il confort dell'auto
- 6.2. Vanno regolati 3 cm sopra la nuca per evitare lesioni alla cervicale in caso d'incidente
- 6.3. Vanno tenuti tutti in basso per evitare lesioni alla cervicale in caso d'incidente

7. Il livello dei liquidi (olio, refrigerante, etc.) va controllato:

- 7.1. Secondo le indicazioni del produttore
- 7.2. In occasione di ogni tagliando
- 7.3. Ogni 10.000 km

8. Lo spazio di arresto di un autoveicolo equivale:

- 8.1. Alla somma dello spazio di reazione e dello spazio di frenata
- 8.2. Alla metà di quello di un camion
- 8.3. Alla somma del tempo di reazione e dello spazio di frenata

9. I bambini vanno legati ai seggiolini sino:

- 9.1. All'età di 5 anni
- 9.2. All'età di 3 anni
- 9.3. Sino al raggiungimento di un'altezza di 150 cm

10. L'ESP è un dispositivo elettronico che serve:

- 10.1. A migliorare la tenuta di strada del veicolo
- 10.2. A correggere l'auto in caso di sbandata
- 10.3. A frenare meglio in curva

11. Gli airbag a tendina cosa sono?

- 11.1. Delle tendine parasole che in caso d'incidente si gonfiano e proteggono i passeggeri
- 11.2. Un particolare tipo di airbag che protegge solo in caso di cappottamento
- 11.3. Un sistema di airbag che protegge in caso di urti laterali

12. Le auto nuove garantiscono tutte elevati standard di sicurezza passiva?

- 12.1. Sì, perché le prove di omologazione europee sono molto severe
- 12.2. No, solo le prove di EuroNCAP possono dare una valutazione corretta
- 12.3. No, solo le auto più costose sono quelle più sicure

IL TEST

1. Qual è la corretta posizione delle mani sul volante?

Risposta esatta: **1.2.**

La corretta posizione delle mani sul volante è quella che vede le mani posizionate alle 9:15 (immaginando il volante come un orologio), alcuni retaggi del passato vedono ancora persone convinte che la posizione corretta sia alle 10:10. Mentre è assolutamente falso che basta sentirsi comodi per guidare correttamente. Solo la posizione delle mani alle 9:15 garantisce una guida precisa, sicura e confortevole.

2. Il codice della strada prescrive, per le sole automobili, l'obbligo di accendere gli anabbaglianti in:

Risposta esatta: **2.3.**

Inizialmente l'obbligo di tenere le luci anabbaglianti accese (non di posizione!) fu introdotto solo per le autostrade, successivamente tale obbligo fu esteso a qualsiasi strada extraurbana. Resta facoltativo l'uso degli anabbaglianti in città per i soli autoveicoli, mentre per i veicoli a due ruote vige obbligo di accendere le luci anche in città.

3. Le cinture di sicurezza posteriori sono obbligatorie?

Risposta esatta: **3.1.**

L'uso delle cinture di sicurezza posteriori è obbligatorio sin dal 1993. Tuttavia la cattiva abitudine degli italiani e la scarsa attenzione delle forze dell'ordine ha reso tale obbligo totalmente dimenticato. Inoltre è bene ricordare che il mancato uso delle cinture posteriori può comportare, in caso di tamponamento, gravi ferite per i passeggeri anteriori. Questo perché a soli 30 km/h il passeggero posteriore sarebbe catapultato in avanti con una forza pari a 20 volte il proprio peso!

4. Come va usata la "freccia" durante un sorpasso in autostrada?

Risposta esatta: **4.3.**

L'indicatore di direzione, comunemente chiamato "freccia", deve essere usato per segnalare ogni cambio di corsia e va spenta non appena questo cambio è stato effettuato. Pertanto è assolutamente sbagliato, nonché inutile, tenere la freccia sinistra accesa durante tutta la fase del sorpasso. Inoltre è obbligatorio occupare la corsia di sorpasso solamente per il tempo necessario ad effettuare la manovra, successivamente va occupata la corsia più libera a destra, anche nelle autostrade a 3 corsie.

