

FURTI D'AUTO
Contro i ladri vince
la tecnologia

RISCHIOSITÀ STRADALE
Diamo i numeri
alla sicurezza

AUTOTRASPORTO
Ecco il nuovo piano nazionale
della logistica

SIGUREZZA PERSONALE
L'importanza dei
dispositivi satellitari

DOSSIER ASSICURAZIONI
Il fenomeno
"caro polizze"

GUIDA

alla

SICUREZZA

1861

2011



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

Everywhere.



ARC
europe®

www.arceurope.com

3 Editoriale



4 Quella sfida da vincere
Intervista con Altero Matteoli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



6 Dal nuovo codice tante risposte positive
Intervista con Carlo Giovanardi, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio



8 La sicurezza si tinge di rosa
Intervista con Mara Carfagna, Ministro delle Pari Opportunità



10 Sistri: La Black Box contro l'illegalità
Intervista con Stefania Prestigiacomo, Ministro dell'Ambiente



12 Il Satellitare aumenta la sicurezza
Incontro con Domenico Petrone, Presidente Viasat Group

15 Trasporti e Logistica

16 La "nuova" logistica pronta allo scatto
Bartolomeo Giachino, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture

18 La strada è quella giusta, ma...
Paolo Uggè, Fai Confrasperto

20 La telematica a servizio dell'autotrasporto
Rocco Giordano, Comitato Scientifico Piano Nazionale della Logistica

22 Tutto passa per il satellite
Armando Capellino, TrackySat

24 Il mio business lo proteggerò
Stefano Lucarelli, DFL Autotrasporti

27 Statistiche

30 Rischiosità Stradale

31 Il nuovo programma europeo 2011 - 2020
Unione Europea

33 Come è sicura l'autostrada italiana
Fabrizio Palenzona, AISCAT

35 Diamo i numeri alla sicurezza stradale
Sergio Dondolini, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

38 Automobilisti Italiani: più sicurezza e meno design
Claudio Cangialosi, SicurAUTO.it

39 Auto efficiente... auto sicura
Simone Guidi, PuntoPRO

40 Ogni minuto è prezioso
Claudio Becopi, CIMO ASMD

42 La Black Box ha cambiato colore
Roberto Cortesi, Viasat Group

44 Comunicare sicurezza
Roberto Sgalla, Polizia stradale

46 Statistiche

50 Protezione Furto

51 Contro i ladri vince la tecnologia
Alessandro Russo, A.R. Motors

54 Noleggio: fotografia di un'emergenza
Paolo Ghinolfi, ANIASA

56 Centrale Viasat: gioiello "made in Italy"
Nicodemo Magliocca, Viasat Group

59 Le 10 regole d'oro per evitare i furti d'auto
Polizia Stradale

60 Statistiche

64 Dossier Assicurazioni: il fenomeno "caro polizze"

64 Le polizze italiane, le più care d'Europa
Donatella Porrini, Università del Salento

66 Percorsi virtuosi... cercasi
Vittorio Verdone, ANIA

67 Telematica e assicurazioni auto: binomio vincente
Andrea Jurkic, Gruppo Generali

69 Il coraggio di cambiare
Paolo Ravicchio, Viasat Group

71 L'antidoto anticrisi passa per il satellite
Tina Napoli, Cittadinanzattiva

74 Istruzioni per l'uso
Massimiliano Dona, Unione Nazionale Consumatori

75 La certificazione nelle compagnie assicurative
Nataschia Masi, UNITER

IL PERSONAGGIO

76 Facciamo metà con la sicurezza
Salvatore "Totò" Perugini

77 Il test: quanto ne sapete di...

Sommario



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



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.



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 38 Paesi, con una flotta di oltre 841.000 veicoli gestiti e uno staff di 3.700 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.

- **Noleggjo 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

LA SICUREZZA VOLA SUL SATELLITE

Quello in corso è un anno importante, un anno di bilanci. È giunto infatti a termine il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale ed è al via il Quinto, relativo al decennio che si concluderà nel 2020.

La Comunità europea ha compiuto importanti passi avanti nella lotta contro molti dei rischi che minacciano la salute e il benessere dei cittadini comunitari, ma nel settore della sicurezza stradale vi è ancora ampio margine di miglioramento. Gli incidenti stradali continuano infatti a costituire la maggiore causa di morte tra i bambini, gli adolescenti e i giovani adulti, e i pedoni rappresentano ancora oggi una categoria ad alto, altissimo rischio. I cittadini europei continuano perciò a confrontarsi, sulle strade, con un grado di pericolo più elevato rispetto a qualsiasi altra attività intrapresa nel corso della vita quotidiana.

Però, ed è in questa sede corretto sottolinearlo, pur non avendo raggiunto gli obiettivi che ci si era prefissati in ambito comunitario, molto è stato fatto se è vero che negli ultimi trent'anni il traffico stradale si è triplicato ed il numero delle vittime, pur sempre troppo elevato, si è dimezzato.

Il nuovo Programma d'azione europeo ha quindi il compito di "rilanciare la sfida" e per migliorare la sicurezza sono allo studio azioni in ciascuno dei tre ambiti strategici: standard di guida, qualità dei veicoli in circolazione e diffusione delle tecnologie intelligenti. Tra queste tecnologie spiccano dispositivi in grado di fornire servizi di sicurezza ai beni materiali (l'inglese "security"), nella fattispecie l'autovettura, e di sicurezza alle persone (l'inglese "safety") attraverso sensori crash di rilevamento incidente e pulsanti antirapina, avviando automaticamente i soccorsi relativi. Come dire, la "sicurezza vola sul satellite".

Questi, ed altri, sono temi che vengono affrontati - con il contributo di qualificati operatori del settore: dalle istituzioni alle aziende, dalle organizzazioni ai consumatori - in questa sesta edizione della Guida alla Sicurezza che rappresenta ormai un appuntamento d'obbligo per gli addetti ai lavori, per gli automobilisti e per le famiglie. La Guida ospita inoltre un ricco dossier sulle Polizze auto, affrontando i motivi sistemici dei rincari registrati negli ultimi tempi e fornendo possibili, ed oggi già disponibili soluzioni tecnologiche al problema.

Insomma, Viasat ci presenta una sesta edizione ancora più qualificata, più ricca di interventi, di informazioni e di statistiche: un utile strumento per quanti direttamente o indirettamente operano a pieno titolo nell'ambito della sicurezza stradale.

Marco Petrone
Viasat Group S.p.A.
Responsabile Investor Relations

L'obiettivo fissato dall'Unione europea nel Libro Bianco del 2001 era molto ambizioso e i risultati raggiunti per l'Italia sono senza dubbio molto soddisfacenti. Ora non bisogna distrarsi.

Educazione stradale, formazione e applicazione delle leggi: le strategie e le azioni di miglioramento per il decennio futuro ruoteranno intorno a questi aspetti, in linea con quanto già avvenuto nel passato.

QUELLA SFIDA DA VINCERE

In coerenza con gli impegni assunti nei confronti dell'Unione Europea 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. Ora bisogna non distrarsi, mantenere viva l'attenzione, consentire anche la diffusione di quelle nuove tecnologie che tanto possono fare per portare a successi ancora più importanti. Ne abbiamo parlato con **Altero Matteoli**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Ministro Matteoli partiamo dalle sue considerazioni in merito al Programma europeo sulla sicurezza stradale 2001-2010 appena concluso. Si sono centrati gli obiettivi prefissati?

L'obiettivo fissato dall'Unione europea nel Libro Bianco del 2001 era molto ambizioso e prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010. I risultati raggiunti per l'Italia sono senza dubbio molto soddisfacenti avendo raggiunto nel 2009 quota -40,3%, a fronte di riduzione media europea del 36%. Solo tra il 2008 il 2009 l'ISTAT ha registrato una variazione di -10,3%.

La Commissione ha poi varato il nuovo Programma per il 2011-2020 inteso a dimezzare ulteriormente le vittime sulle strade. In ambito nazionale siamo pronti a recepire le nuove direttive?

Gli orientamenti europei per la sicurezza stradale nell'orizzonte temporale fino al 2020 intendono definire un quadro di governance generale e obiettivi ambiziosi utili per orientare le strategie nazionali e l'Italia condivide le priorità individuate. La Commissione ha fra l'altro evidenziato come l'educazione stradale, la formazione e l'applicazione delle leggi rivestano un'importanza essenziale e le nostre strategie di miglioramento per il decennio futuro contempleranno azioni su questi aspetti in linea con quanto già avvenuto nel passato.

Tra gli obiettivi prefissati dal nuovo Piano c'è l'intenzione di incrementare le tecnologie intelligenti in modo da facilitare lo scambio di dati tra veicoli e infrastrutture oltre che di accelerare l'introduzione del sistema e-Call. Sul tema, come ci presentiamo? Siamo come Paese all'avanguardia o scontiamo ancora qualche ritardo?

Il contributo che lo sviluppo degli ITS può apportare per un sistema di trasporti sostenibile, efficiente, coerente ed anche sicuro e competitivo per le industrie è tale che la Commissione ha ritenuto di incoraggiare gli Stati membri a dare la massima priorità alla diffusione degli ITS. I benefici di una loro diffusa applicazione, ovvero quelli sociali - sicurezza, ambiente, comfort, qualità della vita - ma anche economici e produttivi - diminuzione dei tempi di viaggio, aumento della produttività delle flotte di trasporto, gestione ottimizzata della logistica - possono essere per il sistema Italia significativi soprattutto

per la competitività. Credo che con l'approvazione della "Direttiva sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto" dello scorso anno, sono state poste le basi per uno sviluppo coordinato del settore ITS a livello europeo e il Ministero si sta attivando nel recepimento per creare le condizioni per pervenire ad uno sviluppo rapido ed armonico degli ITS su scala nazionale.

Sicurezza stradale significa anche limitare la pericolosità dei mezzi pesanti ed intervenire efficacemente sul settore dell'autotrasporto. A che punto siamo?

In realtà molto si è fatto e si sta facendo sul fronte normativo, su quello dei controlli e su quello della formazione. L'attività di controllo sui mezzi pesanti diretta ad accertare non solo il rispetto delle norme di comportamento, ma anche la rispondenza dei mezzi stessi ai requisiti previsti e la regolarità dei documenti amministrativi, si è intensificata negli ultimi anni per garantire sulle nostre strade, sia da parte degli autotrasportatori nazionali che comunitari ed extracomunitari, la puntuale osservanza della normativa vigente. Per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose, ad esempio, è in corso un progetto per la definizione e realizzazione di un prototipo di un sistema informativo distribuito per l'identificazione, il monitoraggio e la gestione del trasporto di merci pericolose su strada finalizzato alla messa in sicurezza delle infrastrutture di trasporto basato anche sulla valutazione dinamica del rischio indotto dal trasporto. Inoltre, sono allo studio anche alcune iniziative di sperimentazione che prevedono test di efficacia relativi all'utilizzo della scatola nera finalizzato al miglioramento dei comportamenti su strada degli autisti professionali ed al loro monitoraggio.

Quanto è importante a suo parere creare consenso tra tutti i soggetti interessati, ma anche sostenere quanti operano e investono a favore della prevenzione e promozione della sicurezza stradale? E come operare in tal senso?

La sicurezza stradale è un problema che coinvolge tutti: Governo centrale, ammini-

strazioni locali, imprese, parti sociali, organizzazioni della società civile, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino. Più che una necessità di consenso, visto che c'è la consapevolezza del problema sicurezza stradale, emerge la necessità di una sinergia e un maggior coordinamento, per passare da interventi autonomi, isolati e non strutturati ad una logica di sistema, finalizzata al raggiungimento di obiettivi chiari, condivisi e predeterminati. Protocolli d'intesa e tavoli di coordinamento possono essere strumenti per la condivisione di obiettivi e iniziative comuni che garantiscano efficacia e efficienza delle azioni di prevenzione.

Ministro un'ultima domanda. Il Governo ha fatto della sicurezza stradale una sua battaglia: il nuovo codice della strada, maggiori controlli, utilizzo delle nuove tecnologie, campagne di sensibilizzazione. È soddisfatto dei risultati fin qui ottenuti?

I dati sulla sicurezza stradale confermano che le scelte sono state efficaci e la politica adottata ha avuto i primi effetti. Inoltre, oltre ai dati, anche i sondaggi relativi all'attività di comunicazione sulla sicurezza stradale mostrano un generale incremento rispetto al passato della consapevolezza degli italiani dei rischi associati ad alcuni comportamenti di guida, per quanto ci sia sempre una quota di popolazione che tende a sottovalutare la pericolosità di alcune situazioni e questo è uno stimolo per indirizzare meglio le campagne future. Resta il fatto che i numeri dell'incidentalità stradale sono ancora tragici ed è indispensabile moltiplicare gli sforzi per pervenire ad un miglioramento.



I benefici che la diffusione e l'applicazione delle tecnologie intelligenti possono avere su sicurezza, comfort, qualità della vita, ma anche su diminuzione dei tempi di viaggio, aumento della produttività delle flotte di trasporto, gestione ottimizzata della logistica, possono essere significativi.

I dati confermano che le scelte sono state efficaci e la politica adottata ha avuto i primi effetti. Resta il fatto che i numeri dell'incidentalità stradale sono ancora tragici ed è indispensabile moltiplicare gli sforzi.

Quando vuole, la politica sa dare risposte concrete ai problemi delle persone e l'approvazione all'unanimità del nuovo Codice della strada ne è un esempio.

Nel provvedimento ci siano importanti novità dirette a ridurre l'incidentalità provocata da chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto delle droghe.

“Quando vuole, la politica sa dare risposte concrete ai problemi delle persone”. È questo il punto di partenza delle valutazioni fatte da **Carlo Giovanardi**, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, da sempre molto attento alla sicurezza stradale ed in particolare, per quel che riguarda le sue competenze, a ridurre l'incidentalità provocata da chi guida sotto l'effetto delle droghe o in stato di ebbrezza. Lo abbiamo intervistato.

DAL NUOVO CODICE TANTE RISPOSTE POSITIVE



Sottosegretario Giovanardi, Lei da sempre attento osservatore ai comportamenti dei giovani e sulla loro sicurezza, che valutazione generale può dare del nuovo codice della strada varato la scorsa estate?

Ritengo che sia complessivamente un buon passo avanti. Intanto perché il Parlamento lo ha approvato all'unanimità e nei tempi prefissati, conducendo un esame approfondito che ha visto la fattiva collaborazione della maggioranza e dell'opposizione, una volta tanto determinate e concordi nel perseguire un obiettivo particolarmente a cuore alla maggior parte dell'opinione pubblica. Quando vuole, la politica sa dare risposte concrete ai problemi delle persone. Per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, mi pare che ci siano importanti novità, alcune significativamente dirette a ridurre l'incidentalità provocata da chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto delle droghe.

Sotto quali aspetti, in quali punti, si evince che la vita sulla strada di tutti noi è oggi più sicura?

Per quel che mi riguarda più da vicino, sono state apportate al Codice della strada importanti novità, a cominciare dalla previsione di un test tossicologico a cui dovranno sottoporsi tutti coloro che intendono chiedere il rilascio della patente di guida o, per alcune categorie professionali, il suo rinnovo di validità. Allo stesso modo i conducenti muniti di patenti speciali per la guida di tir e di altri grossi automezzi di trasporto su strada dovranno produrre per l'esercizio della loro attività professionale un'apposita certificazione con cui si escluda che facciano abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. Segnalato, altresì, le nuove modalità di controllo degli autisti sotto l'effetto di droghe, per i quali scatta la possibilità di un accertamento “con valore legale” direttamente su strada, come già avviene per la guida in stato di ebbrezza grazie all'etilometro. Ma c'è dell'altro. Per quanto concerne, ad esempio, i limiti alla possibilità di approvvigionarsi di bevande alcoliche, soprattutto di notte, rammento il divieto per tutti gli esercizi (ristoranti, bar, discoteche, circoli, chioschi, distributori automatici etc.) di vendere e somministrare bevande alcoliche e superalcoliche dopo le ore 3 e fino alle ore 6 del mattino e la nuova regolamentazione di queste attività lungo le autostrade. In particolare, nelle autostrade è vietata, dalle ore 22 alle ore 6, la vendita per asporto di bevande superalcoliche e, dalle ore 2 alle ore 6, la somministrazione di bevande alcoliche. È sempre vietata, invece, la somministrazione di bevande superalcoliche.

Contrasto all'alcool e agli stupefacenti assunti dai conducenti di veicoli. La strada è tracciata, cosa c'è ancora da fare?

Come accennavo, perché le modifiche introdotte nell'art. 187, siano davvero operative bisognerà attendere l'emanazione di un provvedimento regolamentare con cui saranno stabilite le modalità di effettuazione degli accertamenti "in the field" e le caratteristiche degli strumenti da impiegare nel corso di tali controlli. A questo decreto lavoreranno a stretto giro i tecnici dei Ministeri dei trasporti, dell'interno, della giustizia, del lavoro, della salute e quelli del Dipartimento per le politiche antidroga nella mia responsabilità. A questo proposito, il citato Dipartimento antidroga sta già effettuando, nell'ambito di un'attività a carattere progettuale, una sperimentazione di taluni narcotest su matrice salivare, i cui risultati aiuteranno a scrivere i cosiddetti "criteri di omologazione" di tali dispositivi. Una volta possibile l'accertamento e la verbalizzazione direttamente "su strada" della violazione della guida sotto l'effetto di droghe, c'è da ritenere che la notevole differenza oggi esistente tra il numero di controlli per droga e quelli per la verifica della guida in stato di ebbrezza diminuirà drasticamente con evidente vantaggio per la sicurezza stradale.

Prevenzione, repressione, certezza della pena per i trasgressori delle norme. In ambito stradale questi temi sono ricorrenti. Si può fare di più?

Senza risultare banale, è ovvio che si può sempre fare di più per rendere maggiormente responsabile e consapevole l'utente della strada, sia con iniziative di prevenzione che serrando i controlli nei riguardi di quanti mettono a repentaglio la vita propria e quella degli altri con comportamenti imprudenti e spregiudicati. Ma si può fare di più anche in tema di formazione e di educazione stradale avviando, come hanno fatto i ministri Matteoli e Maroni, programmi di sensibilizzazione e campagne informative che abbiano lo scopo di sensibilizzare le persone che per ragioni di lavoro o nel tempo libero si mettono alla guida di un veicolo. A questo proposito, per restare al tema delle "cosa ancora da fare", spero di arrivi presto alla piena operatività del "Fondo per l'incidentalità notturna", le cui risorse serviranno a sostenere iniziative di pre-



venzione nei confronti del triste fenomeno delle cosiddette "stragi del sabato sera" o a promuovere progetti sperimentali di riduzione della guida in stato di ebbrezza o sotto effetto delle droghe, come ad esempio, il progetto "Drugs On Street" del Dipartimento antidroga ormai esteso, con il concorso delle Prefetture e degli enti locali, a oltre 50 comuni italiani.

Un'ultima domanda. La costante diminuzione di incidenti stradali e delle vittime che riflessioni le fa fare? L'Ue ci indica un ulteriore obiettivo del -50% entro il 2020. Siamo attrezzati?

Dobbiamo fare in modo di riuscirci. Non solo per tenere il passo con la Comunità europea ma, soprattutto, perché il livello di incidentalità e il numero delle vittime che si registra ogni anno in Italia, nonostante i sensibili miglioramenti registrati nell'ultimo anno, resta un fatto intollerabile. Come sa, ne ho fatto un elemento qualificante della mia azione politica: bisogna riuscire ad arginare questo terribile fenomeno, non ammissibile in un Paese civile. Con la prevenzione, con l'informazione, con la formazione e con i controlli, con l'aiuto di tutti, si dovrà ridurre ulteriormente il numero dei feriti e dei morti di questa guerra "non dichiarata": rispettivamente, solo nel 2010, 75.463 e 2.444, secondo polizia stradale e carabinieri. Più dei caduti del contingente NATO nel conflitto afgano dai 2001 ad oggi.

Non si possono aprire varchi alla giusta severità per chi guidando dopo aver abusato dell'alcol o sotto l'effetto di stupefacenti mette a rischio la propria e l'altrui.

Con la prevenzione, l'informazione, la formazione i controlli e con l'aiuto di tutti, si dovrà ridurre ulteriormente il numero dei feriti e dei morti di questa guerra "non dichiarata".

LA SICUREZZA SI TINGE DI ROSA

Ogni giorno per piacere, libertà o necessità ci mettiamo al volante per soddisfare le nostre esigenze di mobilità. In tal senso le donne rappresentano una quota crescente del totale degli automobilisti italiani e contribuiscono in maniera significativa alle statistiche sulla sicurezza stradale. Non solo incidenti però, ma anche purtroppo vittime di aggressione e rapine. "Oggi però ci si può difendere": è **Mara Carfagna**, Ministro delle Pari Opportunità - che abbiamo intervistato - a spiegarci come.



Ministro Carfagna. La violenza, qualsiasi tipo di violenza sulle donne è una vergogna in un Paese democratico e che si ritiene civile. Quanto però oggi rappresentano ancora un "comodo" bersaglio?

Pensare che la violenza fisica, psicologica, quegli attentati alle donne, alla loro incolumità e al loro equilibrio, possano definirsi un affare "di comodo" lo trovo, sinceramente, assurdo. Piuttosto c'è bisogno di una nuova cultura sociale che rifiuti anche solo l'idea della violenza come sistema, come malata consuetudine. È in quest'ottica che, non appena insediato, il Governo ha rafforzato le misure a tutela delle donne, introducendo aggravanti per i reati di violenza e abusi sessuali, prevedendo l'assistenza legale gratuita per le vittime, mettendo fine allo scempio degli arresti domiciliari per gli stupratori. Dopo 15 anni di attesa, inoltre, abbiamo trasformato in legge il reato di stalking, che punisce con una pena che può arrivare a 4 anni di carcere le

molestie insistenti, le persecuzioni, quegli atti odiosi che non solo minacciavano la libertà delle donne, ma che spesso erano l'anticamera di aggressioni fisiche, spesso di delitti. Ad oggi, oltre 7.000 persone, nella quasi totalità donne, si sono riprese la loro vita, la libertà. Se questa legge registra oltre 90 denunce al mese, vuol dire che siamo stati in grado di rispondere ad una grande esigenza di sicurezza delle donne.

Sono poi sempre tante le donne vittime di incidenti ma anche di aggressioni o atti di violenza che accadono sulle strade. È questo un segno dettato da una crescita generalizzata di pericolo, da una sempre maggiore emancipazione femminile, o cos'altro?

C'è una percentuale consistente di donne, soprattutto tra quelle che si rivolgono ai centri anti-violenza, che indica come la causa dei maltrattamenti e dei soprusi sia una "crisi" dell'uomo conseguente alla maggiore emancipazione delle donne. Bisogna lavorare per una nuova educazione civica, che sradichi definitivamente gli stereotipi e gli anacronistici retaggi culturali. A questo proposito sottolineo anche che c'è bisogno di una rivoluzione sociale e culturale in cui tutti, dalle istituzioni ai media, facciano la loro parte per distruggere la mercificazione della donna e del suo corpo attualmente veicolata con messaggi distorti da Tv e pubblicità.

Oggi la tecnologia può far molto. Esistono dispositivi satellitari, penso alla pink box, studiate proprio per le donne che

La sicurezza stradale, per le donne, è strettamente connessa alla loro incolumità. Infatti, i pericoli della strada non sono costituiti tanto dalla possibilità di incidenti, quanto dal rischio di aggressioni.

per lavoro, studio o piacere utilizzano l'automobile per i propri spostamenti. Funzionano da antifurto, antipanico, antirapina. Sicurezza stradale e sicurezza personale insieme, quindi. Cosa pensa in proposito?

Credo che la sicurezza stradale, per le donne, sia strettamente connessa alla loro incolumità. Per una donna, infatti, i pericoli della strada non sono costituiti tanto dalla possibilità di incidenti, quanto dal rischio di aggressioni. È per questo che, in accordo con ANIA, Fondazione per la Sicurezza Stradale, e grazie alla collaborazione di molti comuni, da Nord a Sud, siamo riusciti a fornire gratuitamente alle guidatrici più esposte a rischi, come alle lavoratrici notturne, ad esempio, la scatola rosa, uno speciale trasmettitore Gps dotato di un rilevatore che, in caso di incidente, permette di richiedere automaticamente assistenza stradale e che, se si verifica un pericolo o un'aggressione, permette alla conducente, attraverso un semplice pulsante, di lanciare un SOS alla centrale operativa delle forze dell'ordine più vicina. Il dispositivo ha un raggio d'azione fino a 200 metri dal veicolo. Oltre mille scatole rosa sono già

state distribuite a Milano e a Roma, e molti altri comuni, come Monza e Napoli, hanno fatto richiesta per aderire a quest'iniziativa di grande efficacia ed utilità. Penso al caso di una signora del Nord Italia vittima di stalking da parte dell'ex marito. La scatola rosa ha permesso alle forze dell'ordine di intervenire tempestivamente evitando ben tre aggressioni da parte dello stalker, oggi assicurato alla giustizia. Questo vuol dire che il dispositivo funziona, anche in termini di efficacia e di rapidità.

Infine Ministro. Aumentare il livello di sicurezza da chi dipende? Come incentivarne una maggiore coscienza del fenomeno anche tra le ragazze e le donne?

Le donne devono sapere che lo Stato è dalla loro parte, e denunciare senza indugio ogni tipo di violenza subita. Le Istituzioni devono garantire il rispetto di un messaggio tanto semplice, quanto chiaro: chi sbaglia, chi abusa o maltratta una donna, paga, senza alcuno sconto. Le leggi messe in campo dal Governo rispondono proprio a questo principio fondamentale in ogni democrazia.

Oggi la tecnologia può far molto. Esistono dispositivi satellitari, come la Pink Box, studiate proprio per le donne che per lavoro, studio o piacere utilizzano l'automobile per i propri spostamenti.

La Scatola Rosa permette di attivare immediatamente i soccorsi meccanici o sanitario o richiedere un intervento delle forze dell'ordine in caso di aggressione o minaccia.



Attraverso il SISTRI si avrà la possibilità di conoscere in tempo reale la movimentazione dei rifiuti in ogni sua fase. La finalità è la lotta all'illegalità.

Il maggior controllo della movimentazione dei rifiuti avrà effetti positivi anche sui cittadini in termini di maggiore tutela ambientale, di difesa del territorio e di protezione della salute e della sicurezza.

La tecnologia satellitare gioca un ruolo decisivo. Il sistema funziona con l'installazione della Black Box sui mezzi adibiti allo smaltimento dei rifiuti. Più nulla potrà sfuggire.

SISTRI: LA BLACK BOX CONTRO L'ILLEGALITÀ

Il tema della gestione dei rifiuti ha assunto una rilevanza sempre maggiore, che riguarda non solo la tutela dell'ambiente, ma anche la difesa della legalità. Per tali motivi il Governo ha deciso di varare il SISTRI, un sistema elettronico che consente la tracciabilità dei rifiuti, sfruttando le più avanzate tecnologie. D'ora in poi ogni singolo rifiuto potrà essere seguito in qualsiasi fase della filiera produttiva, senza possibilità di occultamento. Sul tema abbiamo sentito il Ministro dell'Ambiente, **Stefania Prestigiacomo**.



Ministro Prestigiacomo, il Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) risponde a quali esigenze?

Finalità principale del SISTRI è la lotta all'illegalità nel settore dei rifiuti. È ben nota a tutti la gravità della situazione nel settore dei rifiuti ed il SISTRI vuole rappresentare un nuovo strumento di controllo, fondato sull'utilizzo di moderne tecnologie, per contrastare i fenomeni malavitosi che caratterizzano da tempo il settore dei rifiuti. Attraverso il SISTRI abbiamo la possibilità di conoscere in tempo reale la movimentazione dei rifiuti: dal momento della loro produzione alla fase finale del loro smaltimento. È questo un passaggio importante. Ciò consentirà al Comando dei Carabinieri per la tutela ambientale ed alle Forze di polizia di intervenire immediatamente per bloccare situazioni di illegalità e per sanare situazioni anomale di gestione dei rifiuti. Il maggior controllo della movimentazione dei rifiuti avrà effetti positivi anche sui cittadini in

termini di maggiore tutela ambientale, di difesa del territorio e di protezione della salute e della sicurezza.

E quali sono i vantaggi per le aziende?

Per quanto riguarda le imprese l'impatto del nuovo sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti sarà, altresì, molto significativo. Rispetto al vigente sistema cartaceo di comunicazione dei dati in materia di rifiuti (formulario, registro di carico e scarico e MUD), con l'utilizzazione delle tecnologie elettroniche si semplificheranno gli adempimenti e si ridurranno i costi. Secondo le valutazioni che abbiamo fatto, una volta che il sistema sarà a regime, per le imprese si avrà, mediamente, una riduzione degli oneri relativi a questa tipologia di adempimenti dell'ordine del 70%. Per le piccole imprese il vantaggio dovrebbe essere ancora maggiore. È ben vero che su questo argomento si sono sollevate parecchie critiche in quanto le imprese, in questa fase, oltre a mantenere la documentazione cartacea con i relativi costi, si sono iscritte al SISTRI sopportando gli ulteriori oneri. Ma questo è un passaggio dovuto ad ogni forte cambiamento di procedure. Dal prossimo anno la situazione dovrebbe stabilizzarsi e le imprese cominceranno ad avvertire pienamente i benefici ottenibili con il nuovo sistema di comunicazione dei dati sui rifiuti.

Un altro aspetto che va preso in considerazione sono i vantaggi che deriveranno per gli operatori in relazione alla maggiore trasparenza ed al più attento controllo delle regole che si avrà sul mercato e ciò inciderà positivamente nel ridurre le forme di concorrenza sleale tra imprese.

Con il SISTRI, inoltre, si ottiene una maggiore certezza nella responsabilità dei soggetti che partecipano alla movimentazione dei rifiuti.

Ci sono stati ritardi e proroghe: a che punto è la sua operatività?

È vero, ci sono stati ritardi e proroghe. Ciò è da mettersi in relazione all'esigenza di assicurare il buon funzionamento del sistema al momento del suo avvio sul piano operativo. Con un decreto di fine dicembre ho provveduto, in risposta anche alle richieste pervenute da più parti ed in particolare dalle organizzazioni imprenditoriali, a spostare il termine per l'operatività del SISTRI al 1° giugno 2011 e per quella data, penso, tutto dovrebbe andare a buon fine: il SISTRI dovrebbe essere pienamente funzionante così come, mi auguro, le imprese dovrebbero essere preparate a gestire i dispositivi elettronici.

Siamo, infatti, a buon punto nel percorso di costruzione del nuovo sistema.

Con il recepimento della direttiva europea sui rifiuti è stato completato il quadro delle regole che disciplinano il SISTRI. Per facilitare il compito degli operatori è, inoltre, prossima la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Testo Unico dei decreti sinora emanati sul SISTRI. Per quanto riguarda i dispositivi elettronici, la distribuzione ai soggetti aventi diritto è pressoché completata. I problemi che tuttora sussistono sono in capo agli utenti. I casi più evidenti sono da mettersi in relazione ai comportamenti seguiti da numerosi operatori che, sollecitati più volte, non hanno rispettato gli impegni assunti per quanto riguarda il ritiro dei dispositivi USB e il montaggio delle Black Box sugli autoveicoli.

Anche il problema del malfunzionamento dei dispositivi sta gradualmente ridimensionandosi: nell'arco di 3 mesi - dal 1° novembre a fine gennaio - sono pervenute al SISTRI circa 25.000 richieste di supporto alle quali è stata data risposta, in genere, in tempi decisamente brevi. Di questi, soltanto in 900 casi si è provveduto alla sostituzione dei dispositivi per loro non perfetto funzionamento fisico.

Il sistema prevede l'installazione delle black box sui veicoli adibiti al trasporto dei rifiuti: Come procede la messa in opera?

Il settore dell'autotrasporto è quello che sta mostrando le più forti criticità. Le black box installate sono circa 58.000, mentre quelle

ancora da installare ammontano a poco meno di 20.000. Il ritardo nella installazione di tali apparecchiature elettroniche è da attribuire alle circa 8.000 imprese di autotrasporto che non si sono presentate agli appuntamenti fissati presso le officine autorizzate o che non sono andate presso le Sezioni regionali dell'Albo nazionale gestori ambientali a ritirare i prescritti voucher. Tale situazione, se non sanata, oltre a produrre il forte disappunto delle officine che avevano pianificato le loro giornate di lavoro, pone delicati problemi all'avvio del SISTRI. Su questo aspetto stiamo portando avanti tutte le iniziative più opportune con il coinvolgimento delle organizzazioni di settore.

Infine Ministro: L'Italia è la prima nazione a dotarsi di un apparato simile dove la tecnologia gioca un ruolo decisivo al servizio della sicurezza, della trasparenza e della legalità in questo settore. È soddisfatta? Cosa può dirci al riguardo?

Personalmente sono pienamente soddisfatta del SISTRI. È un progetto in cui ci credevo ed a cui tenevo molto. Forse siamo partiti troppo velocemente e non abbiamo ben valutato l'ampiezza del progetto e la complessità del contesto nel quale il SISTRI si sarebbe venuto a collocare. Il numero dei soggetti che si sono iscritti supera i 318.000, di cui circa 21.300 imprese di trasporto. Trattasi di un mondo molto variegato con una molteplicità di soggetti che si collocano lungo tutta la filiera dei rifiuti, con caratteristiche molto differenziate e con comportamenti non sempre allineati alla normativa vigente. Con un lavoro paziente abbiamo cercato di superare le difficoltà e di venire incontro alle esigenze prospettate dagli operatori. Stiamo ancora muovendoci in questa direzione nell'ottica di riuscire a dare risposta ai tanti problemi ancora sul tappeto. Sono molto fiduciosa e ritengo che il SISTRI sarà un grosso successo per il nostro Paese. L'Europa ci sta seguendo con attenzione: siamo il primo Paese che si è avventurato nella realizzazione di un progetto così impegnativo e i nostri risultati costituiranno una interessante best practice per gli altri partners europei. È mio impegno preciso portare a termine questa importante innovazione nelle modalità di gestione dei rifiuti, ben consapevole delle ricadute positive che si potranno determinare per il Paese le imprese ed i cittadini.

Con un decreto di fine dicembre si è spostato il termine per l'operatività del SISTRI al 1° giugno 2011. Per quella data il sistema dovrà essere pienamente funzionante.

La certezza è che il SISTRI sarà un grosso successo; l'Europa ci sta seguendo con attenzione. Siamo il primo Paese che si è avventurato nella realizzazione di un progetto così impegnativo.

Oggi siamo in grado di fornire nuovi servizi fino a poco tempo fa assolutamente impensabili a costi sicuramente accessibili dal lato dell'utente.

Con il satellite gli automobilisti pagano meno e sono più protetti, le assicurazioni riducono i costi legati a furti e falsi sinistri, le forze dell'ordine incrementano l'efficienza e l'efficacia dei propri sforzi.

IL SATELLITARE AUMENTA LA SICUREZZA

Incontro con **Domenico Petrone** - Presidente Viasat Group



La Tecnologia Satellitare al Servizio della Sicurezza degli Automobilisti e dei Cittadini.

La necessità di vivere in un contesto più sicuro, di viaggiare per le strade della città o per autostrade, riducendo i rischi da eventi traumatici, generati da chi non rispetta il codice della strada o da fattori malviventi, è un'esigenza impellente trasversale per tutti i ceti sociali. Le Tecnologie Satellitari possono contribuire significativamente alla sicurezza dell'automobilista in ogni circostanza e a qualunque ora. Oggi siamo in grado di fornire nuovi Servizi di Prevenzione, Sicurezza ed Assistenza, fino a poco tempo fa assolutamente impensabili e a costi accessibili a tutti. Adesso è possibile ricevere sul proprio telefonino allarmi per "guida spericolata" dei propri figlioli, o ancor peggio in caso di un grave sinistro o aggressione.

"eCall": Iniziativa Comunitaria Europea per la Sicurezza Stradale.

Tra le iniziative volte a limitare gli effetti drammatici degli incidenti automobilistici in Europa, il programma eCall, riveste oggi una priorità assoluta che potrebbe contribuire al raggiungimento dell'obiettivo stabilito dal Programma d'Azione Europeo per la Sicurezza Stradale, nel ridurre drasticamente i morti e i feriti sulle nostre strade. È un sistema che attiva una chiamata d'emergenza automatica o generata manualmente dagli occupanti del veicolo. Il dispositivo eCall stabilisce una connessione voce direttamente con la Centrale Operativa di Controllo. La Tecnologia eCall in Italia già esiste, occorre solo adottarla. In merito Viasat Group da tempo e per primo ha realizzato e fornisce equipaggiamenti per le chiamate d'emergenza: il dispositivo SosCall ® e la Pink Box (sviluppa-

to in collaborazione con ANIA) ne sono gli esempi più evidenti.

In Italia si lamenta il “caro-polizze” ma poco si fa per risparmiare: il Satellitare aumenta la Sicurezza e riduce drasticamente il costo della propria assicurazione!

Viasat ha sempre interagito con le più importanti Compagnie Assicuratrici, concordando convenzioni particolari. Chi installa un antifurto satellitare Viasat, ottiene un forte risparmio sul costo della propria polizza: fino all'85% per la Polizza Furto e Incendio e oltre 20% per l'RC Auto, poiché si riducono i costi correlati ai furti e alle frodi dei falsi sinistri, a discapito della criminalità e dei così detti “furbetti del quartiere”. Le Associazioni dei Consumatori dovrebbero saperlo e opportunamente informare i Consumatori, che a loro volta dovrebbero “esigere” dal proprio assicuratore una tariffa a costi minori. Chi vuole risparmiare deve solo informarsi e saper scegliere.

Oggi c'è una novità nel rapporto con le assicurazioni; è stato concepito un nuovo prodotto satellitare (BluBox® Viasat) in grado di fornire dati utili per polizze personalizzate: per esempio rilevando velocità, chilometri percorsi, “coefficiente di rischiosità®”, dinamica di un eventuale incidente (determinata nella fase di liquidazione del danno), ed altro ancora... Pertanto è acclarato che i dispositivi satellitari sono necessari e ormai parte integrante del sistema informatico gestionale e fondamentale per un'efficiente gestione delle polizze assicurative. Inoltre l'Assicurato potrà disporre di dati oggettivi, utili per evitare i casi in cui, i soliti male intenzionati, avanzano false accuse di responsabilità, o per contestare infrazioni avvenute in luoghi che non hanno mai percorso.

La Tecnologia Satellitare fondamentale nella gestione delle flotte di mezzi e nel trasporto merci.

Il bisogno di Puntualità, Qualità del Servizio, nonché di riduzione dei costi gestionali, sono sempre più un fattore essenziale per la competitività. Percorrere le strade con mezzi non adeguatamente protetti, soggetti a possibili furti o rapine, è certamente un grosso rischio. Oggi mettere in sicurezza una flotta di camion che tra-

sporta merci, costa meno di un singolo furto. Le Tecnologie Satellitari sono in grado di offrire informazioni per il monitoraggio e la gestione del trasporto delle merci, migliorando gli standard di Sicurezza oltre a rispondere a specifiche esigenze di ottimizzazione operativa e riduzione dei costi di esercizio. Inoltre tali strumenti consentono un più efficace controllo dell'attività, dal punto di vista di garantire il rispetto di specifiche normative istituzionali. Anche in queste applicazioni i benefici della tecnologia si trasferiscono a livello sociale, basta pensare alle tragiche immagini d'incidenti stradali in cui sono coinvolti mezzi pesanti guidati da persone spesso motivate a guidare senza riposo. Monitorare e Certificare i viaggi ed il trasporto delle merci, è veramente un'esigenza d'interesse collettivo. Pure in questo caso chi installa un Sistema Satellitare Viasat, ottiene un forte risparmio sul costo della propria polizza assicurativa del mezzo e delle merci trasportate, tale per cui il satellitare si paga da se.

Tecnologia Black Box. Iniziativa SISTRI del Ministero dell'Ambiente.

L'iniziativa SISTRI è un progetto ambizioso ed assolutamente necessario; Gestisce in modo innovativo ed efficiente un processo complesso e variegato, qual è quello della tracciabilità dei rifiuti speciali, garantendo maggiore trasparenza, conoscenza e prevenzione dell'illegalità latente e malavitosa. Il sistema prevede “l'informatizzazione” mediante un portale dedicato e l'utilizzo di dispositivi satellitari (le così dette Black Box) installati sui mezzi adibiti al trasporto, garantendo la tracciabilità totale del flusso di smaltimento rifiuti speciali, dalla generazione, al trasporto, fino alla scarica autorizzata. Inoltre in questo caso la Sicurezza, in ambito “Protezione Ambiente”, ha assunto un ruolo di primaria importanza e la tecnologia rappresenta un asset e non più un costo, ed un risparmio gestionale e di semplificazione burocratica. Complimenti ai promotori e a tutti quelli che hanno consentito con gran tenacia la realizzazione di un importante progetto Nazionale, unico a livello mondiale.

La tecnologia satellitare è fondamentale nella gestione delle flotte di mezzi e nel trasporto merci. È un fattore decisivo per la competitività delle imprese.

Le tecnologie satellitari dovrebbero essere maggiormente riconosciute e messe in condizione di contribuire in modo massivo alla sicurezza attraverso un cambiamento di scala.



Tanti soggetti entrano in questo settore ma muoversi anche solo sulla scia di un Gruppo tutto made in Italy, sano ed avanzato tecnologicamente come Viasat, non è semplice.

Il Settore dei Servizi Vas. Promettente e competitivo.

Questo è un settore che recentemente sta suscitando e riscuote un grosso interesse. Una moltitudine di soggetti, in competizione tra loro, vorrebbero entrarci senza ben conoscere l'impatto economico per sviluppare una linea di prodotti e relativi accessori, necessari per rispondere alle esigenze di mercato, sostenendo alti costi e lunghi start-up, vincolanti per sviluppare una piattaforma telematica "multiService" che deve interconnettere e comunicare con una moltitudine di dispositivi commerciali installati a bordo veicolo. Inoltre occorrono importanti strutture di Control Room e Call Center h24 con capability, esperienze e conoscenze specialistiche. Spesso nel settore, subentrano nuovi attori che allettati dalla nuova frontiera e dell'ipotetico eldorado del business dei servizi a valore aggiunto (Vas), partono per la conquista della prateria, col sogno di costruire un impero.

Molti operatori, con esperienze marginali del settore e con un po' di confusione, vorrebbero re-inventare tutto e di più, non valutando che se si vuole, per esempio, fare il mestiere del "trasportatore" non è il caso di mettersi a

progettare il camion, il motore, le ruote e magari anche le strade e le autostrade. Gran parte di ciò che serve a livello sistemi ed infrastrutture, "esistono"; sono stati ideati e realizzati da chi ha investito importanti risorse, sviluppando progetti per centinaia di anni/uomo. Oggi sussistono svariate soluzioni di dispositivi e Piattaforme Telematiche che possono inter-connettersi e scambiarsi dati specifici. Non c'è da INVENTARE, occorre saper aggregare, elaborare ed eventualmente personalizzare le applicazioni richieste dalle specifiche esigenze Istituzionali e Commerciali, realizzando adattamenti di Software applicativo dedicati alle svariate esigenze degli stakeholders. Lo sviluppo del business sta nella capacità commerciale di vendere piuttosto che re-inventare... Spesso prevale la troppa improvvisazione, muoversi anche solo sulla scia del gruppo industriale tutto made in Italy, sano ed avanzato Tecnicamente come Viasat non è semplice: "provare per credere".

La Tecnologia Satellitare può e deve contribuire alla riduzione della rischiosità stradale e dell'ambiente, ma anche proteggere il mezzo, il conducente e i cittadini, così come contribuire in modo decisivo nel difendere e rendere più competitivo il business delle aziende che operano nella logistica e nel trasporto, ottimizzando percorsi e condizioni di guida dell'autotrasportatore.

Dal punto di vista Sociale e Istituzionale, quelle stesse Tecnologie Satellitari, dovrebbero essere maggiormente riconosciute e messe in condizione di contribuire in modo massivo a tale esigenze, non più attraverso una progressione morbida, ma attraverso un cambiamento di scala. È questa la vera sfida espressa nel piano nazionale del Mit. Non fermarsi a quanto di buono è stato fatto sinora, grazie alle iniziative private di qualche eccellenza Italiana; occorre attivare azioni legislative concrete che valorizzano le esperienze già intraprese, per fare di più, riducendo i "miliardi di euro" che si sprecano in Italia, per inefficienze logistiche e per sinistri sulle strade. Se vogliamo un sistema di trasporto competitivo a livello mondiale, occorre agire velocemente e concretamente, sono necessari risultati a breve, basta spendere soldi per sterili sperimentazioni, il Sistema Paese da anni sta soffrendo! Occorre una marcia Veloce e Sicura.



Trasporti e Logistica

Il business "intelligente" è mobile. E si prepara a correre in mezzo al traffico, tra i semafori, nella gestione di flotte aziendali, all'interno dell'abitacolo di vetture e mezzi pesanti, nei piazzali degli interporti e nei container pronti a salpare per lunghi viaggi. Con l'approvazione della direttiva Ue sui Sistemi intelligenti di trasporto, che entrerà in vigore nel febbraio 2012, si stanno spalancando le porte alla rivoluzione delle infrastrutture hi-tech e della tracciabilità assoluta di veicoli e merci. Ovvero tutto il pianeta della infomobility applicata alla lo-

calizzazione, all'ambiente e alla sicurezza.