5. Le gomme dell'auto vanno controllate:

Risposta esatta: **5.3.**

Gli pneumatici sono l'elemento più importante per la nostra sicurezza. Non vanno mai trascurati e andrebbero cambiati più per l'invecchiamento che per l'usura (3-4 anni è la durata massima di qualsiasi pneumatico) a meno di non percorrere tantissimi chilometri all'anno. La pressione va controllata una volta al mese (a "freddo") e comunque ad ogni brusco cambio climatico. Non è corretto legare il controllo della pressione solo ai chilometri percorsi.

6. I poggiatesta anteriori e posteriori:

Risposta esatta: **6.2.**

I poggiatesta sono nati come accessorio legato al confort, tuttavia negli anni hanno perso (giustamente) questa loro peculiarità. Oggi sono uno dei sistemi di sicurezza passiva più importanti ma anche il meno conosciuto. Infatti, posizionandolo almeno 3 cm sopra la nuca, il poggiatesta ci eviterà eventuali lesioni alla cervicale in caso di tamponamento. Non dimenticate di regolarli correttamente sia davanti che dietro.

7. Il livello dei liquidi (olio, refrigerante, etc.) va controllato:

Risposta esatta: 7.1.

Le auto di oggi hanno raggiunto ormai condizioni di affidabilità molto elevati, tuttavia questo non ha totalmente eliminato la necessità di un monitoraggio costante dei famosi "livelli", specialmente nei primi mesi di vita dell'auto. Pertanto l'errore comune è quello di attendere i tagliandi periodici per prendersi cura della propria auto. Nulla di più sbagliato. Il consiglio è quello di seguire le indicazioni prescritte sul libretto d'uso e manutenzione della vostra auto visto che i consumi possono variare da modello a modello.

8. Lo spazio di arresto di un autoveicolo equivale:

Risposta esatta: 8.1.

Lo spazio di arresto equivale alla somma della distanza che percorriamo durante il tempo di reazione (chiamato spazio di reazione, che ci serve per capire cosa dobbiamo fare di fronte ad un eventuale pericolo) e lo spazio di frenatura (che è la distanza che percorre la nostra auto dopo che abbiamo cominciato a frenare). Come si vede lo spazio di arresto è influenzato sia dalla nostra attenzione che dalle condizioni del nostro veicolo. Pertanto bisogna evitare al massimo le distrazioni e mantenere in perfetta efficienza la nostra automobile.

9. I bambini vanno legati ai seggiolini sino:

Risposta esatta: 9.3.

I bambini vanno sempre trasportati su seggiolini omologati e appartenenti al gruppo corrispondente al peso del bimbo. Infatti il vero parametro da prendere in considerazione, durante la scelta del seggiolino, è il peso e non l'età. Tuttavia sino a quando il bambino non avrà raggiunto un'altezza minima di 150 cm dovrà usare i seggiolini del gruppo 3. Questo perché la cintura può essere molto dannosa per persone più basse di 1,5m.

10. L'ESP è un dispositivo elettronico che serve:

Risposta esatta: 10.2.

L'ESP o ESC è un sistema elettronico che serve per riallineare l'auto in caso di sbandata. In pratica, grazie ad una serie di sensori e manovre correttive effettuate in automatico, l'ESP corregge le sbandate causate sia da perdite di stabilità, ma anche da troppa potenza o eccesso di frenata in curva. E' importante ricordare che tale sistema non migliora la tenuta di strada del veicolo ma agisce correggendo la traiettoria della vettura quando essa ha già iniziato a sbandare, ovvero ha iniziato a seguire una traiettoria diversa da quella impostata. Il tutto con una rapidità incredibile ma che non può stravolgere le regole della fisica.

11. Gli airbag a tendina cosa sono?

Risposta esatta: 11.3.

Gli airbag a tendina sono particolari tipi di airbag che coprono l'intera superficie dei finestrini tra il montante anteriore e posteriore. Solo utilissimi in caso di urti laterali, ancora migliori degli airbag laterali che si limitano a proteggere solo l'addome e, nel caso dei modelli "lunghi", la testa. Non sempre si attivano in caso di capottamento, a meno di forti urti laterali.

12. Le auto nuove garantiscono tutte elevati standard di sicurezza passiva?

Risposta esatta: 12.2.

La sicurezza passiva di un veicolo può essere valutata solo attraverso severe prove di crash test. Tuttavia l'attuale normativa di omologazione prevede prove di crash test ormai superate (l'ossatura della normativa è del 1996...), pertanto per avere una valutazione più attuale bisogna riferirsi ai crash test EuroNCAP (organismo non governativo) che aggiorna, anno dopo anno, i propri criteri di valutazione. In commercio esistono auto che offrono standard di sicurezza molto diversi e non è assolutamente vero che la sicurezza sia solo una questione di costi o di marchio.