Da molto tempo ormai si parla di "rivoluzione nel mondo del trasporto" e oggi, quindi, sembra sia 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.

Per molti dei Paesi europei che negli ultimi anni hanno registrato la maggiore crescita economica, la logistica rappresenta un importante driver dello sviluppo. Al contrario, l'inefficienza logistica italiana, dovuta ai pesanti gap infrastrutturali, ai tanti veti posti sui dragaggi e sulle grandi opere, ai tanti colli di bottiglia che rallentano l'accesso ai centri urbani, al costo dell'attraversamento delle Alpi, alla maggiore congestione del traffico, oltre a rallentare la nostra crescita, rappresenta un costo che è stato valutato in 40 miliardi di euro all'anno. Proprio per superare le inefficienze è stato presentato l'11 gennaio scorso il nuovo Piano Nazionale della Logistica. Ad illustrarlo è **Bartolomeo Giachino**, Sottosegretario al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

LA “NUOVA” LOGISTICA PRONTA ALLO SCATTO



10% all'anno, 4 miliardi. Siamo un Paese trasformatore (in parte assemblatore) e la capacità di raggiungere i mercati esteri si riflette direttamente sulla crescita delle imprese, quindi dell'occupazione e di tutta l'economia. Ma non c'è solo questo. I Paesi europei che hanno fatto della logistica un asse strategico dello sviluppo, come la Germania, ci dimostrano che la logistica non è solo un'attività a sostegno del sistema industriale nazionale; la logistica è un comparto in grado di produrre esso stesso ricchezza e lavoro altamente specializzato, con l'effetto di ridurre il rischio di delocalizza-

zione produttiva e di rafforzare l'attrattività del Paese per gli investimenti esteri. A beneficio di tutti, continuando a far crescere di più la nostra economia.

Si parla da sempre di intermodalità come scelta chiave per i trasporti nel nostro Paese. A che punto siamo?

L'intermodalità è una catena di servizi nella quale interagisce una pluralità di operatori. Se ci sono anelli deboli o inefficienti o addirittura mancanti l'intermodalità diventa una scelta antieconomica e la merce prende un'altra

Non può esserci crescita economica che non sia accompagnata da un sistema logistico efficiente. Ed allora quanto è il gap logistico, nonché i costi del disservizio da recuperare?

Due dati ci danno una misura del gap da recuperare. Il passivo della bilancia commerciale del settore trasporti e della logistica, che supera i 6 miliardi l'anno, e il costo dell'inefficienza logistica che Banca d'Italia stima in 40 miliardi. Dobbiamo invertire la rotta. Con le azioni previste dal nuovo Piano puntiamo ad abbattere questa “tassa logistica” del

Il costo dell'inefficienza logistica è stimata in 40 miliardi. Con il nuovo Piano si punta ad abbattere questa “tassa logistica” del 10% all'anno.

strada. Abbiamo presentato il nuovo Piano per la logistica l'11 gennaio e l'intermodalità è tra le Linee strategiche che hanno raccolto un forte interesse. I tanti incontri che abbiamo fatto per elaborare un Piano che non fosse un Libro dei sogni ci hanno fornito indicazioni per andare nel concreto delle scelte da fare, per esempio puntando su una rete portante di corridoi e nodi - porti, interporti e terminal ferroviari - che abbiano la capacità di attrarre traffici sufficienti per il potenziamento dei servizi marittimi e ferroviari sulle lunghe distanze, decongestionando le autostrade. L'ecobonus e il ferrobonus (che malgrado la crisi il Governo ha sbloccato in questa legislatura) sono strumenti per incentivare chi voglia sperimentare l'intermodalità ma sappiamo che per far crescere questo mercato dobbiamo soprattutto ragionare per corridoi, insieme agli operatori, per superare gli ostacoli specifici che in un caso possono essere i costi delle manovre portuali, in altri casi sono colli di bottiglia infrastrutturali, anche puntuali, che impediscono di fare treni più lunghi e quindi remunerativi, in altri ancora possono dipendere dalla capacità di un distretto o di una filiera di sviluppare forme innovative di organizzazione logistica più avanzata.

Ancora oggi però il Tir, il camion, è ancora il mezzo preferito per muovere le merci. Qual è la ragione di questa scelta?

Il punto non è spostare la maggior parte delle merci dai camion ad altri mezzi di trasporto. In tutti i Paesi d'Europa l'autotrasporto non ha alternative per la maggior parte degli spostamenti che servono alla mobilità merci, che sono su brevi distanze e capillari. Il punto è riuscire a far crescere la logistica, vale a dire creare le condizioni per rafforzare la capacità delle imprese di ottimizzare le spedizioni, riempiendo di più i veicoli, riducendo i viaggi a vuoto e i tempi improduttivi di carico e scarico, aggregando le spedizioni in modo da poter anche spostare sulla nave e sulla ferrovia quelle che, per la distanza o per le caratteristiche della merce, sono adatte a viaggiare su altri mezzi.

Quando si parla di autotrasporto si parla essenzialmente di sicurezza stradale. Quanto è stato fatto fino ad oggi dal Governo? Come le aziende del settore si approcciano su questo tema?

Malgrado i giornali e le TV parlino d'altro, in questi 33 mesi oltre a gestire bene la crisi, siamo riusciti a portare all'approvazione del Parlamento la riforma del Codice della Strada che dovrebbe aiutarci a ridurre incidenti e mortalità di un altro 50%. Ho avuto l'onore di rappresentare il Governo in questo lungo lavoro.

Sono molti i soggetti impegnati nella sfida per la sicurezza della circolazione e a volte il risultato deriva da misure che sembrano avere altri scopi. I Tutor autostradali o gli avvisatori di velocità attivati altrove non servono solo a sanzionare chi corre ma contribuiscono alla sicurezza perché la velocità più omogenea riduce la congestione e quindi i rischi.

La sicurezza dei trasporti e della circolazione passa anche per le tecnologie di supporto al conducente. La diffusione di navigatori interattivi, che sono previsti per esempio dal progetto UirNet, consentirà di avvertire il conducente sulle condizioni di congestione del tratto che deve percorrere consentendogli di scegliere percorsi alternativi.

Le aziende sono da tempo in prima fila sul tema della sicurezza e non è un caso che anche le attività di formazione che le aziende promuovono attraverso le associazioni di categoria e i fondi interprofessionali hanno una forte attenzione alla sicurezza sul lavoro che, nel caso dell'autotrasporto, è anche sicurezza della circolazione.

Circa le azioni di contrasto appare sempre più evidente che la tecnologia, soprattutto quella satellitare, risulta determinante. Non possiamo non chiederle della scatola nera ...

Nel Codice ne prevediamo la sperimentazione in tre Province Torino, Roma e Napoli. Nel trasporto merci lavoriamo alla nuova piattaforma telematica nazionale.

Infine Sottosegretario Giachino, ci sono aziende che investono molto nel progettare dispositivi e servizi sempre più efficaci per metter in sicurezza mezzi e conducenti. Il Ministero è aperto al dialogo per promuovere iniziative comuni?

L'esperienza delle nostre aziende migliori, come VIASAT, è utilissimo al nostro lavoro che punta ovviamente all'interesse generale. Con il nostro lavoro diamo impulso alle nostre aziende a migliorarsi sempre di più.

L'autotrasporto non ha alternative per la maggior parte degli spostamenti; bisogna creare le condizioni per rafforzare la capacità delle imprese di ottimizzare le spedizioni.

L'esperienza delle nostre aziende migliori, come VIASAT, è utilissimo al nostro lavoro che punta ovviamente all'interesse generale.

È indispensabile che il Piano della logistica sia per tutti un "documento vincolante al quale attenersi", in caso contrario rischia di essere un esercizio filosofico.

Il Nuovo piano della logistica per una maggiore competitività del Paese e delle aziende; il Nuovo codice della strada che, per il mondo dei trasporti, inserisce severi controlli per scovare gli autisti che si mettono alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. La strada tracciata sembra essere quella giusta, purché le normative, le disposizioni, le Linee Guida che già ci sono, vengano realmente applicate. Cosa ne pensa **Paolo Uggè**, Presidente di Fai Confrtrasporto? Lo abbiamo intervistato.

LA STRADA È QUELLA GIUSTA, MA ...



L'autotrasporto sulla sicurezza ha fatto molto pretendendo anche l'inasprimento di disposizioni sul mancato rispetto delle regole sulla circolazione e della sicurezza sociale.

Presidente Uggè, qual è la sua valutazione circa il nuovo Piano della logistica? Lo trova sufficientemente preciso o carente in qualche suo punto?

Le linee del Piano della logistica rappresentano un disegno sulle quali occorre ora operare, in modo concreto. È indispensabile tuttavia che il Piano debba anche divenire per tutti un "documento vincolante al quale attenersi" in caso contrario rischia di essere un esercizio filosofico. Il Piano riprende, integrandolo con aspetti interessanti, i contenuti e il disegno di quello già approvato dal Cipe nel 2006. La positività la si potrà constatare quando le

varie linee di intervento saranno declinate e inserite in provvedimenti. Fino ad allora non possiamo che esprimere una valutazione complessiva positiva, sui punti e sulle azioni indicate. Se di negatività si può parlare, anche se credo sia più corretto parlare di mancata evidenziazione, è l'assenza su come intenda il Governo utilizzarne i contenuti e ripeto, condizione questa essenziale, con quale strumento renderlo vincolante.

Come impatterà questo Piano sul settore dei trasporti ed in particolare dell'autotrasporto?

Le linee guida introducono ipotesi certamente condivisibili che sono legati alla necessità di prevedere interventi che inducano le imprese alla crescita per competere. Da qui la necessità che gli interventi a pioggia abbiano a cessare e quelli che resteranno debbano essere da un lato legati ristrutturazione dell'offerta di trasporto; dall'altra alla crescita delle imprese. La scelta di intervenire per favorire le modalità alternative "al tutto strada" con le quali il trasporto su gomma deve integrarsi ne rafforza l'impostazione. Ciò che necessita è che si dettino le regole e si avanzino proposte per il cambiamento occorrerà mantenere le misure che accompagnano le imprese verso le nuove evoluzioni.

Un settore quello dell'autotrasporto che però in tema sicurezza può far molto di più. A partire dagli orari di guida e di riposo degli autisti non sempre rispettati. Come stanno le cose? Non c'è una normativa che regola la materia? E i controlli?

L'autotrasporto in tema di normative sulla sicurezza ha fatto molto pretendendo anche l'inasprimento di disposizioni sul mancato rispetto delle regole sulla circolazione e della sicurezza sociale. È stata su insistenza delle associazioni se per esempio si è introdotto il principio della "tolleranza zero" su chi si pone alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Adesso occorre che chi deve assicurare il rispetto delle leggi faccia la propria parte attraverso i controlli nei confronti di tutti i soggetti della filiera del trasporto. Quindi oggi dobbiamo purtroppo affermare che le disposizioni ci sono ma che la burocrazia e la mancanza dei previsti controlli ne impediscono l'applicazione.

E poi ci sono le aziende che pur volendo rispettare le norme si lasciano trascinare ai limiti dell'illegalità per vincere la concorrenza di quanti invece non hanno alcun scrupolo. Come se ne esce?

La risposta è semplice: attraverso l'attuazione di controlli mirati e seri che approfittino della disponibilità delle associazioni a voler collaborare perché le imprese corrette abbiano a poter operare in un mercato libero ma all'interno di un quadro di riferimento determinato appunto dalle regole.

Basterebbe utilizzare la tecnologia che oltre a mettere a riparo il mezzo e la merce da possibili furti, ne traccia per filo e per segno ogni singolo movimento. Perché ancora tanta resistenza nell'adozione di questi dispositivi?

Nessuna resistenza da parte delle imprese strutturate che hanno tutto l'interesse nel poter tenere sotto controllo la flotta al fine di una miglior ottimizzazione dei carichi. Certo esiste un problema legato ai costi e qui potrebbe proprio venire in soccorso delle imprese il Piano della logistica che deve prevedere iniziative a favore di coloro che, convertendosi alle nuove tecnologie, garantiscano la tracciabilità della merce e la trasparenza dell'attività di trasporto.

Infine Presidente, quanti e quali problemi affrontano gli autisti nel compiere il proprio lavoro? E quanti e quali problemi potrebbero essere superati se si fosse costantemente in contatto con una centrale che possa fornire loro qualunque tipo di assistenza?

Il fatto di trovarsi su un automezzo lontano da casa in condizioni di doversi confrontare con imprevisti di ogni genere è già una condizione che indubbiamente mette dei lavoratori in una certa difficoltà. Non v'è dubbio che una Centrale che riesca ad entrare in contatto con coloro che operano in quelle condizioni, senza volere essere un "grande fratello" potrebbe essere una risposta adeguata. Bisogna saper coniugare le condizioni di una miglior vivibilità per i conducenti con l'esigenze delle imprese di poter gestire le attività dei mezzi, senza invadere i diritti al privato che devono essere garantiti a tutti.



È necessario venire in aiuto di quelle imprese che, convertendosi alle nuove tecnologie, garantiscano la tracciabilità della merce e la trasparenza dell'attività di trasporto.

Una Centrale che riesca ad essere sempre in contatto con gli autisti potrebbe essere di aiuto per affrontare il viaggio al meglio e in totale sicurezza.

Oggi l'autotrasportatore non è più un soggetto passivo, ma un soggetto attivo che si interfaccia tramite strutture dedicate, con il contesto in cui opera.

LA TELEMATICA AL SERVIZIO DELL'AUTOTRASPORTO

A cura di **Rocco Giordano** - Presidente del Comitato Scientifico Piano Nazionale della Logistica; docente di "Economia del Trasporto locale" e "Trasporto e Logistica" Università di Salerno.



I sistemi ITS permettono di affrontare in modo "intelligente" i problemi della mobilità nella loro globalità, considerando i trasporti come un "sistema integrato".

Nel settore della informatica e telematica applicata al sistema dei trasporti e della logistica si sono fatti molti passi avanti, a cominciare dai costruttori.

I miglioramenti tecnologici nel veicolo sono stati enormi e ci sono ancora potenzialità ma la crescita di produttività e l'aumento della sicurezza dei veicoli si scontrano con vincoli di infrastrutture, congestione nel traffico, richiesta di livelli di servizio più elevati. Occorre migliorare non solo le performance del veicolo ma anche il modo di gestirlo.

Negli ultimi anni i sistemi ICT (information and communication technology) stanno gradualmente diventando sempre più integrati ed interagenti per migliorare le politi-

che per la mobilità e la sicurezza; sicurezza che va affrontata in una logica capace di fare sistema tra infrastrutture-veicolo-conduttore. L'autotrasportatore non è più un soggetto passivo, ma un soggetto attivo che si interfaccia tramite strutture dedicate, con il contesto in cui opera. Le piattaforme dedicate sono infatti alimentate sia da content provider esterni, sia da informazioni generate dagli stessi autotrasportatori (effetto community), che agiscono come fonti integrative rispetto a quelle istituzionali e danno la possibilità di monitorare le situazioni in tempo reale.

I Sistemi ITS - Intelligent Transport Systems - nascono dall'applicazione ai trasporti dei metodi e delle tecnologie proprie dell'in-

formatica e delle comunicazioni. In particolare, con il termine ITS si intende l'insieme delle procedure, dei sistemi e dei dispositivi che consentono, attraverso la raccolta, elaborazione e distribuzione di informazioni, di migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci. Gli ITS permettono di affrontare in modo "intelligente" i problemi della mobilità nella loro globalità, considerando i trasporti come un "sistema integrato", in cui informazione, gestione e controllo operano in sinergia ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale.

Gli ITS consentono pertanto di ottimizzare la gestione delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche, riorganizzando i flussi di traffico in modo da promuovere il riequilibrio fra i diversi modi di trasporto ed incentivare in particolare un maggiore utilizzo del trasporto marittimo e ferroviario non solo per i passeggeri ma anche per le merci. L'esercizio dei Sistemi finora realizzati, sia a livello urbano che extraurbano, ha permesso di dimostrare che i Sistemi ITS possono apportare alla collettività vantaggi significativi per l'ambiente, l'efficienza, la produttività e, soprattutto, per la sicurezza dei trasporti.

La Commissione Europea, nel Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", riporta che in diverse applicazioni realizzate in Paesi dell'Unione Europea sono state ottenute riduzioni dei tempi di spostamento nell'ordine del 20% ed aumenti della capacità della rete del 5-10%. Si è riscontrato inoltre un miglioramento in termini di sicurezza del 10-15% grazie alle strategie coordinate di informazione e controllo, e un aumento anche delle percentuali di sopravvivenza, dovuto ai sistemi automatici di segnalazione degli incidenti e di gestione delle situazioni di emergenza.

Quello che è importante è la interoperatività del sistema e la possibilità di operare attraverso sistemi di controllo e di tracciamento dei veicoli di massima affidabilità.

Nel corso degli ultimi anni, molte esperienze sono nate sia sul versante istituzionale che di quello del mondo produttivo della domanda e dell'offerta. La realtà è che sistemi affidabili ce ne sono pochi e quelli in

grado di operare come "integratore" tra le diverse esigenze sono ancora meno.

Nel Piano Nazionale della Logistica, in corso di elaborazione, la Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica, si è fatta carico di avviare un processo reale di integrazione tra i diversi sistemi in primo luogo delle piattaforme oggi avviate in fase più o meno avanzata di implementazione. In particolare si tratta del sistema SistruiRNet, Piattaforma del Comitato Centrale dell'Albo. Uno dei punti cardine del sistema integrato deve essere il ruolo di "socialità" che deve assumere la piattaforma per quanto riguarda soprattutto infomobilità per la sicurezza e per l'ambiente.

Il mondo dei saperi, quello degli operatori e quello degli organismi che tutelano gli utenti della strada vengono sempre più chiamati ad operare riflessioni comuni, per ritrovare elementi di sintesi affinché si possa tracciare un percorso di miglioramento del "sistema" sicurezza nel quadro anche di un ruolo preciso dei diversi attori.

Il secondo elemento di riflessione è che per la prima volta dopo circa 10 anni per l'autotrasporto e segnatamente per gli aspetti riguardanti la incidentalità, si riscontra un'interpretazione univoca da parte degli esperti, delle forze dell'ordine e delle organizzazioni di settore. In prospettiva dobbiamo anche auspicarci di poter avere per il nostro Paese una base dati di riferimento omogenea. Elemento questo importante perché accanto agli sforzi che si stanno facendo per creare le opportune sinergie tra veicoli, conducenti e infrastrutture, sarà possibile o auspicabile poter sostenere politiche condivise con le forze dell'ordine deputate a organizzare la prevenzione ed i controlli e, con le forze politiche istituzionali per le priorità da attivare per poter migliorare la sicurezza ai fini della incidentalità.

Il sistema di tracciamento dei veicoli e delle capacità di creare l'effetto community è la chiave di volta! Occorre richiedere standard elevati di affidabilità di questo sistema!

L'inefficienza logistica in generale costa al Paese 40 miliardi di euro/anno. Se è vero che i sistemi ITS una volta implementati a regime consentono economie nell'ordine del 15-20% siamo di fronte a sfide che non possiamo che affrontare.

Il mondo dei saperi, ha il dovere di tracciare un percorso di miglioramento del "sistema" sicurezza nel quadro anche di un ruolo preciso dei diversi attori coinvolti.

Se è vero che i sistemi ITS una volta implementati a regime consentono economie nell'ordine del 15-20% siamo di fronte a sfide che non possiamo che affrontare.

La libera circolazione delle merci e delle persone è uno dei pilastri su cui si fonda l'Unione europea. Un'occasione di business e sviluppo non solo per i singoli Stati membri e per le aziende, ma anche per la criminalità che colpisce sempre di più coloro che scelgono - e sono la maggioranza - la strada per trasferire i prodotti. È del tutto evidente, quindi, la necessità di ottimizzare il processo logistico in totale sicurezza. Ma come? Ci risponde **Armando Capellino**, Amministratore Delegato di TrackySat.

TUTTO PASSA PER IL SATELLITE

Lo scorso anno sono spariti quasi 3 mila mezzi pesanti e ne sono stati ritrovati circa la metà, il più delle volte sprovvisto del carico, ovviamente.

In uno scenario concorrenziale la corretta gestione della tecnologia a supporto dei processi logistici diventa fondamentale per conseguire obiettivi di efficacia.



Dr. Capellino, sembra che per gli autotrasportatori l'Europa non è proprio un posto sicuro. Mi sbaglio?

No, purtroppo non si sbaglia. Già nel 2007 la Commissione aveva promosso uno studio per analizzare quanto ed in che misura la criminalità colpiva in Europa un settore strategico, qual è quello dell'autotrasporto. I risultati si rivelarono allarmanti: ben il 17% degli autisti interpellati era stato vittima di almeno un attacco nell'ultimo quinquennio. L'ulteriore allargamento dei confini dell'Unione ha poi aggravato la situazione. La TAPA - Transport Asset Protection Association - ha valutato intorno agli 8,2 miliardi di euro i dan-

ni per le aziende europee. Una somma importante alla quale bisogna aggiungere i costi indiretti: i furti, infatti, danneggiano la competitività del sistema interrompendo la catena di rifornimento. A subire le perdite maggiori in rapporto al Pil, sempre secondo lo studio, è la Gran Bretagna, seguita dai paesi Bassi e dal Lussemburgo. E in testa c'è sempre il Regno Unito anche quando si analizzano le perdite in termini assoluti. Si superano infatti i 232 milioni di euro. Al secondo posto c'è la Francia. L'Italia è settima con perdite superiori agli 11,4 milioni di euro.

Si parla di moderna logistica, però mi

sembra di capire che il "classico" furto del mezzo e della merce continua ad essere un fenomeno molto frequente ...

È vero. Il 92% delle merci in Italia viaggiano su gomma e per le organizzazioni criminali c'è molto "materiale" su cui lavorare con enormi profitti. Le dico qualche numero relativamente al nostro Paese. Lo scorso anno sono spariti quasi 3 mila mezzi pesanti e ne sono stati ritrovati circa la metà, il più delle volte sprovvisto del carico, ovviamente. Tra le Regioni più a rischio c'è la Lombardia con 728 furti, seguita dalla Puglia con 372, il Lazio (318) e via via la Campania, la Sicilia e l'Emilia Romagna. Questi dati sono leggermente migliori rispetto al 2009, quando i furti dei Tir sono stati 3.495. Questo per dire che c'è ancora molto lavoro da fare però, pian piano, le aziende cominciano a capire che gli obiettivi futuri di crescita e competitività dipendono dalle azioni che oggi si mettiamo in campo, a partire dall'adozione delle più semplici misure di sicurezza.

Ci può spiegare?

In uno scenario concorrenziale la corretta gestione della tecnologia a supporto dei processi logistici diventa fondamentale. Senza la tecnologia, la logistica moderna non potrebbe conseguire obiettivi di efficacia.

È grazie all'utilizzo di strumenti sofisticati come il GPS che l'azienda oggi può conseguire traguardi sempre più competitivi. Una gestione ottimale delle fasi di trasporto delle merci consente infatti un'ottimizzazione operativa e, nello stesso tempo, una forte riduzione dei costi di esercizio. Inoltre un più efficace controllo sull'attività consente di garantire anche il rispetto di specifiche norme e disposizioni legislative. Siamo all'inizio di una "nuova logistica", bisogna farsi trovare pronti.

Tutto passa per il satellite?

Direi così, tutto passa per la più evoluta tecnologia ed in tal contesto quella satellitare gioca un ruolo da protagonista. Se cerchiamo la sicurezza delle merci, appare chiaro che l'installazione di dispositivi satellitari è quasi obbligatorio. Se ci si presenta infatti con mezzi non protetti che possono essere quindi facilmente rapinati, il Cliente, giustamente,

si rivolgerà alla concorrenza. Se cerchiamo poi di soddisfare il Cliente anche in termini di puntualità, qualità del servizio ed economia, usufruire dei sistemi GPS più che importante, direi che è strategico.

Passa per il satellite anche il risparmio sulle polizze assicurative. Non è così?

Certo. Quella del caro-polizze è una problematica molto sentita dalle aziende che operano nel settore del trasporto merci conto terzi. La nostra esperienza acquisita sia attraverso specifici progetti, sia grazie all'analisi dei dati relativi al parco circolante dimostra che le tecnologie telematiche (Black Box) unitamente ad azioni sistematiche di formazione e sensibilizzazione degli operatori del settore, porta ad una significativa riduzione della sinistrosità, consentendo alle Compagnie di rimodulare le tariffe. Risparmiare con il satellitare, quindi si può a patto di una concreta riduzione del rischio ottenibile attraverso un'applicazione ed estensione di sistemi di monitoraggio in grado di indurre le aziende ad uno scrupoloso rispetto delle regolamentazioni e delle normative vigenti.

E proprio in questo contesto opera TrackySat. In quale maniera?

Il fine ultimo di TrackySat, la sua mission, risponde alla necessità di ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza nel trasporto merci, affinché le aziende abbiano il totale controllo della missione. Fornire strumenti di facile utilizzo, flessibili e versatili, in grado di registrare i percorsi, calcolare i tempi di percorrenza, assicurare comunicazioni immediati con la Centrale e con l'azienda-Cliente, consentire di pianificare viaggi in ogni singolo dettaglio e assicurare il controllo e il monitoraggio sia del carico, sia del mezzo anche in casi di emergenza.

Chi non si adegua?

Le nuove tecnologie oggi sono un vero e proprio strumento competitivo e il costo per usufruire dei sistemi GPS è ormai alla portata di tutti. Chi non si adegua, chi non si attrezza, rischia inevitabilmente di non tenere il passo di chi invece, nel segno della sicurezza, consegue quegli obiettivi di efficienza ed efficacia oggi richiesti dal mercato.

La tecnologia TrackySat risponde alla necessità di ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza nel trasporto merci, affinché le aziende abbiano il totale controllo della missione.

La nostra Centrale riesce ad attivarsi entro i primi 120 secondi dall'avvenuto furto e permette il recupero dell'83% dei mezzi rubati.

Puntare sulla sicurezza più che importante è strategico. Se ci si presenta con mezzi non protetti il cliente, giustamente, si rivolgerà alla concorrenza.

I sistemi satellitari proteggono il camion e la merce, offrono il monitoraggio e la gestione del trasporto e rispondono all'esigenza di ottimizzazione operativa e riduzione dei costi di esercizio.

Un tempo forse ci si prestava meno attenzione. Oggi no. La crisi economica ha di fatto inasprito la competitività delle aziende e chi vuole restare da vincente sul mercato deve offrire al Cliente un servizio eccellente in totale sicurezza. Ed allora oggi presentarsi senza dispositivi che proteggano autista, camion e merci è un rischio troppo grosso da compiere. **Stefano Lucarelli** è Amministratore Unico di DFL Autotrasporti. Un'azienda che ha fatto della sicurezza un Asset imprescindibile. Lo abbiamo intervistato.

IL MIO BUSINESS LO PROTEGGO

Soddisfare il Cliente in termini di puntualità, qualità del servizio ed economia. A tal proposito quanto è importante la sicurezza del veicolo durante il trasporto?

Le rispondo con una domanda: lei affiderebbe il trasporto di qualche cosa a cui tiene sapendo di non avere garanzie sulla sua sicurezza? La competizione all'interno del nostro settore si basa non solo sul prezzo, ma anche sulla qualità del servizio e sulla capacità di garantire un efficace controllo e quindi il buon esito della spedizione. Puntare sulla sicurezza, quindi, più che importante direi è strategico. Nel momento in cui si subisce un furto o una rapina si innescano una serie di danni economici ingenti, ma anche d'immagine che in certi casi può essere anche più grave. Difficilmente il mercato ti concede una seconda possibilità: se ci si presenta con mezzi non protetti che possono quindi essere più facilmente rapinati, il cliente, giustamente, si rivolgerà alla concorrenza.

Le nuove tecnologie come strumento competitivo quindi. Oggi usufruire dei sistemi GPS è alla portata di tutti?

C'è una parte di operatori che sono sensibili e che fanno della sicurezza un proprio asset. Altri un po' meno. Ciò che negli anni passati allontanavano le aziende dall'installare apparecchiature di sicurezza erano i costi. La tecnologia non era alla portata di tutti, l'investimento era importante e i benefici diretti che se ne poteva trarre erano considerati solo quelli assicurativi. Una polizza più competitiva, più bassa. Oggi invece, la tecnologia satellitare costa meno e i tempi sono maturi

perché ci sia una diffusione sempre più ampia di apparecchiature di sicurezza.

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?

Incide tantissimo. Questi sistemi offrono 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, 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.

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.

UNISAT TRUCK

a misura della tua azienda

IL PRIMO LEASING SATELLITARE PER LE FLOTTE



 **UniCredit**
Leasing


G R O U P

First in Safety, Security and Services

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.



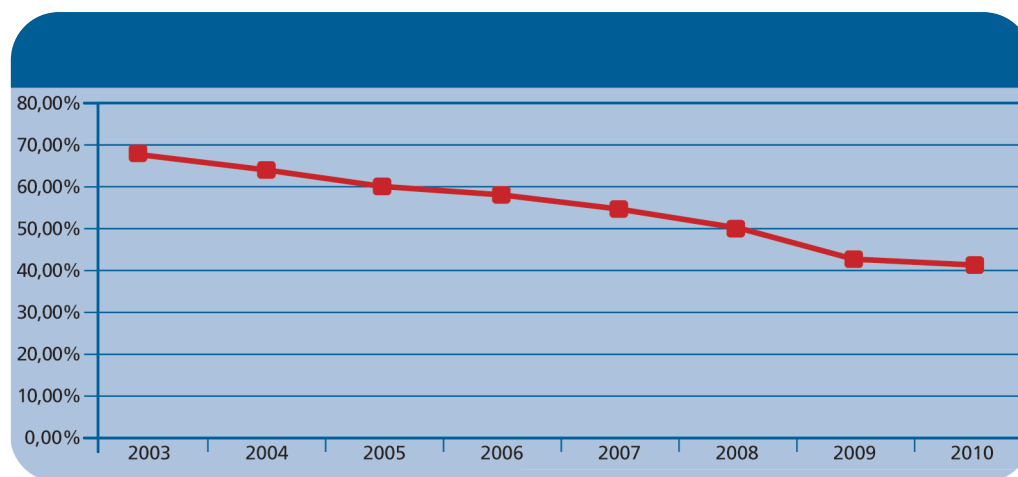
Consistenza del parco Autocarri

| Anno | Autocarri merci | Autocarri speciali | Totale |
|------|-----------------|--------------------|-----------|
| 1985 | 1.649.302 | 144.293 | 1.793.595 |
| 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 |
| 2009 | 3.944.782 | 639.428 | 4.584.210 |

Fonte: A.C.I.

LA FREQUENZA DEI SINISTRI

Fondazione Ania ha recentemente pubblicato i risultati della sperimentazione condotta sui mezzi pesanti in relazione alla riduzione dei sinistri stradali. In 8 anni è stato rilevato un calo di oltre il 25% dei sinistri a fronte di alcune iniziative di formazione/sensibilizzazione e dell'adozione dei sistemi satellitari di bordo (tra cui Viasat)



È stato certificato che l'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat-TrackySat unitamente al rispetto della normativa stradale, riduce sensibilmente la % di sinistri.

Automezzi pesanti rubati

| Regioni | 2009 | 2010 |
|-------------------------|--------------|--------------|
| ABRUZZO | 119 | 61 |
| BASILICATA | 41 | 31 |
| CALABRIA | 72 | 66 |
| CAMPANIA | 364 | 275 |
| EMILIA ROMAGNA | 227 | 214 |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | 15 | 8 |
| LAZIO | 350 | 318 |
| LIGURIA | 54 | 46 |
| LOMBARDIA | 881 | 728 |
| MARCHE | 128 | 43 |
| MOLISE | 12 | 12 |
| PIEMONTE | 248 | 212 |
| PUGLIA | 356 | 372 |
| SARDEGNA | 22 | 17 |
| SICILIA | 295 | 254 |
| TOSCANA | 109 | 83 |
| TRENTINO ALTO ADIGE | 9 | 5 |
| UMBRIA | 50 | 55 |
| VALLE D'AOSTA | 1 | 1 |
| VENETO | 142 | 107 |
| TOTALE Nazionale | 3.495 | 2.908 |

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

Automezzi pesanti rubati ritrovati

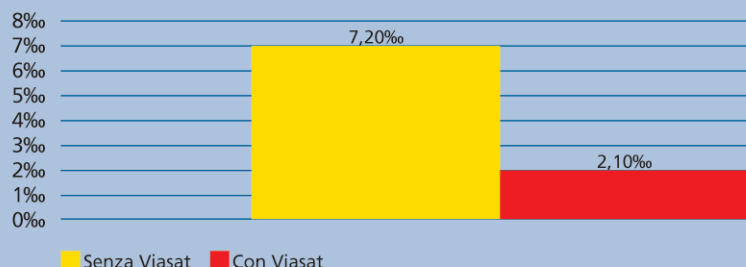
| Regioni | 2009 | 2010 |
|-------------------------|--------------|--------------|
| ABRUZZO | 15 | 9 |
| BASILICATA | 9 | 4 |
| CALABRIA | 30 | 37 |
| CAMPANIA | 187 | 136 |
| EMILIA ROMAGNA | 109 | 136 |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | 3 | 9 |
| LAZIO | 101 | 136 |
| LIGURIA | 33 | 22 |
| LOMBARDIA | 519 | 549 |
| MARCHE | 29 | 17 |
| MOLISE | 0 | 2 |
| PIEMONTE | 189 | 177 |
| PUGLIA | 275 | 230 |
| SARDEGNA | 11 | 10 |
| SICILIA | 130 | 119 |
| TOSCANA | 42 | 46 |
| TRENTINO ALTO ADIGE | 2 | 2 |
| UMBRIA | 17 | 11 |
| VALLE D'AOSTA | 1 | 0 |
| VENETO | 93 | 54 |
| TOTALE Nazionale | 1.795 | 1.706 |

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

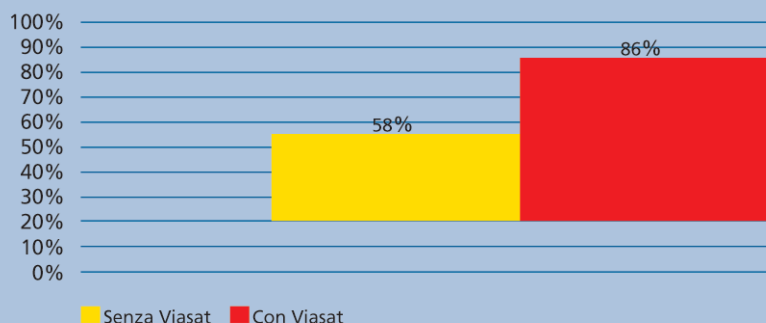
L'UTILIZZO DEL SATELLITARE VIASAT SUI MEZZI PESANTI

I grafici di questa pagina confrontano i dati medi nazionali con quelli relativi ai veicoli pesanti dotati di sistema satellitare Viasat e dimostrano l'efficacia di questi ultimi.

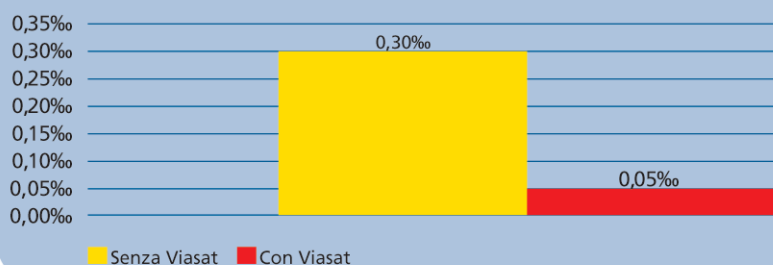
Mezzi pesanti Rubati (ogni 1000 veicoli)



Mezzi pesanti Ritrovati (% sui furti)



Mezzi pesanti non Ritrovati (ogni 1000 veicoli)



L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e rileva un rischio di oltre 6 volte inferiore alla media nazionale.

Oltre al recupero dell'86% dei veicoli rubati, grazie ai sistemi Viasat sono state recuperate merci per un valore superiore ai 5 milioni di €.



Rischiosità Stradale

Anche se con il Programma d'azione europeo 2001-2010 non è stato raggiunto l'ambizioso obiettivo fissato, quello cioè di dimezzare i dieci anni il numero di incidenti mortali, sono stati comunque realizzati sensibili progressi, oltre ad esser stato un forte catalizzatore per l'UE e per i singoli Stati membri per incentivare gli sforzi volti a migliorare la sicurezza stradale.

Con il nuovo Piano, scadenza 2020, si cerca ora di fare il salto di qualità nel contrasto alla rischiostradale, intervenendo su una serie di obiettivi

strategici partendo dallo sviluppo e diffusione delle tecnologie intelligenti. Lo scambio di informazioni tra veicoli ed infrastrutture, infatti, saranno determinanti nei prossimi anni per rendere più sicure le strade, decongestionare il traffico e far vivere ai cittadini europei la mobilità in maniera serena e non con ansia o pericolo. E in tal senso, la tecnologia satellitare giocherà in futuro un ruolo da protagonista assoluto.

IL NUOVO PROGRAMMA EUROPEO 2011 - 2020

A cura dell'Unione europea

La sicurezza stradale è un grosso problema sociale. Nel 2009 più di 35 mila persone sono morte sulle strade dell'Unione europea, cioè l'equivalente di una città di media grandezza. Secondo le stime, per ogni morto sulle strade d'Europa ci sono 4 invalidi permanenti, con danni al cervello o al midollo spinale, 10 feriti gravi e 40 feriti lievi e i costi economici per la società sono stimati a 130 miliardi di euro all'anno. Per questa ragione la Commissione ha adottato un nuovo ambizioso programma sulla sicurezza stradale inteso a dimezzare le vittime di incidenti stradali in Europa nei prossimi dieci anni (2011-2020). Il programma definisce una serie di iniziative, a livello europeo e a livello nazionale, intese essenzialmente a migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura e il comportamento degli utenti della strada. Sono indicati sette obiettivi strategici, eccoli in sintesi.



1. Misure per migliorare la sicurezza dei veicoli.

Nel periodo 2001-2010 si è lavorato molto sui dispositivi di sicurezza "passivi" per i veicoli, come le cinture di sicurezza e gli airbag. Tra il 2011 e il 2020 entrerà in vigore una serie di nuove misure di "sicurezza attiva" per i dispositivi di sicurezza che comprenderà tra gli queste: il controllo elettronico obbligato-

rio della stabilità (per automobili, autobus ed autocarri) per ridurre il rischio di perdita di stabilità o di ribaltamento; i sistemi obbligatori di avviso di uscita di corsia (per autocarri e autobus) i sistemi automatici obbligatori di frenaggio di emergenza (per autocarri e autobus); i dispositivi obbligatori che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza (automobili ed autocarri); i limitatori di velocità obbligatori per veicoli commerciali/furgoni leggeri (già obbligatori per gli autocarri).

La Commissione esaminerà poi la possibilità di estendere l'applicazione di sistemi avanzati di assistenza alla guida, come i sistemi di allarme anticollisione, adattandoli ai veicoli commerciali e/o privati

2. Realizzare infrastrutture stradali più sicure.

Potranno beneficiare di fondi europei soltanto le infrastrutture conformi alle direttive sulla sicurezza stradale e sulla sicurezza nelle gallerie. Si esamineranno i principi della normativa UE esistente sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture, estendendoli alle strade rurali degli Stati membri. In base

Il nuovo programma definisce una serie di iniziative intese essenzialmente a migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura e il comportamento degli utenti della strada.

Tra il 2011 e il 2020 entrerà in vigore una serie di nuove misure di "sicurezza attiva" per i dispositivi di sicurezza in particolare per autobus, autocarri e mezzi pesanti in genere.

Per le nuove infrastrutture, nel processo di pianificazione, in fase preprogettuale e progettuale, occorre tenere conto di nuovi requisiti in materia di sicurezza.

Nel quadro della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti si proporrà nuove specifiche tecniche, in modo da facilitare lo scambio di dati e di informazioni tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura.

La Commissione accelererà l'introduzione del sistema elettronico di chiamata di emergenza (e-Call) e ne studierà l'estensione ai motociclisti, ai veicoli commerciali pesanti e agli autobus.

La riduzione del numero di feriti sarà un'azione prioritaria di importanza chiave per l'Europa nei prossimi dieci anni: si definirà gli elementi di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso.

a questa legislazione quando si realizza un'infrastruttura, nel processo di pianificazione, in fase preprogettuale e progettuale, occorre tenere conto dei requisiti in materia di sicurezza.

3. Incrementare le tecnologie intelligenti.

La Commissione proporrà nuove specifiche tecniche, nel quadro della direttiva ITS (direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti), in modo da facilitare lo scambio di dati e di informazioni tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura (ad esempio, per permettere la trasmissione in tempo reale di informazioni sui limiti di velocità, flussi di traffico, congestione, riconoscimento di pedoni). La Commissione accelererà l'introduzione del sistema elettronico di chiamata di emergenza (e-Call) e ne studierà l'estensione ai motociclisti, ai veicoli commerciali pesanti e agli autobus.

4. Rafforzare l'istruzione e la formazione per gli utenti della strada.

L'utente della strada è il primo anello nella catena di sicurezza e quello più debole, in quanto più incline all'errore. Quali che siano le misure tecniche adottate, l'efficacia della politica di sicurezza stradale dipende in ultima analisi dal comportamento degli utenti. L'istruzione, la formazione e il controllo sono essenziali. La Commissione collaborerà con gli Stati membri al fine di sviluppare una strategia comune per l'istruzione e la formazione in materia di sicurezza stradale. A livello dell'UE ciò significherebbe innanzi tutto migliorare il sistema di formazione e di rilascio delle patenti, in particolare ampliando la direttiva sulla patente di guida UE.

5. Migliorare i controlli.

L'efficacia delle politiche di sicurezza stradale dipende in larga misura dall'intensità dei controlli e dal rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza. L'applicazione delle norme è determinante perché si creino le condizioni per una netta riduzione del numero di morti e feriti. La velocità, l'alcool e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza continuano ad essere considerate le tre principali cause di morte sulla strada. Le misure per rafforzare i controlli a livello nazionale e nell'intera UE includeranno: lo sviluppo da

parte degli Stati membri di piani nazionali di attuazione (ad esempio obiettivi per quanto riguarda le questioni prioritarie e l'intensità dei controlli a livello nazionale); campagne di sensibilizzazione in tutta l'UE; per la guida in stato di ebbrezza le multe dovrebbero essere accompagnate da misure di prevenzione.

Infine la Commissione darà la priorità all'adozione di misure legalmente vincolanti sullo scambio transfrontaliero di informazioni nel campo della sicurezza stradale (proposta di direttiva del 2008) per permettere l'identificazione dei trasgressori stranieri e l'imposizione agli stessi di sanzioni per le infrazioni concernenti il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza, l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e il passaggio con semaforo rosso.

6. Fissare un obiettivo per i feriti della strada.

La riduzione del numero di feriti sarà un'azione prioritaria di importanza chiave per l'Europa nei prossimi dieci anni. La Commissione definirà gli elementi di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso che comprenderà: l'adozione di definizioni comuni delle lesioni gravi e di quelle meno gravi per individuare degli obiettivi al fine di stabilire poi un obiettivo comune a livello UE da inserire negli Orientamenti in materia di sicurezza stradale 2010-2020; promuovere lo scambio di buone pratiche tra gli Stati membri sulla risposta del servizio di emergenza agli incidenti, provvedendo altresì ad organizzare in tutta l'UE la raccolta e l'analisi dei dati sui feriti; esaminare il valore aggiunto che comporterebbe la realizzazione e l'installazione, in particolare sui veicoli professionali, di registratori di dati relativi ad eventi incidentali (le cosiddette "scatole nere"), al fine di migliorare le indagini tecniche e l'analisi degli incidenti.

7. Maggiore attenzione ai motociclisti

La Commissione concentrerà in particolare la sua attenzione sui motocicli e su altri "veicoli a due ruote a motore" (PTW). Mentre per altri tipi di trasporto su veicoli nel corso del tempo si è registrata una sensibile riduzione delle vittime e dei feriti, per gli utenti di PTW la riduzione è stata molto inferiore o addirittura non c'è stata affatto.

COME È SICURA L'AUTOSTRADA ITALIANA

“Dobbiamo sottolineare gli ottimi risultati conseguiti nell'arco degli anni lungo le autostrade in concessione, che sono anche il segnale più concreto dell'impegno del settore: analizzando infatti la profonda evoluzione della mobilità degli ultimi 30 anni, registriamo una riduzione del numero di morti pari al -58% a fronte di un incremento dei traffici del 180% circa (su di un'estesa autostradale cresciuta di appena il 12%)”. A parlare è **Fabrizio Palenzona**, Presidente AISCAT. Con lui abbiamo fatto un viaggio sulle autostrade italiane.



Presidente partiamo dai dati: cosa ci raccontano i numeri sull'incidentalità in autostrada?

Il miglioramento di tutti gli indicatori di sinistrosità si è consolidato sempre più, soprattutto nell'ultimo decennio, tanto che già nel 2009 - con un anno di anticipo - il comparto autostradale (unico sistema viario in Italia) aveva raggiunto con il -57% l'obiettivo dell'UE di dimezzamento delle vittime per incidenti stradali nel periodo 2001-2010.