SERVIZI

PRODOTTI

INFORMAZIONE

LE AREE DI INTERVENTO FAI SERVICE

Un mondo di servizi e prodotti per tutti gli associati



SERVIZI:

MULTISERVIZI FAI PASS. La tessera unica per pagamento autostrade, gasolio, recupero IVA e altri servizi.

STAZIONI DI SERVIZIO E CARBURANTE

Fai Service, Fai Service - Point in Italia, Austria, Spagna e Slovenia e tessera Tamoil.

AUTOSTRADE E VALICHI VIACARD, TELEPASS, TIS,

GO BOX, VIA-T, ABC SYSTEM, FAI PASS, per il pagamento

di autostrade Italia, Francia, Spagna, Austria, Slovenia, Svizzera e attraversamento valichi.

INTERMODALITÀ Treni navetta, traghetti nazionali e internazionali, aerei cargo.

BORSA CARICHI per ottimizzare i propri carichi ed evitare i viaggi a vuoto.

ASSICURAZIONI per un servizio all inclusive

BANCARI E FINANZIARI PROGETTO BUSINESS E SOLDINTASCA, pensati su misura per l'autotrasportatore.

ASSISTENZA E RECUPERO IVA Fai Service Assistance per ritiro patente, tutela legale e assistenza strada, mezzi e persone. Gestione per il recupero dell'imposta sugli acquisti effettuati all'estero.

PRONTO INTERVENTO AMBIENTALE interviene in tutta Italia.

PROFESSIONALITÀ GARANTITA Il marchio dell'eccellenza del trasporto.

PRODOTTI:

FAI SERVICE UTILITY I prodotti di largo consumo per l'autotrasporto.

TECNOLOGIA TRACKYSAT il localizzatore satellitare per gestire il trasporto in sicurezza.

INFORMAZIONE:

MEZZI INFORMATIVI Web, TG Fai, Fai Service Informa, Radio, Blog TGCom Stradafacendo.

INTERNET Sul Portale Fai Service: l'Esperto on-line e l'area riservata MyFaiService per gestire direttamente tutti i servizi a disposizione dei soci.



FAISERVICE
Il partner dell'autotrasportatore



Generali Protezione Satellitare

Più spazio alla tua sicurezza più alto il tuo risparmio



Risparmi il 10%
sulla R.C. Auto

Risparmi il 50%
su Incendio e Furto

Risparmi il 10%
sulla Formula Kasko

Soccorso
immediato
in caso
di incidente
e di furto

Gratis impianto satellitare,
installazione e canone
d'abbonamento



GENERALI SEI
IN AUTO

GPS

VIASAV

Una speciale formula composta da R.C. Auto, Incendio e Furto, Kasko, con in più un servizio telematico personalizzato e gratuito, per ricevere assistenza e protezione immediata. Generali Protezione Satellitare, per la tua auto, per la tua tranquillità.

www.generali.it



NOI SIAMO SICURI LA NOSTRA AUTO E' PROTETTA DA VIASAT

Hai l'auto in panne? Ti senti in pericolo? Hai avuto un incidente? Oppure vuoi solo conoscere la situazione del traffico? Niente paura: Viasat è con te 24 ore al giorno per tutto l'anno!

I sistemi Viasat sono facilissimi da usare: in caso di necessità, la Centrale Operativa localizza* la tua auto grazie alla tecnologia satellitare e in brevissimo tempo ricevi le informazioni o i soccorsi di cui hai bisogno. Perché Viasat non è semplicemente il migliore antifurto satellitare per la tua auto, ma un programma completo di protezione dei suoi occupanti.

E inoltre Viasat garantisce un notevole risparmio sulle polizze RC Auto e Furto/Incendio. Informati presso il tuo agente assicurativo, il tuo autoconcessionario o il tuo dealer Viasat di fiducia.



SERVIZI DI SICUREZZA SATELLITARE

Numero Verde: 800 691 691 - www.viasatonline.it

*Compatibilmente con la copertura GPS e GSM - La foto del prodotto è indicativa. Caratteristiche estetiche e funzionali possono cambiare senza preavviso.