Anche i dati dello scorso anno, benché assolutamente preliminari, confermano un'ulteriore sensibile riduzione del numero di incidenti e feriti e dei relativi tassi (rispettivamente pari al -10% e al -6% circa).

Per quanto riguarda invece i decessi, ribadendo la provvisorietà del dato, ci si dovrebbe attestare sulle 270 unità circa: valore, purtrop-

po, di poco superiore a quello del 2009, che mostra uno scostamento fisiologico rispetto al trend di costante decremento che ha caratterizzato questo decennio, ma che comunque avvalorava la sicurezza generale delle autostrade, visto che nel nostro Paese oltre il 92% dei morti è riferibile alle altre tipologie stradali.

Le società concessionarie sono sempre state consapevoli che col passare degli anni la sfida per consolidare e innalzare gli standard acquisiti sarebbe diventata progressivamente più impegnativa, perché l'incremento degli sforzi e delle risorse impiegate rischia di essere vanificato dalla componente “umana” del fenomeno, intesa come comportamento del singolo individuo (guida in stato di ebbrezza, mancato rispetto dei limiti di velocità, ecc.), come, purtroppo, i recenti gravi fatti di cronaca continuano a mostrare.

Analizzando l'evoluzione della mobilità degli ultimi 30 anni, si registra una riduzione del numero di morti pari al -58% a fronte di un incremento dei traffici in autostrada del 180%.

Il comparto delle autostrade si è sempre contraddistinto per la capacità di innovare e di sviluppare sistemi ad alto valore aggiunto, siano essi tecnologici, impiantistici o procedurali.

Il settore guarda sempre con favore a qualsiasi nuova soluzione in grado di ottimizzare il sistema complessivo e di massimizzarne la funzionalità; l'eCall è fra questi.

L'applicazione degli Intelligent Transportation Systems (ITS) sulle autostrade hanno contribuito in modo sostanziale al miglioramento delle condizioni di mobilità e di sicurezza.

Quanto e in quale misura la tecnologia è uno dei fattori che più ha contribuito alla sicurezza degli automobilisti negli ultimi anni?

Ritengo sia difficile quantificare con esattezza l'impatto di ogni singolo fattore sui risultati conseguiti. Di sicuro lo sviluppo degli Intelligent Transportation Systems (ITS), come comunemente vengono chiamati quei sistemi che combinano informatica, telecomunicazione e multimedialità, e la loro puntuale applicazione lungo le autostrade hanno contribuito in modo sostanziale al miglioramento delle condizioni di mobilità e di sicurezza e al raggiungimento dei risultati visti in precedenza.

Di quali soluzioni specifiche e innovative si sono dotate le autostrade italiane?

Cito soltanto qualche numero che penso possa efficacemente sintetizzare l'impegno del settore: solo nel 2010, parliamo di 34 sale radio operative h24, circa 4.400 telecamere, oltre 900 tra centraline meteo e rilevatori di ghiaccio e nebbia, 7.000 colonnine SOS per le chiamate di emergenza, 500 spire e boe, più di 2.000 PMV e oltre 40 km di terza corsia dinamica.

Senza dimenticare anche l'attività di modernizzazione dei sistemi di esazione, con oltre 1.400 porte automatiche e 2.200 impianti Telepass, su un totale di circa 3.900 porte sull'intera rete, con importanti ricadute in termini di fluidità dei transiti ai caselli.

E per chiarire ancora meglio quello che è stato il potenziamento delle dotazioni tecnologiche, parliamo di incrementi che, partendo dal 2001, variano dal +40% per i rilevatori neve e ghiaccio, al +75% per le porte automatiche, al +110% per le centraline meteo, fino a oltre il +250% per le telecamere e i PMV.

Infine, vorrei ricordare l'implementazione di alcuni sistemi ideati, brevettati e sviluppati specificatamente da società concessionarie, come il Safety TUTOR, attualmente attivo su circa 2.900 km di carreggiate, che rappresenta una eccellenza a livello internazionale nel campo della sicurezza stradale e del contrasto a comportamenti di guida inappropriati e potenzialmente pericolosi.

Sviluppare e proporre soluzioni per garantire assistenza agli automobilisti, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno. Quanto la diffusione di equipaggiamenti per le chiamate di emergenza e più in genera-

le di servizi eCall a bordo dei veicoli amplia di fatto il concetto di sicurezza sulle strade?

Tutte le società concessionarie dispongono di specifici centri di controllo, operativi tutti i giorni h24, che rappresentano il "nucleo" delle attività gestionali per quanto riguarda le condizioni di viabilità e lo stato delle infrastrutture. Qui vengono raccolte e analizzate tutte le informazioni sul traffico, sulle condizioni meteorologiche e della strada, ed è da questi stessi che vengono sia diramate tutte le informazioni utili sui diversi canali disponibili (PMV, radio, internet, ecc.), sia attivate le procedure previste per ogni fase dell'esercizio quotidiano. Ed è sempre in questi centri che si coordinano tutti gli operatori (pattuglie di Polizia Stradale, ausiliari di viabilità, servizi di assistenza medica e di soccorso meccanico, Vigili del Fuoco, ecc.) coinvolti nell'assistenza ai viaggiatori e nella di risoluzione di situazioni emergenziali, quali gli incidenti.

Premesso che il settore guarda sempre con estrema attenzione e con favore a qualsiasi nuova soluzione in grado di ottimizzare il sistema complessivo e di massimizzarne la funzionalità, è però necessario che l'implementazione di strumenti quali l'eCall tenga conto delle specificità e delle tipicità autostradali, integrandosi e salvaguardando quanto già esiste, per non generare inefficienze che potrebbero riflettersi in un peggioramento dei livelli di servizio.

Inoltre, bisogna anche tenere conto dei vincoli normativi esistenti (a partire proprio dagli atti convenzionali in vigore) che definiscono responsabilità e competenze delle società concessionarie, nonché di tutti gli altri soggetti coinvolti nella gestione degli incidenti (in primo luogo la Polizia Stradale).

Proprio su questo tema, e sull'interazione tra eCall e gestione operativa autostradale, l'ALSCAT ha condotto recentemente uno studio nell'ambito della sua partecipazione al programma EasyWay (che è il più importante programma a livello europeo per la definizione e la promozione delle tecnologie più innovative applicate ai trasporti stradali), nel quale si è sottolineata l'importanza, condivisa da tutti i principali operatori europei di autostrade in concessione, di tenere in debita considerazione ruoli e metodologie già ampiamente definite e sviluppate.

La sicurezza stradale rappresenta certamente una priorità del Governo, finalizzata alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei cittadini. Nonostante siano stati numerosi gli interventi in materia e nonostante i buoni risultati ottenuti, quello dell'incidentalità stradale rappresenta sempre un fenomeno allarmante dettato principalmente dai comportamenti a rischio degli automobilisti. Le nuove azioni di intervento sembrano indirizzate su cultura ed educazione stradale da una parte, repressione per il mancato rispetto delle norme dall'altro, insieme all'adozione delle nuove tecnologie su automobili e mezzi pesanti. Di tutto questo abbiamo parlato con **Sergio Dondolini**, Direttore Generale per la sicurezza stradale del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti.

DIAMO I NUMERI ALLA SICUREZZA STRADALE



Direttore Dondolini, come è cambiato il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia negli ultimi anni?

Dopo la fase di stagnazione prima e di regressione poi che ha caratterizzato gli anni '90, l'ultimo decennio ha fatto registrare una decisa e stabile inversione di tendenza. Dal 2001, infatti, grazie ad quadro generale di azioni concrete messe in atto e ad una stretta e sempre più intensa collaborazione dei soggetti istituzionali aventi competenze in materia di sicurezza stradale, l'approccio al problema sicurezza stradale è stato più sistematico ed organico di quanto non lo fosse in passato. Se ciò ha portato ad una rilevante diminuzione della mortalità complessiva determinata dal fenomeno, restano

ancora alcuni ambiti con evidenti criticità come le aree urbane, in particolare le grandi città, e gli utenti deboli: motociclisti, ciclisti e pedoni.

Quanto l'adesione ad una strategia comune europea ha costituito un forte stimolo ad intervenire nel settore della sicurezza stradale ed ha favorito l'evoluzione positiva in questi anni?

Il Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, adottato dalla Commissione fissava un obiettivo ambizioso, ossia il dimezzamento rispetto al 2001 del numero di vittime della strada entro il 2010, e conteneva proposte di azioni concrete nel campo della sicurezza dei veicoli, delle infrastrutture e degli utenti. Senza dubbio ha avuto un forte effetto catalizzatore sugli sforzi compiuti per migliorare la sicurezza stradale. Il continuo confronto con i risultati migliori ottenuti dagli Stati membri e quindi il favorire esempi di best practice e scambi di idee e strategie sono stati un reale "valore aggiunto europeo", tanto che la creazione di un quadro strutturato e coerente di cooperazione basato sulle migliori pratiche è stata considerata dalla stessa Commissione una condizione necessaria per un'attuazione efficace degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale.

Quali sono stati i campi di intervento sui quali ha lavorato il Ministero? E con quali risultati?

Come ho detto, l'approccio più sistematico

Nel 2009 l'Italia ha registrato una riduzione della mortalità del 40,3% rispetto all'anno 2001, a fronte di una media europea del 36%. Rispetto solo al 2008, si è riscontrata una diminuzione di oltre il 10%.

Le statistiche indicano tra le principali cause di incidenti il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità, ma molti incidenti sono dovuti anche alla guida in stato di ebbrezza.

In Paesi dell'Unione Europea dove si sono introdotti nuove tecnologie intelligenti, si sono ottenuti riduzioni del 20% dei tempi di spostamento, aumenti della capacità della rete del 5-10% e miglioramenti in termini di sicurezza del 10-15%.



ed organico che ha caratterizzato l'azione sulla sicurezza stradale nell'ultimo decennio si è concretizzato attraverso una serie di azioni. L'adozione e l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), una azione normativa più attenta e rigorosa nei confronti dei comportamenti a maggior rischio, una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale ed un aumento dei controlli su strada sono stati alcuni tra i fattori chiave che hanno inciso sul miglioramento ottenuto. Altro fattore importante sul quale si sono e continuano ancora a concentrarsi gli sforzi, è la ricerca di una sintonia di azione tra tutti i vari attori operanti nel settore che matura dal convincimento che per affrontare il problema con buone probabilità di successo sia necessaria una strategia generale, di ampio consenso, in coerenza con lo spirito di responsabilità condivisa affermato dalla Commissione Europea.

Quali sono gli ultimi dati disponibili circa l'incidentalità stradale?

Nel 2009 l'Italia ha registrato una riduzione della mortalità del 40,3% rispetto all'anno 2001, a fronte di una media europea del 36%: nel 2001 i decessi per incidente stradale sono stati 7.096 mentre nel 2009 ne sono stati registrati 2.859 in meno, anche se

il tributo di 4.237 vittime rimane un numero ancora troppo alto. Rispetto solo al 2008, si è riscontrata una diminuzione di oltre il 10% e, stando ai dati parziali, anche il 2010 dovrebbe aver fatto registrare un miglioramento, seppure di minore entità rispetto a quello del 2009. Anche se non è stata raggiunta la riduzione del 50%, il progresso realizzato è stato importante e il risultato ottenuto appare incoraggiante soprattutto perché è maturata la consapevolezza che molto si può ancora fare in questo settore.

E circa i comportamenti, quali sono i più a rischio?

Le statistiche ufficiali indicano tra le cause il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità, ma molti incidenti sono dovuti anche alla guida in stato di ebbrezza. Dati di indagini campionarie hanno permesso di verificare la sensibilità al tema della sicurezza stradale ed anche la crescita di alcuni comportamenti virtuosi, come ad esempio organizzarsi con gli amici affinché ci sia sempre qualcuno che non beve e possa guidare.

Sia le statistiche ufficiali che le indagini campionarie ci fotografano una Italia con ampie differenze territoriali in alcuni comportamenti degli utenti, come l'uso del casco o la guida in stato di ebbrezza, e meno evidenti per

altri comportamenti come ad esempio l'uso delle cinture di sicurezza. La consapevolezza dell'importanza del rispetto delle norme e il conseguente rispetto delle stesse è legato anche alla percezione dei rischi e quindi sarà necessario nel futuro lavorare anche in questo campo dove il ruolo dell'informazione e della comunicazione è importante soprattutto per cercare di abbassare il livello di rischio accettabile da ciascun individuo.

Il nuovo Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale 2011-2020 punta molto sulle tecnologie intelligenti per raggiungere l'obiettivo di dimezzare gli incidenti mortali. Cosa pensa in proposito?

I dati della Commissione Europea rivelano che in diverse applicazioni realizzate in Paesi dell'Unione Europea sono state ottenute, grazie ai sistemi intelligenti (ITS), riduzioni dei tempi di spostamento nell'ordine del 20%, aumenti della capacità della rete del 5-10%, e miglioramenti in termini di sicurezza del 10-15%.

Questi risultati positivi provano i vantaggi che le tecnologie intelligenti possono apportare, in una logica di sviluppo sostenibile, all'ambiente e al miglioramento dell'efficienza, alla sicurezza dei cittadini, e confermano come gli ITS costituiscano ormai uno strumento indispensabile per l'attuazione delle politiche di mobilità soprattutto quando si pensa ai trasporti come ad un "sistema integrato", in cui informazione, gestione e controllo operano in sinergia favorendo l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche. I sistemi ITS possono contribuire su molti punti alla sicurezza stradale, non solo con i sistemi di enforcement, ma anche con quelli avanzati di assistenza alla guida e in generale tramite lo scambio dati tra veicolo e infrastruttura o tra veicolo e veicolo. Come sottolinea anche la Commissione Europea con una ampia graduale diffusione di questi sistemi sarà possibile sfruttarne tutte le potenzialità.

Infine Direttore. Dotare le autovetture di dispositivi per la sicurezza attiva e passiva, quindi tecnologia, attività di prevenzione e azioni di repressione. Così si contrasta il fenomeno dell'incidentalità stradale?

Come detto molte tecnologie che possono dare un forte contributo al miglioramento della sicurezza stradale sono ormai una realtà. Ci sono alcune applicazioni relative anche al controllo avanzato del veicolo con sistemi mirati a migliorare le condizioni di sicurezza attraverso informazioni relative allo stato del guidatore, del veicolo, dell'ambiente circostante. Tutti questi sistemi intelligenti possono essere strumenti importantissimi anche se un aspetto essenziale da tener sempre presente è il problema della realizzazione di Interfacce Uomo-Macchina (HMI) capaci di ridurre al minimo l'attenzione richiesta al guidatore per fare fronte ai messaggi provenienti dai sistemi di bordo. Seppure guidare una automobile sia considerato ormai una consuetudine nella vita quotidiana, rimane sempre una attività che richiede non solo capacità tecniche, ma anche responsabilità e maturità. In ultima analisi infatti l'efficacia sia delle politiche di sicurezza stradale sia degli strumenti tecnologici al loro servizio dipende dal comportamento umano e per questo motivo l'educazione alla sicurezza stradale rivolta a tutti i cittadini intesa anche come cultura della legalità e del rispetto delle norme riveste comunque una grande importanza.



Molte tecnologie possono dare un forte contributo al miglioramento della sicurezza stradale. Quella satellitare, in particolare è ormai una realtà.

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

AUTOMOBILISTI ITALIANI: PIÙ SICUREZZA E MENO DESIGN

A cura di **Claudio Cangialosi** - Direttore di SicurAUTO.it

Le prime tre caratteristiche ritenute "estremamente importanti" dagli acquirenti sono il rapporto qualità/prezzo, l'intervallo di prezzo che l'acquirente può permettersi e la presenza dei sistemi di sicurezza.

SicurAUTO.it ha deciso di pubblicare un completo glossario che possa aiutare l'automobilista a valutare per bene tutti i vari sistemi di sicurezza presenti su un'auto.

Il portale AutoScout24, molto noto a chi è abituato ad acquistare e vendere vetture online, ha rivelato i risultati di una ricerca realizzata con la collaborazione della società di consulenza Lorient e di Mediacom sui comportamenti d'acquisto manifestati da chi intende comprare un'auto nuova o usata.

Il panel era costituito da 600 soggetti intervistati telefonicamente che hanno acquistato un'auto negli ultimi 12 mesi o che intendono farlo nei prossimi 12, più altri 377 che hanno risposto a un sondaggio online sul sito di AutoScout24. Il campione rappresenta un totale di 3,2 milioni di persone. Uno degli aspetti più interessanti approfonditi dalla ricerca è quello delle caratteristiche dell'auto prese in considerazione da chi intende acquistarla. È emerso che tali caratteristiche appartengono a tre macro-aree: quella finanziaria, quella del comfort e quella del rispetto per l'ambiente. Della prima fanno parte considerazioni legate non solo al semplice prezzo d'acquisto, ma anche quelle inerenti i consumi. Nel concetto di comfort rientrano non solo la comodità dell'auto, ma anche il suo stile e il design. Il terzo aspetto, quello ambientale, è divenuto importante e l'attenzione degli acquirenti verso le tematiche ecologiche è ancora in crescita.

Entrando nei dettagli, le prime tre caratteristiche ritenute "estremamente importanti" dagli acquirenti sono il rapporto qualità/prezzo (per l'84% degli intervistati), l'intervallo di prezzo che l'acquirente può permettersi (77%) e la presenza dei sistemi di sicurezza, che interessa molto il 75,2% del campione.

Per SicurAUTO.it questo rappresenta un ottimo indicatore e conferma che la scelta editoriale intrapresa oltre 10 anni fa è quella giusta. Ogni consumatore, prima di acquistare una nuova auto, dovrebbe prima consultarci per conoscere il grado di sicurezza del modello scelto e soprattutto conoscere quali sistemi sono presenti

di serie o in optional sul veicolo. Anche se le auto di oggi sono sempre più sicure, negli ultimi 15 anni sono stati introdotti sul mercato tantissimi nuovi sistemi di sicurezza attiva e passiva che però rendono sempre più confuso il consumatore. Accade spesso che ogni casa automobilistica utilizzi una sigla proprietaria anche per indicare sistemi "tradizionali", poi ci sono tutti i nuovi sistemi che utilizzano radar e telecamere, ed infine quelli in grado di arrestare il veicolo prima di un potenziale incidente. Ma chi spiega tutto questa tecnologia al consumatore? Ecco perché abbiamo deciso di pubblicare un completo glossario che possa aiutare l'automobilista a valutare per bene tutti i vari sistemi. Una delle cose fondamentali da capire è la differenza che c'è tra sicurezza attiva e passiva. La sicurezza attiva è rappresentata dall'insieme di dispositivi che servono per prevenire un eventuale incidente, ad esempio: controllo della stabilità, radar anti collisione, ABS, controllo della trazione, EBD, etc.

La sicurezza passiva è costituita da quei sistemi che servono dopo il verificarsi del sinistro per limitare i danni agli occupanti, ad esempio: cinture di sicurezza, airbag, paraurti ad assorbimento d'urto, barre anti intrusione, etc.

Per noi di SicurAUTO.it un'auto sicura deve avere almeno 5 stelle Euro NCAP, ABS, ESP e 6 airbag (2 frontali, 2 laterali e i window bags). La verifica della reale efficacia di un singolo "dispositivo di sicurezza passiva" è possibile solo attraverso una valutazione d'insieme di tutte le dotazioni di sicurezza passiva adottate e delle tecniche costruttive del veicolo. Vogliamo pertanto che l'utente valuti la validità e l'efficacia delle dotazioni di sicurezza passiva presenti su un'auto nel loro complesso in base ai risultati ottenuti dopo le prove effettuate nei crash test e che alla fine scelga il miglior compromesso tra prezzo, dotazioni di sicurezza e gusto estetico.

AUTO EFFICIENTE ... AUTO SICURA

I Regolamenti Europei (n. 461/2010 del 27 maggio 2010 e n. 330/2010 del 20 aprile 2010) sanciscono il diritto dell'Automobilista di scegliere in quale officina effettuare la manutenzione e gli interventi di riparazione della propria auto, anche se nuova, senza perdere la garanzia della Casa Automobilistica. Questo a condizione che l'officina possieda requisiti di idoneità. Le officine PuntoPro garantiscono l'esatta esecuzione degli interventi di manutenzione e riparazione. Ne parliamo con **Simone Guidi** che del Consorzio è Marketing Manager.

Dr. Guidi, ci può presentare PuntoPro?

Con la sua rete capillare di autofficine altamente professionali presente in tutta Italia, PuntoPro rappresenta il punto di riferimento per chi vuole un servizio garantito nella qualità delle prestazioni e pensato sulle esigenze dell'automobilista. La sua rete di officine mette al servizio dell'automobilista tecnici altamente specializzati, ricambi di qualità originale o certificata, strumentazione aggiornata e all'avanguardia, oltre ad assicurare un totale rispetto delle procedure indicate dalle case automobilistiche, qualità che consente di operare sulla vettura anche nel suo periodo di garanzia (nei primi 2 anni), senza che la stessa decada. Tutto per assicurare un servizio di manutenzione o riparazione al pari delle concessionarie ufficiali delle case auto, ma con due sostanziali differenze: risparmio e maggior disponibilità alle esigenze del Cliente.

Officine all'avanguardia e altamente professionali, quindi?

Assolutamente sì. Le officine sono 1.100 sparse su tutto il territorio nazionale, con in media quattro addetti ed un alto dato di informatizzazioni. Le officine PuntoPro fanno parte del network internazionale www.euro-garage.com Eurogarage che assicura qualità, affidabilità e professionalità. In Italia le nostre officine rispondono a standard qualitativi molto selettivi, come la dotazione di strumentazione di diagnosi, software multi-marca per le informazioni tecniche, partecipazione obbligatoria a corsi di formazione e molto altro ancora.

In ambito sicurezza, quanto è importante avere un'autovettura efficiente in tutte le sue componenti?

È fondamentale. Una vettura sicura è una vettura che è mantenuta nel quale è stata fatta un'accurata prevenzione. La vettura ha oggi raggiunto un alto livello di affidabilità, ma per mantenere alto questo livello sono necessari interventi periodici. Le manutenzioni ordinarie, ma straordinarie, rendono la vettura efficiente. Ci sono componenti dell'auto che hanno una durata dopo la quale comincia la fase di decadimento. Ecco, intervenire preventivamente è un fattore decisivo per evitare eventuali incidenti e per avere ricadute positive in tema di sicurezza stradale.

Le chiedo un'ultima cosa. In cosa consiste la partnership che avete instaurato con Viasat?

La nostra collaborazione è cominciata nel settembre 2010. Ai nostri Clienti sarà assicurato un servizio, il "Prontoassistenza.Pro", che li aiuta a risolvere in qualsiasi momento e in qualunque luogo eventuali problemi o danni sulla propria autovettura. Non solo. Il servizio prevede inoltre il trasferimento del Cliente presso la sua abitazione, qualora l'automobile abbia bisogno di interventi presso l'officina PuntoPro più vicina. Il servizio è molto gradito grazie all'efficienza delle centrali operative Viasat e non si esclude in futuro un arricchimento di servizi aggiuntivi.

PuntoPro rappresenta il punto di riferimento per chi vuole un servizio garantito nella qualità delle prestazioni e pensato sulle esigenze dell'automobilista.

In ambito sicurezza, quanto è importante avere un'autovettura efficiente in tutte le sue componenti? È fondamentale.

Grazie a Viasat, ai nostri Clienti sarà assicurato un servizio che li aiuta a risolvere in qualsiasi momento e in qualunque luogo eventuali problemi o danni sulla propria autovettura.

Gli incidenti stradali rappresentano un costo sociale enorme, in termini di vite umane, ma anche in relazione ai costi sociali che ne derivano ed ai danni prodotti ai beni materiali.

I pazienti gravemente feriti, se riescono a raggiungere la sala operatoria in un arco di tempo inferiore o uguale ad un'ora hanno una migliore prognosi. Per questo ogni minuto è prezioso.

OGNI MINUTO È PREZIOSO

Mediamente ogni anno circa il 25,6% delle prestazioni di Pronto Soccorso sono dovute a incidenti stradali. Un numero enorme. 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. In tal senso l'immediatezza dell'intervento, del soccorso medico e di diagnosi è determinate in termini di vite salvate o di riduzione del danno fisico. La velocità, spesso, è tutto. Sul tema abbiamo intervistato **Claudio Becopi**, Responsabile Nazionale CIMO ASMD Medici 118.



Oggi, quanta parte degli interventi che si effettuano in pronto soccorso sono conseguenze di incidenti stradali? Quanto "pesa" la strada nell'ambito delle emergenze e delle urgenze?

La rete ospedaliera italiana è costituita da 742 ospedali pubblici. In media ogni anno avvengono circa 350 accessi al Pronto soccorso ogni 1000 abitanti con una media di circa 1.200.000 prestazioni. Nel 2009 gli incidenti stradali rilevati in Italia sono stati 215.405, causando il decesso di 4.237 persone, mentre altre 307.258 hanno subito lesioni di diversa

gravità. Ciò significa che mediamente ogni anno circa il 25,6% delle prestazioni di Pronto Soccorso sono dovute a incidenti stradali.

Per ogni morto sulle strade si calcolano quattro invalidi che necessitano di riabilitazione. Gli incidenti che vedono coinvolti gli automobilisti continuano a rappresentare quindi fenomeno drammatico. Quanto incide questo sulla politica sanitaria generale?

Premesso che i costi degli interventi per le prestazioni sanitarie e la riabilitazione sono spesso

cinque volte più importanti dei costi legati alla prevenzione, bisogna dire che i costi sanitari variano a seconda della gravità degli esiti. Nei casi più gravi il paziente viene ricoverato in unità di riabilitazione intensiva specializzate nella cura di stati vegetativi. I casi gravi vengono seguiti in strutture occupazionali diurne, mentre le situazioni di media e lieve gravità impegnano strutture di riabilitazione ambulatoriale dove vengono svolte attività riabilitative prevalentemente diurne. Gli incidenti stradali rappresentano comunque un costo sociale enorme, innanzitutto in termini di vite umane, ma anche in relazione ai costi sociali che ne derivano (invalidità, controllo, soccorso, ecc.) ed ai danni prodotti ai beni materiali. Il costo sociale medio per ogni persona deceduta in un incidente stradale è pari a 1.372.832 euro, mentre il costo sociale medio per ogni ferito è pari a 26.316 euro. Nelle città metropolitane il costo sociale totale degli incidenti è pari a circa 3.058 milioni di euro, mentre in Italia ammonta a circa 15.620 milioni di euro. Il costo sociale pro-capite degli incidenti stradali è più elevato nel complesso delle città metropolitane (331 euro) che a livello nazionale (262 euro).

Quanto l'immediatezza del soccorso è determinate in termini di vite salvate e di riduzione dell'entità del danno?

Nel paziente traumatizzato è necessario agire rapidamente ed efficacemente in condizioni logistiche spesso difficili. Questo, obbliga quindi, fin dall'inizio, ad utilizzare schemi mentali diagnostici e terapeutici "a cascata". È quindi fondamentale un corretto e tempestivo approccio al paziente traumatizzato già nelle prime fasi di intervento sanitario - fase preospedaliera - per favorire la scomparsa dei tempi morti e le giuste scelte terapeutiche derivanti sempre da una diagnostica estremamente corretta.

È diventata consuetudine tra gli esperti di trauma parlare di "GOLDEN HOUR" per le vittime di importanti traumatismi. La definizione di "GOLDEN HOUR" deriva dall'osservazione che i pazienti gravemente feriti, se riescono a raggiungere la sala operatoria in un arco di tempo inferiore o uguale ad un'ora hanno una migliore prognosi, hanno cioè una più alta probabilità di sopravvivenza, per questo, nella "GOLDEN HOUR" ogni minuto è prezioso. Quindi i tempi di risposta alla chiamata devono essere rapidi e ogni azione che si va a compiere sul luogo dell'incidente deve

avere uno scopo salva-vita.

Un'ultima domanda. In seguito ad un incidente spesso non si è capaci di richiedere un intervento medico seguendo le giuste procedure. Ed allora, quali sono i consigli che può dare agli automobilisti per richiedere correttamente un soccorso?

Nella richiesta di un soccorso sia che si tratti di incidente stradale che di soccorso per patologia non traumatica la cosa fondamentale è la corretta comunicazione delle informazioni alla centrale operativa che raccoglie la chiamata. Generalmente, quando si chiama il 118, è l'Operatore che risponde a "pilotare" l'analisi, detta di "filtro sanitario" (che serve ad inquadrare in pochi secondi chi, come e cosa fare). È fondamentale, anche nell'angoscia di un incidente o di una possibile tragedia, rispondere con calma alle domande dell'Operatore 118. In qualsiasi caso, prepararsi a rispondere alle seguenti domande: cos'è accaduto (malore, incidente o altro evento); quante persone sono coinvolte; la/le persona/e coinvolta/e è/sono cosciente/i; risponde se la si chiama e la si tocca?; la persona coinvolta respira?; perde sangue (se sì, da dove)? in che posizione si trova? È importante che si sappia che il tempo che trascorre per la raccolta dei dati da parte dell'operatore che riceve la chiamata di soccorso non è tempo sottratto all'invio del soccorso ma funzionale ad una migliore e tempestiva gestione del medesimo ed è bene sapere che durante l'indagine conoscitiva, svolta dall'Operatore che sta organizzando la missione di soccorso, l'allarme è già scattato, il soccorso inviato e i dati che si aggiungono successivamente, sono immediatamente trasferiti via radio o telefono alla squadra di soccorso.



Attivare il soccorso in breve tempo è decisivo. In questo caso la tecnologia satellitare contribuisce alla sicurezza di chi viaggia su strada.

LA BLACK BOX HA CAMBIATO COLORE

A cura di **Roberto Cortesi** - Responsabile Marketing e Comunicazione Viasat Group.

Gran parte dei comportamenti sbagliati sarebbero oggi classificati come criminali eppure fino a poco tempo fa erano lo standard ed erano accettati quasi da tutti.



Fotografie di un recente passato.

L'altra sera guardavo distrattamente alcuni vecchi filmati trasmessi in TV finché alcune immagini hanno attirato la mia attenzione: la scena riprendeva alcuni frammenti di vita metropolitana in una anonima località del Nord Italia.

Motorini sfrecciavano per le strade con due o anche tre persone a bordo, rigorosamente senza il casco protettivo, seguendo traiettorie improbabili nel traffico; famiglie in auto con bambini pericolosamente affacciati al finestrino; papà, rigorosamente con la sigaretta accesa penzolante dal labbro, e mamme sul sedile anteriore con neonati in braccio. Delle cinture di sicurezza, ovviamente, nemmeno l'ombra.

Chi si può scordare poi delle partenze estive notturne per evitare la calura e le code interminabili sulle strade. Ricordo i checkup totali

dell'auto nei giorni precedenti ed il rosario penzolante dallo specchietto retrovisore nella speranza di non incorrere in guasti meccanici che avrebbero determinato ore e ore di attesa ed il rischio di incorrere in "sonanti fregature" da parte del meccanico "indigeno".

È ovviamente un tempo andato ma, pensateci bene, non sono trascorsi poi così tanti anni. Cosa è cambiato è piuttosto evidente: gran parte di questi comportamenti e di queste abitudini sarebbero oggi classificate come criminali eppure fino a poco tempo fa erano lo standard ed erano accettati quasi da tutti.

Il superamento delle diffidenze verso una tecnologia "condivisa" passa attraverso la conoscenza.

È cambiata la sensibilità, la comunicazione

È nel campo dei servizi basati sulla localizzazione satellitare che abbiamo registrato gli sviluppi più rilevanti. Assistiamo infatti quotidianamente a nuovi ambiti applicativi, a nuovi servizi.

(sociale, istituzionale, d'impresa) ha fatto, bene o male, il suo lavoro, ed ha reso le persone molto più consapevoli. Consapevoli dei rischi stradali e non, consapevoli che il pericolo può cambiarti la vita, consapevoli di quali comportamenti virtuosi mantenere e consapevoli delle opportunità che la scienza e la tecnologia offrono. Da allora grandi passi sono stati fatti in questa direzione ma se l'innovazione fosse rimasta su carta, fosse stata troppo complessa da comprendere ed utilizzare, fosse stata percepita come lesiva della libertà individuale o fosse stata troppo costosa ed accessibile a pochi, nulla sarebbe cambiato.

I servizi basati sulla localizzazione satellitare.

È in questo campo che abbiamo registrato gli sviluppi più rilevanti. Assistiamo infatti quotidianamente a nuovi ambiti applicativi, a nuovi servizi; la telematica è sempre più presente nella nostra vita e sta cambiando il nostro modo di vivere e di muoverci in libertà, sicurezza ed efficienza.

Ma ancora oggi, il sistema satellitare è troppo spesso associato al termine Black Box (scatola nera) cui si attribuisce una connotazione negativa, oscura, limitativa, oggetto di controllo indiscriminato da parte di chi lo propone o lo impone.

Pensiamoci bene, anche la tecnologia GSM ha avuto un po' questa genesi: all'indubbio vantaggio di poter comunicare a grandi distanze ed in mobilità si affiancava spesso il concetto della rintracciabilità costante, dell'intercettazione e quant'altro.

Ma l'innovazione, anche in questo caso, è risultata più forte, utile nella misura in cui i benefici sono di gran lunga maggiori rispetto ai possibili rischi di restrizione della libertà, peraltro disciplinati e vigilati in maniera piuttosto attenta dalle istituzioni preposte.

Ciò che nasce per il grande pubblico come sistema di antifurto, trova oggi ampi spazi di applicazione di grande utilità sociale.

La telematica può salvarti la vita ... e non solo!

È possibile, tramite essa proteggere le persone che si spostano, riconoscendo in tempo reale il verificarsi di un incidente e permettendo l'attivazione immediata dei soccorsi necessari. È possibile prevenire aggressioni o furti segnalando la propria posizione alle forze del-

l'ordine. I sistemi di bordo, tramite la tele diagnostica permettono di conoscere in tempo reale anomalie del veicolo ed in molti casi permettono di intervenire anche da remoto, salvaguardando ulteriormente l'incolumità personale ed il valore del bene.

La telematica tutela l'ambiente attraverso il tracciamento certo dei rifiuti pericolosi, troppo spesso smaltiti pericolosamente, con interessi economici fortissimi troppo spesso in mano alle ecomafie.

I servizi di localizzazione satellitare permettono oggi di pagare meno l'assicurazione, riducendo il rischio di furto, permettendo alle compagnie una gestione oggettiva e più rapida dei sinistri e consentendo di costruire delle polizze dove vengano premiati i comportamenti virtuosi (meno incidenti, stili di guida attenti, scarse percorrenze...).

Attraverso la telematica è possibile monitorare le merci, sapere quando verranno consegnate a destinazione e proteggerle da manipolazioni o furti. Le aziende di trasporti sono, oggi, i soggetti più consapevoli e più sensibili all'utilizzo dei servizi di localizzazione perché hanno compreso e constatato che grazie alla telematica possono gestire le proprie flotte in modo più efficiente, comunicare con i propri autisti più facilmente, certificare ufficialmente i propri viaggi e le proprie missioni, semplificare la pianificazione operativa e la gestione delle attività di bkoffice interno, e tanto altro ancora.

La telematica permette oggi di rendere più efficiente la logistica nazionale, permette di conoscere la situazione del traffico nel momento in cui serve e per il percorso che stai seguendo.

Insomma, la black Box diventa white, diventa green, diventa red, diventa Blue e non si fermerà qui!



È possibile tramite la telematica proteggere le persone che si spostano, riconoscendo in tempo reale il verificarsi di un incidente e permettendo l'attivazione immediata dei soccorsi necessari.

I servizi di localizzazione satellitare permettono oggi di pagare meno l'assicurazione, riducendo il rischio di furto, permettendo alle compagnie una gestione oggettiva e più rapida dei sinistri.

Una corretta informazione diventa il presupposto necessario per instaurare da subito un rapporto di fiducia tra il poliziotto e il cittadino.

Qual è il modo migliore, la maniera più efficace per fare presa nella coscienza delle persone? È un tema importante, sempre al centro dell'attenzione e di confronto tra i diversi soggetti interessati ed alla costante ricerca del "messaggio vincente". Perché se è vero che è il comportamento umano a fare la differenza, la prevenzione è pur sempre uno strumento importante, e in tal contesto la comunicazione è una carta da giocare bene. Ne abbiamo parlato con **Roberto Sgalla**, Direttore del Servizio Polizia Stradale.

COMUNICARE SICUREZZA



Direttore Sgalla, quanto e perché è così difficile comunicare la sicurezza in ambito stradale?

Perché si tratta d'incidere su di una serie di comportamenti spesso radicati, perché spesso siamo convinti che gli errori sulla strada siano peccati veniali e invece possono avere conseguenze purtroppo fatali.

Come Polizia Stradale siamo convinti che calare le regole dall'alto, in modo autoritario, non paga: perché sia rispettata la norma va, prima di tutto, condivisa. Una corretta informazione diventa il presupposto necessario per instaurare da subito un rapporto di fiducia tra il poliziotto e il cittadino. Con la convinzione che i diritti di cui godiamo sono sostenuti unicamente dalla buona osservanza

dei nostri doveri, cerchiamo costantemente un dialogo convincente che sia uno strumento irrinunciabile per educare e costruire un "cittadino attivo" e coinvolto nel costruire un ambiente sicuro.

Come comunicare per fare presa sulla gente? Per alcuni il messaggio per arrivare a destinazione deve suscitare uno shock per altri deve essere un po' più soft, ragionato, "culturale" Lei cosa pensa in proposito?

Abbiamo cercato una risposta seria e supportata scientificamente su questa questione, dibattuta non solo nel nostro Paese, sul tipo di immagini che siano più utili a fini di educazione stradale.

La collaborazione con il Dipartimento di Psicologia della Sapienza, Università di Roma, nel corso del 2010 ha portato alla realizzazione di una ricerca sull'efficacia dell'uso delle immagini di incidenti nella percezione dei pericoli legati alla circolazione stradale. Si è proceduto a creare situazioni sperimentali con l'impiego di video che riproducono incidenti live per analizzare gli effetti della visione di tali video. È emerso che l'uso del solo filmato produce una immediata risposta emotiva, talvolta negativa e di rifiuto se il video mostra incidenti gravissimi.

Una spiegazione fornita da operatori esperti che accompagni il video consente, invece, di raggiungere un buon effetto. Il risultato ottenuto è che l'osservatore presta maggior attenzione, ha maggior facilità di ricordo della situazione, migliore comprensione delle dinamiche che hanno prodotto l'incidente.

Questi risultati sono preziosi per la progettazione di campagne informative e per le attività di prevenzione in generale.

In molti ambiti della società civile si sta facendo largo una "nuova cultura della sicurezza" basata su idee per un domani migliore in quanto più sicuro appunto, e questa consapevolezza comincia a farsi strada nei comportamenti personali e collettivi. Lo riscontra anche in ambito stradale?

Assolutamente sì. Pensiamo alla buona pratica del guidatore designato che invita il gruppo a nominare il proprio BOB, che resta sobrio e che a fine serata accompagna in sicurezza gli amici a casa. È un piccolo consiglio molto pratico, senza moralismi, che invita alla responsabilità e che viene accolto da tutti, giovani ed adulti. La risposta positiva del cittadino ci dice che la cultura della sicurezza si sta facendo strada. Occorre continuare a diffondere la cultura di una corretta educazione stradale, con campagne informative e iniziative di carattere sociale, specialmente fra i più giovani perché la prevenzione non si fa solo con l'effetto deterrente indotto dalle sanzioni.

Cosa fa la differenza in un incidente stradale?

I dati ci dicono che è il comportamento umano a fare la differenza: l'eccesso di velocità, l'uso del cellulare, la guida in stato di ebbrezza, la mancata precedenza, la distanza di sicurezza. Ci sono alcuni dati che ci confortano. Nel periodo gennaio dicembre 2010 Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri hanno registrato una flessione dell' 5,8% dei sinistri rispetto allo scorso anno, con una riduzione degli incidenti mortali e quindi un decremento delle vittime pari al -3,2% (2.458 vittime al 31 dicembre 2010, mentre nel 2009 erano state 2.539) ed una riduzione degli incidenti con lesioni del 6,3% con oltre 3.300 feriti in meno rispetto all'anno precedente.

Ma la strada è ancora molto lunga. Occorre uno sforzo di tutti e la condivisione degli obiettivi.

Il ruolo della prevenzione è determinante. A tal proposito quali iniziative avete messo in campo e quali invece progettate di realizzare?

Da undici anni il Progetto Icaro attraversa l'Italia e porta con sé uno spettacolo teatrale che quest'anno diventa un percorso interattivo per i bambini della scuola dell'infanzia, un

concorso e degli incontri informativi nelle scuole italiane sul tema della sicurezza stradale. Con orgoglio ricordo che l'iniziativa è stata recepita dall'Europa ed il progetto ICARUS è diventato un progetto che sta impegnando ben 14 paesi europei con l'obiettivo di costruire in Europa una rete di ricercatori, educatori ed operatori di polizia per studiare i comportamenti di guida dei giovani guidatori ed i principali fattori che mettono a repentaglio la sicurezza stradale.

Un'altra importante iniziativa è "Guido con prudenza", campagna nata nel 2004 con l'obiettivo di sensibilizzare il mondo giovanile - che frequenta le discoteche - sui rischi legati alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

L'iniziativa viene proposta periodicamente nel periodo estivo e durante le Festività natalizie in aree geografiche particolarmente interessate dal fenomeno delle c.d. "stragi del sabato sera. All'ingresso dei locali viene nominato il Bob o guidatore designato, ovvero colui che sceglie di non bere per accompagnare a casa i propri amici in piena sicurezza. A fine serata, i giovani sono invitati a ritirare un etilometro monouso per testare il proprio livello alcolico e verificare l'opportunità di mettersi alla guida. Il guidatore designato che ha mantenuto il proprio impegno viene premiato con un gadget dell'iniziativa.

Direttore, un'ultima domanda. Certo, i comportamenti e stili di guida sono necessari, ma anche la tecnologia è determinante per innalzare la sicurezza personale sulle strade. Quanto è importante dotare la propria autovettura di dispositivi utili per richiedere un soccorso immediato in caso di incidente, malore o minaccia?

La tecnologia cammina in parallelo con l'evoluzione dell'uomo ed il suo utilizzo non è fine a se stesso ma è e deve essere funzionale al miglioramento della vita di tutti i giorni. Per questo ritengo che avvalersi delle tecnologie per fini di sicurezza può essere decisivo. Pensiamo a quante vite sono state salvate da cinture di sicurezza e casco. La disponibilità di sistemi sofisticati non ci deve però mai fare sentire invincibili e non può mai essere una delega alle responsabilità di chi guida che resta comunque il protagonista della propria sicurezza.

La tecnologia cammina in parallelo con l'evoluzione dell'uomo ed il suo utilizzo non è fine a se stesso ma deve essere funzionale al miglioramento della vita di tutti i giorni. Ai fini della sicurezza può essere decisiva.

È il comportamento umano a fare la differenza. Ci sono alcuni dati che ci confortano ma la strada è ancora molto lunga. Occorre uno sforzo di tutti e la condivisione degli obiettivi.

Incidenti e persone infortunate per regione

| Regioni | 2008 | | | 2009 | | |
|------------------|-----------|-------|---------|-----------|-------|---------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti |
| Piemonte | 13.152 | 332 | 19.229 | 13.742 | 317 | 19.985 |
| Valle d'Aosta | 301 | 10 | 403 | 359 | 8 | 502 |
| Lombardia | 41.827 | 680 | 56.953 | 40.100 | 603 | 54.597 |
| Trentino | 3.053 | 73 | 4.027 | 2.715 | 60 | 3.694 |
| Veneto | 16.744 | 458 | 22.970 | 15.643 | 339 | 21.683 |
| Friuli | 4.771 | 110 | 6.459 | 4.494 | 117 | 6.016 |
| Liguria | 9.428 | 87 | 12.058 | 9.654 | 76 | 12.393 |
| E. Romagna | 21.744 | 529 | 29.746 | 20.411 | 422 | 28.035 |
| Toscana | 18.803 | 296 | 24.902 | 18.362 | 279 | 24.345 |
| Umbria | 3.312 | 82 | 4.694 | 3.074 | 75 | 4.475 |
| Marche | 6.919 | 132 | 9.996 | 6.617 | 117 | 9.624 |
| Lazio | 27.735 | 493 | 38.827 | 28.186 | 494 | 39.624 |
| Abruzzo | 3.981 | 96 | 6.043 | 3.853 | 93 | 5.989 |
| Molise | 577 | 27 | 925 | 530 | 21 | 838 |
| Campania | 11.529 | 329 | 17.380 | 11.745 | 288 | 17.813 |
| Puglia | 12.024 | 353 | 20.259 | 12.812 | 301 | 21.356 |
| Basilicata | 954 | 35 | 1.622 | 942 | 46 | 1.627 |
| Calabria | 3.354 | 120 | 5.650 | 3.457 | 135 | 5.896 |
| Sicilia | 14.347 | 364 | 21.868 | 14.044 | 325 | 21.742 |
| Sardegna | 4.408 | 125 | 6.728 | 4.665 | 121 | 7.024 |
| Totale nazionale | 218.963 | 4.731 | 310.739 | 215.405 | 4.237 | 307.258 |

Fonte: Aci/Istat

Incidenti e persone infortunate per grandi comuni

| Comuni | 2008 | | | 2009 | | |
|---------|-----------|-------|--------|-----------|-------|--------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti |
| Torino | 3.979 | 39 | 6.065 | 3.723 | 43 | 5.700 |
| Milano | 13.584 | 75 | 18.260 | 12.701 | 54 | 16.923 |
| Verona | 1.725 | 17 | 2.268 | 1.696 | 14 | 2.190 |
| Venezia | 896 | 14 | 1.269 | 783 | 14 | 1.130 |
| Trieste | 1.077 | 12 | 1.328 | 944 | 13 | 1.116 |
| Genova | 4.635 | 18 | 5.862 | 4.785 | 17 | 5.990 |
| Bologna | 2.508 | 20 | 3.241 | 2.288 | 26 | 2.976 |
| Firenze | 3.384 | 14 | 4.155 | 3.268 | 15 | 3.999 |
| Roma | 18.181 | 190 | 24.062 | 18.561 | 198 | 24.638 |
| Napoli | 2.793 | 48 | 3.840 | 2.723 | 38 | 3.746 |
| Bari | 2.288 | 20 | 3.475 | 2.456 | 12 | 3.692 |
| Palermo | 2.616 | 38 | 3.575 | 2.559 | 51 | 3.593 |
| Messina | 1.220 | 12 | 1.832 | 1.079 | 17 | 1.586 |
| Catania | 1.437 | 37 | 2.056 | 1.392 | 23 | 1.956 |
| Totale | 60.323 | 554 | 81.288 | 58.958 | 535 | 79.235 |

Fonte: Aci/Istat

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

| Lunedì | Martedì | Mercoledì | Giovedì | Venerdì | Sabato | Domenica | Totale |
|------------------|---------|-----------|---------|---------|--------|----------|---------|
| Incidenti | | | | | | | |
| 32.076 | 31.315 | 32.656 | 33.414 | 33.349 | 29.522 | 23.073 | 215.405 |
| Morti | | | | | | | |
| 568 | 507 | 568 | 582 | 608 | 708 | 696 | 4.237 |
| Feriti | | | | | | | |
| 44.828 | 42.905 | 44.309 | 46.120 | 46.038 | 44.695 | 38.363 | 307.258 |

Fonte: Aci/Istat

Incidenti e persone infortunate per anno e mese

| Mesi | 2008 | | | 2009 | | |
|-----------|-----------|-------|--------|-----------|-------|--------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti |
| Gennaio | 16.669 | 365 | 23.740 | 14.759 | 253 | 21.442 |
| Febbraio | 16.596 | 341 | 23.549 | 14.146 | 285 | 19.945 |
| Marzo | 18.053 | 398 | 25.912 | 17.577 | 319 | 25.122 |
| Aprile | 18.019 | 365 | 25.609 | 17.332 | 296 | 25.245 |
| Maggio | 19.857 | 437 | 28.132 | 20.937 | 413 | 29.409 |
| Giugno | 19.579 | 463 | 27.928 | 20.011 | 372 | 28.319 |
| Luglio | 21.369 | 487 | 29.924 | 21.858 | 498 | 30.741 |
| Agosto | 17.039 | 452 | 24.888 | 17.010 | 417 | 25.159 |
| Settembre | 18.313 | 355 | 25.566 | 18.545 | 360 | 26.072 |
| Ottobre | 19.711 | 365 | 27.149 | 19.292 | 386 | 26.885 |
| Novembre | 17.653 | 344 | 25.043 | 17.494 | 330 | 24.867 |
| Dicembre | 16.105 | 359 | 23.299 | 16.444 | 308 | 24.052 |

Fonte: Aci/Istat

Persone infortunate per utente della strada

| Morti | Conducenti | | Trasportati | | Pedoni | | Totale | |
|-------|------------|---------|-------------|--------|--------|--------|--------|---------|
| | Morti | Feriti | Morti | Feriti | Morti | Feriti | Morti | Feriti |
| 1978 | 4.499 | 117.439 | 1.621 | 62.397 | 1.845 | 27.720 | 7.965 | 207.556 |
| 1979 | 4.738 | 127.159 | 1.793 | 66.713 | 1.787 | 27.702 | 8.318 | 221.574 |
| 1980 | 4.877 | 129.367 | 1.848 | 66.735 | 1.812 | 26.771 | 8.537 | 222.873 |
| 1981 | 4.718 | 133.542 | 1.786 | 66.210 | 1.568 | 25.490 | 8.072 | 225.242 |
| 1982 | 4.483 | 129.752 | 1.656 | 63.856 | 1.567 | 23.818 | 7.706 | 217.426 |
| 1983 | 4.584 | 132.603 | 1.669 | 65.023 | 1.432 | 22.118 | 7.685 | 219.744 |
| 1984 | 4.371 | 131.909 | 1.543 | 64.190 | 1.270 | 21.454 | 7.184 | 217.553 |
| 1985 | 4.279 | 132.559 | 1.606 | 63.406 | 1.245 | 20.137 | 7.130 | 216.102 |
| 1986 | 4.276 | 131.359 | 1.621 | 62.868 | 1.179 | 18.932 | 7.076 | 213.159 |
| 1987 | 4.137 | 134.952 | 1.530 | 63.806 | 1.117 | 18.753 | 6.784 | 217.511 |
| 1988 | 4.302 | 143.952 | 1.505 | 65.618 | 1.132 | 19.094 | 6.939 | 228.664 |
| 1989 | 4.074 | 139.010 | 1.415 | 59.006 | 921 | 18.313 | 6.410 | 216.329 |
| 1990 | 4.109 | 142.416 | 1.522 | 61.252 | 990 | 17.356 | 6.621 | 221.024 |
| 1991 | 4.496 | 156.482 | 2.051 | 68.491 | 1.149 | 16.208 | 7.696 | 241.181 |
| 1992 | 4.587 | 157.826 | 1.784 | 67.901 | 1.063 | 15.367 | 7.434 | 241.094 |
| 1993 | 4.113 | 142.084 | 1.609 | 59.706 | 923 | 14.310 | 6.645 | 216.100 |
| 1994 | 4.136 | 157.787 | 1.494 | 65.338 | 948 | 16.059 | 6.578 | 239.184 |
| 1995 | 4.161 | 171.906 | 1.474 | 71.829 | 877 | 15.836 | 6.512 | 259.571 |
| 1996 | 3.927 | 180.252 | 1.352 | 76.003 | 914 | 15.860 | 6.193 | 272.115 |
| 1997 | 4.063 | 182.860 | 1.335 | 72.600 | 828 | 15.502 | 6.226 | 270.962 |
| 1998 | 4.022 | 201.890 | 1.537 | 76.311 | 783 | 15.641 | 6.342 | 293.842 |
| 1999 | 4.427 | 218.710 | 1.414 | 87.283 | 847 | 17.006 | 6.688 | 322.999 |
| 2000 | 4.545 | 244.564 | 1.534 | 94.444 | 982 | 21.005 | 7.061 | 360.013 |
| 2001 | 4.522 | 255.761 | 1.542 | 96.614 | 1.032 | 20.911 | 7.096 | 373.286 |
| 2002 | 4.282 | 259.280 | 1.472 | 98.626 | 1.226 | 20.586 | 6.980 | 378.492 |
| 2003 | 4.279 | 245.426 | 1.413 | 91.490 | 871 | 19.559 | 6.563 | 356.475 |
| 2004 | 4.067 | 238.080 | 1.245 | 85.138 | 810 | 19.961 | 6.122 | 343.179 |
| 2005 | 3.895 | 236.747 | 1.137 | 77.736 | 786 | 20.375 | 5.818 | 334.858 |
| 2006 | 3.748 | 234.476 | 1.163 | 77.417 | 758 | 21.062 | 5.669 | 332.955 |
| 2007 | 3.645 | 227.326 | 859 | 77.999 | 627 | 20.525 | 5.131 | 325.850 |
| 2008 | 3.299 | 215.160 | 780 | 74.943 | 646 | 20.642 | 4.725 | 310.745 |
| 2009 | 2.934 | 213.116 | 636 | 73.816 | 667 | 20.326 | 4.237 | 307.258 |

Fonte: Aci/Istat

Persone infortunate per sesso e mese

| Morti | | | | Feriti | | | |
|-----------|--------|---------|--------|-----------|---------|---------|---------|
| Mesi | Maschi | Femmine | Totale | Mesi | Maschi | Femmine | Totale |
| Gennaio | 193 | 60 | 253 | Gennaio | 12.880 | 8.562 | 21.442 |
| Febbraio | 222 | 63 | 285 | Febbraio | 12.217 | 7.728 | 19.945 |
| Marzo | 248 | 71 | 319 | Marzo | 15.518 | 9.604 | 25.122 |
| Aprile | 245 | 51 | 296 | Aprile | 15.450 | 9.795 | 25.245 |
| Maggio | 324 | 89 | 413 | Maggio | 18.562 | 10.847 | 29.409 |
| Giugno | 287 | 85 | 372 | Giugno | 17.951 | 10.368 | 28.319 |
| Luglio | 406 | 92 | 498 | Luglio | 19.739 | 11.002 | 30.741 |
| Agosto | 335 | 82 | 417 | Agosto | 15.757 | 9.402 | 25.159 |
| Settembre | 287 | 73 | 360 | Settembre | 16.182 | 9.890 | 26.072 |
| Ottobre | 292 | 94 | 386 | Ottobre | 16.808 | 10.077 | 26.885 |
| Novembre | 249 | 81 | 330 | Novembre | 15.150 | 9.717 | 24.867 |
| Dicembre | 223 | 85 | 308 | Dicembre | 14.454 | 9.598 | 24.052 |
| Anno | 3.311 | 926 | 4.237 | Anno | 190.668 | 116.590 | 307.258 |

Fonte: Aci/Istat

Incidenti per mese e categoria di strada

| Mese | Autostrade e raccordi | Strade statali | Strade regionali | Strade provinciali | Strade extraurbane | Strade urbane | Totale |
|------------------|-----------------------|----------------|------------------|--------------------|--------------------|---------------|---------|
| Incidenti | | | | | | | |
| Gennaio | 942 | 813 | 219 | 1.241 | 451 | 11.093 | 14.759 |
| Febbraio | 771 | 690 | 183 | 1.119 | 443 | 10.940 | 14.146 |
| Marzo | 982 | 812 | 222 | 1.436 | 542 | 13.583 | 17.577 |
| Aprile | 983 | 838 | 215 | 1.458 | 515 | 13.323 | 17.332 |
| Maggio | 1.022 | 998 | 270 | 1.721 | 655 | 16.271 | 20.937 |
| Giugno | 1.078 | 1.043 | 246 | 1.749 | 652 | 15.243 | 20.011 |
| Luglio | 1.222 | 1.207 | 299 | 1.955 | 836 | 16.339 | 21.858 |
| Agosto | 1.061 | 1.142 | 251 | 1.711 | 640 | 12.205 | 17.010 |
| Settembre | 1.002 | 909 | 252 | 1.624 | 601 | 14.157 | 18.545 |
| Ottobre | 985 | 922 | 239 | 1.605 | 632 | 14.909 | 19.292 |
| Novembre | 981 | 873 | 214 | 1.506 | 557 | 13.363 | 17.494 |
| Dicembre | 1.171 | 863 | 214 | 1.408 | 498 | 12.290 | 16.444 |
| Anno | 12.200 | 11.110 | 2.824 | 18.533 | 7.022 | 163.716 | 215.405 |

Fonte: Aci/Istat



Protezione Furto

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. 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 contri-

buito alla costante diminuzione del fenomeno. È comunque soprattutto l'evoluzione tecnologica applicata sulle autovetture che ha dato l'impulso maggiore alla riduzione dei furti. 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.

CONTRO I LADRI VINCE LA TECNOLOGIA

Furti d'auto in calo, finita l'emergenza? Assolutamente no se si tiene conto che spariscono pur sempre oltre 124mila macchine l'anno e che in alcune aree del nostro Paese questo reato costituisce un fenomeno dilagante. Certo, l'inversione di tendenza che si registra da oltre 10 anni fa ben sperare, però la battaglia non è ancora vinta e tanto si può ancora fare per non rimanere vittima di questo odioso reato. Ne abbiamo parlato con **Alessandro Russo**, Amministratore Unico di A.R. Motors.

Numeri alla mano, quanti sono i furti di autovetture in Italia? Quali le Regioni a rischio? Quali i comuni più colpiti? E di quelle sottratte ai legittimi proprietari, quante auto se ne ritrovano?

I furti d'auto, benché in costante diminuzione, continuano a rappresentare un reato molto frequente. Rimane quindi l'emergenza. Entrando nel dettaglio, secondo gli ultimi dati della Divisione Centrale della Polizia Criminale, sono 124.197 le auto rubate nel 2010 contro le oltre 130 mila dell'anno precedente. Il Lazio si conferma la Regione più colpita con oltre 22mila autovetture sottratte ai legittimi proprietari. Segue la Campania con poco più di 20 mila, la Lombardia (19.435) e via via la Puglia, la Sicilia, il Piemonte. Per i grandi Comuni si conferma Roma la più "gettonata" con più di 20 mila furti, seguita da Napoli, Milano, Bari. Sul fronte delle auto ritrovate, se ne recuperano 58.799 (poco meno del 50%) con alcune Regioni che si confermano più virtuose di altre.

Questo fenomeno, segna quindi fortunatamente il passo. Risposte positive anche sul fronte dei recuperi?

Sono anni che il numero dei furti cala costantemente ed ininterrottamente. Il trend è certamente positivo. Si potrebbe però fare di più sul fronte dei recuperi. Mi spiego. L'affinamento delle tecniche investigative e la collaborazione tra le polizie dei singoli Paesi hanno dato ottimi risultati. Non basta però. Oggi la tecnologia mette a disposizione degli automobilisti molti strumenti per rendere sempre più complicato rubare una macchina e sempre più facile, eventualmen-

te ritrovarla. Il problema è che non tutti sono a conoscenza che il costo da sostenere per proteggere il proprio mezzo è irrisorio rispetto al danno che viene provocato qualora si subisca un furto. E che poi questo costo è abbattuto dalla riduzione del prezzo della propria polizza. Quando ci sarà maggiore consapevolezza anche tra gli automobilisti, quelle statistiche sui furti d'auto e sui ritrovamenti saranno ancor più lusinghiere.

A quale tecnologia fa riferimento?

Faccio riferimento alla tecnologia satellitare che oggi, anche grazie all'aggiunta di altri servizi oltre al tradizionale antifurto, quali antipanico, antirapina, infomobilità, è all'avanguardia nelle chiamate di emergenza manuali o automatiche. Tutti conoscono il dispositivo satellitare classico per contrastare il furto d'auto o ritrovare l'autovettura. Ma oggi 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 rapine ai danni di automobilisti o autotrasportatori. Bene fa VIASAT GROUP ad insistere ad investire in ricerca e sviluppo e immettere sul mercato dispositivi sempre più sofisticati e utili alla protezione dell'automobilista/cittadino a 360 gradi.

In merito alle autovetture, i furti d'auto

Sono 124.197 le auto rubate nel 2010.

Il Lazio si conferma la Regione più colpita, segue la Campania, la Lombardia, Puglia, la Sicilia, il Piemonte. Roma, Napoli e Milano i Comuni più a rischio.

La tecnologia satellitare oggi, grazie all'aggiunta di altri servizi oltre al tradizionale antifurto, quali antipanico, antirapina, infomobilità, è all'avanguardia nelle chiamate di emergenza manuali o automatiche.



Il costo da sostenere per proteggere il proprio mezzo è irrisorio rispetto al danno che viene provocato qualora si subisca un furto. E questo costo è abbattuto dalla riduzione del prezzo della polizza.

di piccola cilindrata e quelli di auto di più grande cilindrata vanno ad alimentare mercati diversi? Quali in particolare?

I modelli d'autovettura più rubati, oggi come ieri sono stati la Fiat Uno (9.293), la Fiat Panda (9.275), Fiat Punto (9.146) e l'elenco prosegue con altre autovetture di cilindrata piccola e media. Si tratta delle vetture più diffuse. In proporzione al parco veicolare circolante, al contrario, i modelli d'autovettura più rubati appartengono al segmento delle grosse cilindrato e delle c.d. auto d'élite.

Le autovetture di piccola e media cilindrata, in assoluto le più rubate (e anche le più rinvenute), sono "richieste" sia per farne un uso temporaneo - per commettere altri reati (rapine, trasporto di droga, ecc) e talvolta per scorribande giovanili - sia per alimentare il traffico dei pezzi di ricambio rubati (specialmente se si tratta di modelli col tempo divenuti rari, per i quali i ricambio non sono più disponibili presso i costruttori). Le autovetture d'alta gamma, invece, vengono rubate prevalentemente per essere "riciclate" verso Paesi europei ed Extra europei. Meno frequente è il riciclaggio in Italia. Consueti sono poi i furti per il recupero di pregiate parti di ricambio meccaniche e di carrozzeria.

I principali mercati di sbocco extraeuropei e le rotte seguite delle autovetture rubate in

Italia sono: il Marocco, attraverso Francia e Spagna; la Tunisia e l'Algeria, attraverso i porti mediterranei francesi e italiani; i Paesi dell'Est Europa, attraverso la Germania, l'Austria e la Slovenia, oppure, attraversato l'Adriatico, via Albania o Grecia; i Paesi dell'Africa Centro Occidentale, il Medio Oriente, i Paesi del Golfo Persico e il Giappone, attraverso i porti italiani, del Nord Europa e Regno Unito. Fiorente è, poi, il riciclaggio nei Paesi dell'U.E., prevalentemente in Spagna, Francia, Germania e Belgio.

Il traffico di autovetture, dunque, è caratterizzato da una ramificazione internazionale ed è sempre gestito da gruppi delinquenziali organizzati.

Qualche consiglio utile per gli automobilisti?

È possibile fare molto per ridurre le probabilità di rimanere vittime di furti. I consigli che si forniscono sono regole semplici, dettate dal buon senso, ma efficaci se osservate scrupolosamente.

Il primo consiglio è di dotare la propria autovettura di un sistema antifurto, possibilmente satellitare, adeguato al valore del mezzo e di usarlo correttamente.

E' bene, poi, prestare attenzione a dove si parcheggia e preferire luoghi illuminati e frequentati, evitando di posteggiare sempre nello stesso luogo.

Può sembrare inverosimile, ma moltissime auto vengono rubate proprio quando sono aperte o addirittura con le chiavi inserite: anche se si lascia incustodita la propria vettura per pochi secondi – ad es. per andare dal tabaccaio o dal giornalaio – bisogna sempre portare con se le chiavi, dopo aver chiuso gli sportelli ed attivato l'allarme nel caso sia installato. Tutte le volte che si parcheggia l'autovettura in box, garage o cortili privati è buona regola portare via le chiavi e chiudere le porte.

Le autovetture moderne sono dotate direttamente dal costruttore di un immobilizer, che ne consente l'accensione solo utilizzando la chiave originale; per tale motivo i ladri d'auto sempre più spesso concentrano la propria attenzione proprio sulle chiavi. Bisogna allora, evitare di lasciarle incustodite in luoghi frequentati (ristoranti, locali d'intrattenimento, magari nei soprabiti o nelle borse lasciate nei guardaroba), come pure affidarle a parcheggiatori non autorizzati.

Per le riparazioni, infine, è bene affidarsi sempre a professionisti fidati.

Un'ultima domanda. L'automobilista vittima di furto cosa deve fare?

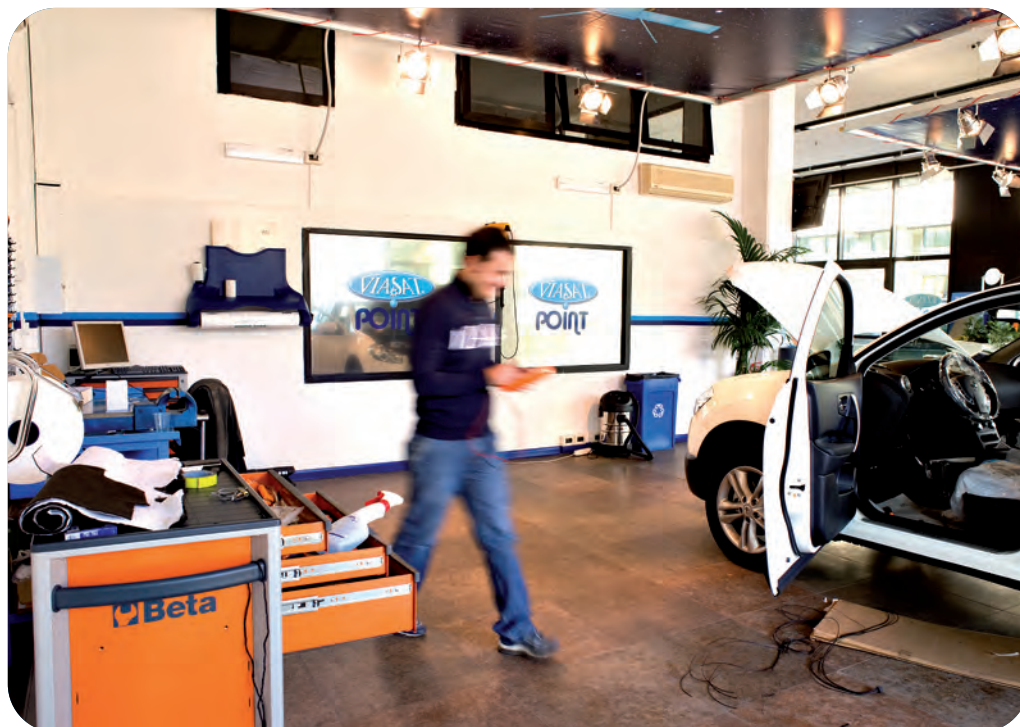
Per rendere più agevole il lavoro della polizia dopo che il fattaccio è avvenuto, qualora non

si abbia installato un'apparecchiatura satellitare che attraverso la Centrale Operativa provvederà a contattare direttamente il Cliente e le Forze dell'Ordine, è importante avvisare immediatamente del furto il 113, 112 e la centrale della Polizia Municipale, segnalando marca, modello, colore e targa del veicolo rubato. La tempestività nell'informare le forze di Polizia è determinante per ritrovare il veicolo. Chiedere poi che i dati di identificazione del veicolo siano immediatamente inseriti nella banca dati interforze, questo oggi è possibile anche senza aver sporto formalmente la denuncia di furto. Presentare, il prima possibile, denuncia alla competente autorità di pubblica sicurezza (Polizia di Stato, Carabinieri) facendosi rilasciare la relativa attestazione. Fare in modo che sulla denuncia di furto sia indicato chiaramente: marca, modello, serie, anno di immatricolazione, colore, targa, telaio. È importante che tutti questi dati siano indicati, nessuno escluso.

Inoltre è importante indicare in denuncia tutte le informazioni che consentono di identificare il tuo veicolo, partendo dal presupposto che nella maggioranza dei casi i dati di identificazione originali (targhe e telaio) vengono sostituiti, quindi ogni utile segno di riconoscimento potrà essere utile per identificare il veicolo.

Bene fa Viasat Group ad insistere in ricerca e sviluppo e immettere sul mercato dispositivi sempre più sofisticati e utili alla protezione dell'automobilista/cittadino a 360 gradi.

I modelli d'autovettura più rubati sono quelli di cilindrata piccola e media. In proporzione al parco veicolare circolante, al contrario, i modelli d'autovettura più rubati appartengono al segmento delle grosse cilindrato e delle c.d. auto d'élite.



I furti di auto costituiscono ancora oggi per il nostro settore un grave problema, anche se gli operatori si stanno adeguatamente attrezzando per prevenirli dotandosi di tecnologie avanzate.

Negli ultimi anni sempre più operatori del noleggio hanno deciso di stringere partnership con aziende del mercato antifurto, scegliendo pertanto di tutelare al massimo i propri beni.

NOLEGGIO: FOTOGRAFIA DI UN'EMERGENZA

I numeri parlano da soli: i furti, per i noleggiatori, sono un problema grave. La situazione, insomma, è preoccupante e le società non possono certo stare a guardare. Per correre ai ripari, i maggiori operatori di settore stanno puntando con sempre maggior decisione sui sistemi di protezione satellitare che, installati nel veicolo, in caso di furto consente alle Forze dell'Ordine di individuare e recuperare l'auto. Sul tema abbiamo incontrato **Paolo Ghinolfi**, Presidente ANIASA, l'Associazione Nazionale delle industrie dell'autonoleggio, aderente a Confindustria.



Presidente, quanto i furti dei mezzi, per i noleggiatori, rappresentano un problema? Cosa dicono i numeri, le statistiche? Qual è il settore più colpito?

I furti di auto costituiscono ancora oggi per il nostro settore un grave problema, anche se gli operatori si stanno adeguatamente attrezzando per prevenirli e, nel caso, per facilitarne il recupero più tempestivo, dotandosi di tecnologie avanzate.

Secondo i nostri ultimi dati disponibili per il noleggio a breve termine, i furti nel 2009 sono aumentati in numero assoluto del 4%, toccando quota 1.222, di cui 1.179 vetture.

In compenso, le appropriazioni indebite di veicoli da parte di clienti del rent-a-car sono scese del 33%, passando da 542 a 364 casi. In generale, constatiamo un'incidenza del fenomeno sulla flotta media del breve termine di poco superiore all'1% che ha purtroppo causato un danno di 10,5 milioni di euro.

Una consistenza anche superiore, visti i volumi, la viviamo nel noleggio a lungo termine, dove i furti nel 2009 sono sì diminuiti del 25,4%, ma riguardano pur sempre oltre 2.000 veicoli della nostra flotta e i danni prodotti alle aziende del settore ammonta-



no a quasi 39 milioni di euro. Una cifra ancora troppo consistente e che pesa sull'attività aziendale.

Eppure piccoli dispositivi satellitari permetterebbero alle aziende di difendere i propri mezzi dai furti e nel caso di rintracciarli e recuperarli ...

Concordo. Le nuove tecnologie antifurto satellitari, in radiofrequenza o con scatole nere, sono sempre più efficaci e consentono di ridurre concretamente i negativi impatti del fenomeno. La lotta contro il crimine, sempre più all'avanguardia e ben attenta alle tecniche di furto delle auto, va combattuta anche a colpi di tecnologia. È per questo motivo che negli ultimi anni sempre più operatori del noleggio hanno deciso di stringere partnership con aziende del mercato antifurto, scegliendo pertanto di tutelare al massimo i propri beni.

Protezione della flotta non come costo, ma come beneficio, come elemento competitivo quindi ...

Decisamente sì. Come accennavo, tutte le aziende oggi puntano a prevenire non solo i danni connessi ai furti proteggendo la flotta con i migliori sistemi, ma anche a limitare i non lievi costi amministrativi e gestionali legati ai furti. Nelle voci di bilancio è diventato un costo non sacrificabile,

considerati anche i benefici che stiamo riscontrando in termini di contrasto a questi fenomeni criminali.

La dimensione sicurezza è imprescindibile per chi vuole operare in questo settore. Cosa prevede negli anni a seguire?

La sicurezza dei driver e dei propri beni è da sempre una priorità per le società di noleggio che ogni anno si confermano principale cliente e sostenitore del mercato automobilistico, contribuendo al costante ricambio del parco circolante.

I veicoli delle flotte a noleggio, sia a breve che a lungo termine, sono di ultima generazione, costantemente mantenuti nel corso del contratto di noleggio. Questa continua ottimale gestione dei veicoli consente di garantire adeguati standard di sicurezza alle aziende o ai clienti privati. Le nostre vetture sono in gran parte dei segmenti medi alti (anche se negli ultimi anni il fenomeno del down-sizing-downgrading ha influito sulla scelta dei modelli da parte delle aziende) e quindi richiedono, a maggior ragione, di essere protetti da eventuali azioni criminose.

Per questo motivo prevedo che nei prossimi anni il mondo del noleggio guarderà sempre con maggiore attenzione agli sviluppi delle tecnologie antifurto per tutelare al meglio i propri asset e fornire ai clienti sempre maggiori garanzie sui veicoli forniti.

Nelle voci di bilancio la protezione è diventato un costo non sacrificabile, considerati anche i benefici che si riscontrano in termini di contrasto a questi fenomeni criminali.

Il mondo del noleggio guarderà sempre con maggiore attenzione agli sviluppi delle tecnologie antifurto per tutelare i propri asset e fornire ai clienti sempre maggiori garanzie sui veicoli forniti.

CENTRALE VIASAT: GIOIELLO “MADE IN ITALY”

La Centrale Viasat è unica. La definirei una sola famiglia con un backup su 4 sedi diverse. Essere contemporaneamente presenti a Roma e a Torino, a Potenza come all'Aquila lo riteniamo un plus che contribuisce al nostro primato.

24 ore al giorno, sette giorni su sette, Natale, Capodanno, Ferragosto compresi. La Centrale Viasat non abbandona mai il proprio Cliente: è il cuore pulsante del Gruppo. Grazie alla propria tecnologia e alla professionalità degli operatori riesce nel 90% dei casi a recuperare l'auto sottratta al legittimo proprietario nei primi 28 minuti dall'avvenuto furto. Non solo. Gestisce quotidianamente interventi su incidenti, richieste di soccorso sanitario e meccanico o in caso di aggressione, inviando tempestivamente sul posto l'ambulanza, il carro attrezzi o le Forze dell'Ordine a seconda della necessità. Insomma, è il centro nevralgico di ogni servizio, un gioiello tutto made in Italy. Ne abbiamo parlato con **Nicodemo Magliocca**, Responsabile dei servizi info-telematici di VIASAT GROUP.



Si parla di Viasat e si pensa subito alla sua Centrale. È giusto definirla il “cuore pulsante”, il “centro nevralgico” di ogni servizio?

Giusto è dire poco. La nostra Centrale è motore, forza, fantasia e bellezza di quest'Azienda.

Ogni utente che ha bisogno di parlare a Viasat passa attraverso la nostra organizzazione. Ognuno dei nostri operatori è altamen-

te specializzato per poter offrire qualsiasi tipo di assistenza. L'attenzione è sempre molto alta. I nostri operatori potrebbero ritrovarsi al telefono con un Cliente che chiama per gli auguri di Natale o con un trasportatore che è sotto la minaccia di una pistola. Ecco, con quest'esempio penso di aver descritto in maniera veloce la nostra missione. È chiaro che in mezzo a queste due ipotesi un pò estreme c'è tutto il nostro know-how.

1 milione di contatti, oltre 2 milioni di sms e 100 operatori specializzati. Questa è Viasat.

Quante sono le Centrali, che tecnologie utilizzano, come sono organizzate. Insomma, ce le può descrivere?

La Centrale Viasat è unica. La definirei una sola famiglia con un backup su 4 sedi diverse. Essere contemporaneamente presenti a Roma e a Torino, a Potenza come all'Aquila lo riteniamo un plus che contribuisce al nostro primato. Di giorno o di notte, durante un terremoto oppure in una particolare festività, non abbandoniamo mai il Cliente.

Ognuna di queste Centrali ha una propria struttura organizzativa adeguatamente coordinate tra loro. In ognuna di queste sedi vengono svolti tutti i servizi primari di Viasat in modo da poter switchare nel momento del bisogno.

Per poter offrire questo servizio utilizziamo tecnologia prevalentemente made in Viasat. Anche su questo aspetto preferiamo progettare e sviluppare a casa nostra. Segno, perché se ne dica, che in Italia tutto ciò è possibile. Siamo una bella realtà tutta Italiana che non ha bisogno della Cina o di Taiwan per poter essere al vertice della classifica.

Quali sono i numeri più significativi che descrivono al meglio l'attività della Centrale?

Come accennato in precedenza nel 2010 abbiamo sviluppato oltre 1 milione di contatti che hanno portato i nostri operatori a parlare con migliaia di nostri clienti. Milioni di sms inviati per interagire con i nostri dispositivi. Oltre 100 operatori che spaziano tra il data-entry e la sala operativa, passando per il servizio clienti e l'help desk per poi finire alla phone collection.

Chiunque parla di Centrale pensa immediatamente alla sala operativa. Nel 2010, in questo settore, abbiamo dato assistenza a migliaia e migliaia di clienti in difficoltà medica o meccanica. Senza dimenticare le centinaia di auto recuperate in seguito al furto. Un servizio offerto ventiquattro ore su ventiquattro, sette giorni su sette. Natale, Pasqua, Capodanno e Ferragosto compresi.

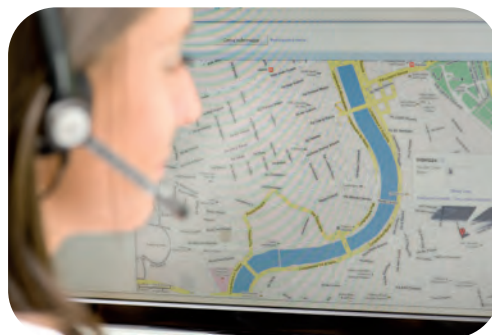
La Centrale, però, non è solo la sala operativa. Vantiamo un reparto autonomo di data-entry che offre assistenza telefonica on line

ai nostri 1800 installatori e dealer certificati. Non dimentico il Servizio clienti che offre alla nostra clientela le necessarie informazioni su prodotti e servizi Viasat. Stesso reparto che con notevole professionalità accoglie anche le eventuali critiche trasformandole in opportunità di crescita e di miglioramento. La phone collection, invece, dimostra ancora una volta che in Viasat nulla è per caso. Da diversi anni abbiamo strutturato un mini-gruppo di operatori che telefonicamente guidano i nostri Clienti nel trovare delle strategie personalizzate di pagamento. Tutti i nostri concorrenti switchano in outsourcing questo reparto. Viasat No. Viasat vuole sempre parlare in prima persona con tutti. Sia nella gioia che nel momento di difficoltà. Infine il reparto per eccellenza: l'help desk. Questi sono gli angeli dei nostri terminali. Si tratta di personale di estrazione tecnica in grado di vigilare e sorvegliare su tutto il nostro parco installato. Parliamo di persone che sono in grado di parlare ai nostri dispositivi dominandoli e interpretando ogni eventuale malfunzionamento.

Come si organizzano gli interventi di emergenza? Dal momento della chiamata di soccorso cosa avviene?

Con la tranquillità e la professionalità che ci contraddistingue facciamo parlare il Cliente facendoci descrivere con meticolosa precisione tutti gli eventi accaduti. Sia che si tratti di un furto che di un soccorso medico/meccanico; qualsiasi elemento inutile può diventare fondamentale per erogare con successo un servizio. Acquisite tutte le informazioni vengono attivate le forze dell'ordine più vicine al cliente e qualora servisse richiediamo con priorità massima l'intervento del 118.

Subito dopo prendiamo in consegna la pattuglia preposta all'intervento teleguidando-



Nel 2010 abbiamo sviluppato oltre 1 milione di contatti e dato assistenza a migliaia di clienti in difficoltà medica o meccanica. Senza dimenticare le centinaia di auto recuperate in seguito al furto.

Siamo Noi di Viasat che guidiamo i soccorsi vicolo per vicolo, strada per strada. È una grande soddisfazione quando tutto termina bene e con i vivi ringraziamenti del Cliente.

La tecnologia è tutta made in Viasat. Siamo una bella realtà tutta Italiana che non ha bisogno della Cina o di Taiwan per poter essere al vertice della classifica.



la fino al luogo indicato dal nostro dispositivo satellitare. In questi istanti si raggiunge la maggior soddisfazione per un operatore della sala operativa Viasat. Avendo la fortuna e il piacere di tele-assistere agli interventi delle FF.OO, vieni catapultato in una realtà tutta virtuale. È chiaro che il regista di tutta questa operazione siamo Noi. Siamo Noi di Viasat che guidiamo le FF.OO vicolo per vicolo; strada per strada. E questo vi posso assicurare che è una grande soddisfazione soprattutto perché termina con il ritrovamento del veicolo e con i vivi ringraziamenti del Cliente.

Garantire assistenza a migliaia di Clienti, supportarli nei momenti di difficoltà, talvolta drammatici. Quanta professionalità, responsabilità, competenza ci vuole nello svolgere questa "missione"?

Il successo e la competitività delle Aziende sono determinate dall'alta qualità del servizio erogato e dalla costanza della prestazione. Da diverso tempo ci stiamo preoccupando di migliorare i tre punti chiave: qualità, continuità e rapidità.

La nostra esperienza dimostra che avere una organizzazione snella e di tipo "a pettine" riduce di un 20% i tempi di intervento garantendo in questo modo una importante velocità di erogazione e un conseguente aumento di produttività. Avere un approc-

cio "snello" non significa lavorare velocemente, bensì strutturare dei processi aziendali veloci volti a far fluire il lavoro velocemente.

Ecco, questa è la nostra professionalità e la nostra responsabilità. Abbiamo il dovere di analizzare singolarmente i processi Aziendali verificando che le singole fasi di un processo siano realmente di valore aggiunto e dove non lo sono procedere alla loro semplificazione.

Un'ultima domanda. Quali sono le caratteristiche principali che fanno dell'operatore di Centrale, l'operatore della "Squadra Viasat"?

Il nostro uomo deve essere innanzitutto una persona equilibrata con molta voglia di fare. Sicuramente con una buona dialettica e una certa propensione ad adattarsi alle situazioni che di volta in volta si presentano.

L'iter da seguire non è dei più semplici. Dopo diverse settimane passate in aula tra corsi di formazione su prodotti e servizi Viasat, si passa ad una fase mista di affiancamento seguiti da un proprio tutor. Dopo circa 2 mesi dall'inserimento un buon operatore dovrebbe essere in grado di avere un minimo di autonomia al telefono.

Ovviamente questo è solo l'inizio. I gradi di appartenenza verranno conquistati sul campo!!!

LE 10 REGOLE D'ORO PER EVITARE I FURTI D'AUTO

Ogni anno in Italia vengono rubate quasi 125mila automobili. L'ultimo dato si riferisce al 2010 quando furono per l'esattezza ben 124.197 le vetture a "passare di proprietà" senza la volontà degli sfortunati automobilisti. Dopo anni di "esperienza sul campo" la **Polizia Stradale** detta quindi un piccolo vademecum da seguire nel tentativo almeno di rendere più difficile la vita dei topi d'auto.

1 Parcheggiare l'auto in un luogo sicuro, non isolato e ben illuminato, preferibilmente in un garage.

2 Una volta parcheggiata la vettura posizionare le ruote in direzione opposta al centro della strada, in pratica come si fa solitamente nelle discese "indirizzando" l'auto verso il marciapiede.

3 Scontato, ma non banale. Assicurarci con certezza che la vettura sia effettivamente chiusa: portiere, finestrini, eventuale tetto apribile e portabagagli.

4 Mai, neanche per periodi brevissimi, lasciare l'auto incustodita con le chiavi collegate al cruscotto e sempre in tema "chiavi", mai nascondere copie di scorta nei cosiddetti "luoghi sicuri" (sotto il tappetino è tipico). Non c'è nulla di più noto di... un posto segreto!

5 Se si lascia l'auto parcheggiata per un lungo periodo (ad esempio per le vacanze) togliere tutti i documenti dal portaoggetti (libretto, certificato di proprietà, assicurazione ecc.).

6 Non lasciare mai in vista oggetti di valore o che comunque suscitino la curiosità dei ladri, come borse, macchine fotografiche, computer o giacche. Se proprio non è possibile portarli con sé meglio riporli nel portabagagli.

7 Non dimenticare in auto soldi o carte di credito e se possibile lasciare il portadocumenti aperto, i ladri si muovono muniti di torce e mostrare il cassetto senza nulla di significativo può essere molto utile.

8 Spesso i ladri non rubano la vettura, ma si limitano ad usarla come "distributore" di accessori o benzina. Verificare quindi che il tappo del serbatoio sia effettivamente chiuso e se possibile svitiamo e portiamo via l'antenna dell'autoradio.

9 Di contorno ai furti non mancano poi le aggressioni. E' quindi consigliabile (soprattutto di notte e con al volante donne sole) tenere chiusi i finestrini e le portiere, ricordandosi soprattutto quella del lato passeggero.

10 Una recente tattica utilizzata dai ladri è quella di rubare l'auto "sotto il naso" del malcapitato automobilista. Una situazione tipo vede i ladri incastrare un volantino nel tergicristallo o applicare qualche oggetto di metallo al terminale di scarico. In questo modo il proprietario dell'auto è costretto a scendere per togliere il volantino o per capire cosa causi il rumore sgradito. A questo punto il ladro sale in auto e scappa. È quindi doveroso non abbandonare la vettura anche solo per qualche secondo ed è consigliabile togliere sempre la chiave dal cruscotto.

Queste sono solo alcune regole di comportamento alle quali per difenderci dobbiamo aggiungere i sistemi di antifurto tradizionali. Il consiglio è quello di utilizzarne più di uno, auspicabile uno satellitare insieme ad uno meccanico. Questo perché non esiste l'antifurto perfetto, i ladri specializzati sono in grado di neutralizzarli tutti. Ma con il satellitare c'è la quasi certezza di poterla almeno ritrovare.

L'auto va parcheggiata in luoghi sicuri e ben illuminati.

Portare le chiavi sempre appresso e non nascondere quelle di scorta in auto.

Proteggere la propria auto con dispositivi satellitari è una garanzia di sicurezza.

Autovetture rubate

| Regioni | 2009 | 2010 |
|-----------------------|---------|---------|
| ABRUZZO | 1.802 | 1.842 |
| BASILICATA | 480 | 435 |
| CALABRIA | 5.163 | 4.213 |
| CAMPANIA | 21.807 | 20.610 |
| EMILIA ROMAGNA | 4.169 | 4.206 |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | 453 | 383 |
| LAZIO | 23.955 | 22.309 |
| LIGURIA | 1.471 | 1.384 |
| LOMBARDIA | 21.022 | 19.435 |
| MARCHE | 862 | 890 |
| MOLISE | 420 | 402 |
| PIEMONTE | 8.099 | 7.752 |
| PUGLIA | 16.912 | 17.849 |
| SARDEGNA | 2.001 | 1.750 |
| SICILIA | 16.329 | 15.457 |
| TOSCANA | 2.335 | 2.035 |
| TRENTINO ALTO ADIGE | 202 | 164 |
| UMBRIA | 605 | 550 |
| VALLE D'AOSTA | 63 | 32 |
| VENETO | 2.794 | 2.499 |
| TOTALE NAZIONALE | 130.944 | 124.197 |

Fonte: Direzione Centrale della Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

Autovetture rubate ritrovate

| Regioni | 2009 | 2010 |
|-----------------------|--------|--------|
| ABRUZZO | 891 | 786 |
| BASILICATA | 114 | 111 |
| CALABRIA | 3.039 | 2.423 |
| CAMPANIA | 9.177 | 6.981 |
| EMILIA ROMAGNA | 3.334 | 3.346 |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | 318 | 245 |
| LAZIO | 7.628 | 7.201 |
| LIGURIA | 1.127 | 1.139 |
| LOMBARDIA | 10.493 | 9.516 |
| MARCHE | 562 | 620 |
| MOLISE | 90 | 104 |
| PIEMONTE | 4.782 | 5.049 |
| PUGLIA | 8.628 | 8.850 |
| SARDEGNA | 995 | 890 |
| SICILIA | 8.297 | 7.630 |
| TOSCANA | 1.673 | 1.527 |
| TRENTINO ALTO ADIGE | 160 | 112 |
| UMBRIA | 394 | 433 |
| VALLE D'AOSTA | 38 | 23 |
| VENETO | 2.161 | 1.813 |
| TOTALE NAZIONALE | 63.901 | 58.799 |

Fonte: Direzione Centrale della Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

I VANTAGGI DEL SISTEMA SATELLITARE VIASAT

I dati statistici medi confermano ed accentuano l'efficacia dei sistemi satellitari Viasat. Da rilevare lo scostamento sensibile nei confronti delle medie nazionali sia in termini assoluti sia in percentuale:

- Minor rischio di furto.
- Maggior numero di veicoli recuperati.
- Minor numero di veicoli non recuperati.

Furti auto Alta Gamma senza e con dispositivo Viasat

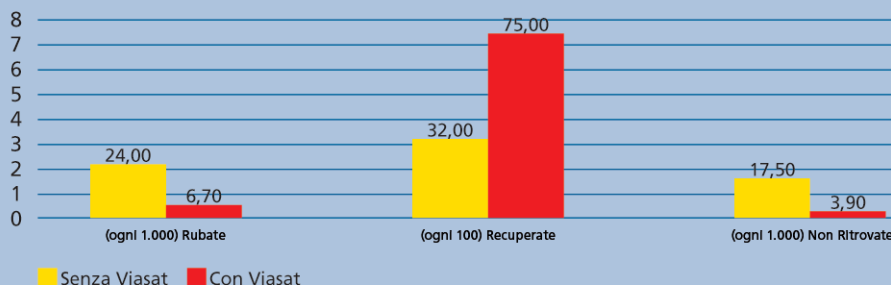
Valori senza dispositivo Viasat (autovetture)

| | |
|--|--------------|
| 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> | 32% |
| Vetture non ritrovate ogni mille circolanti <i>Media senza dispositivo Viasat</i> | 17,9 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> | 6,7 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> | 75% |
| Vetture non ritrovate ogni mille circolanti <i>Media con dispositivo Viasat</i> | 3,9 x mille |

Furti e recuperi con e senza Viasat

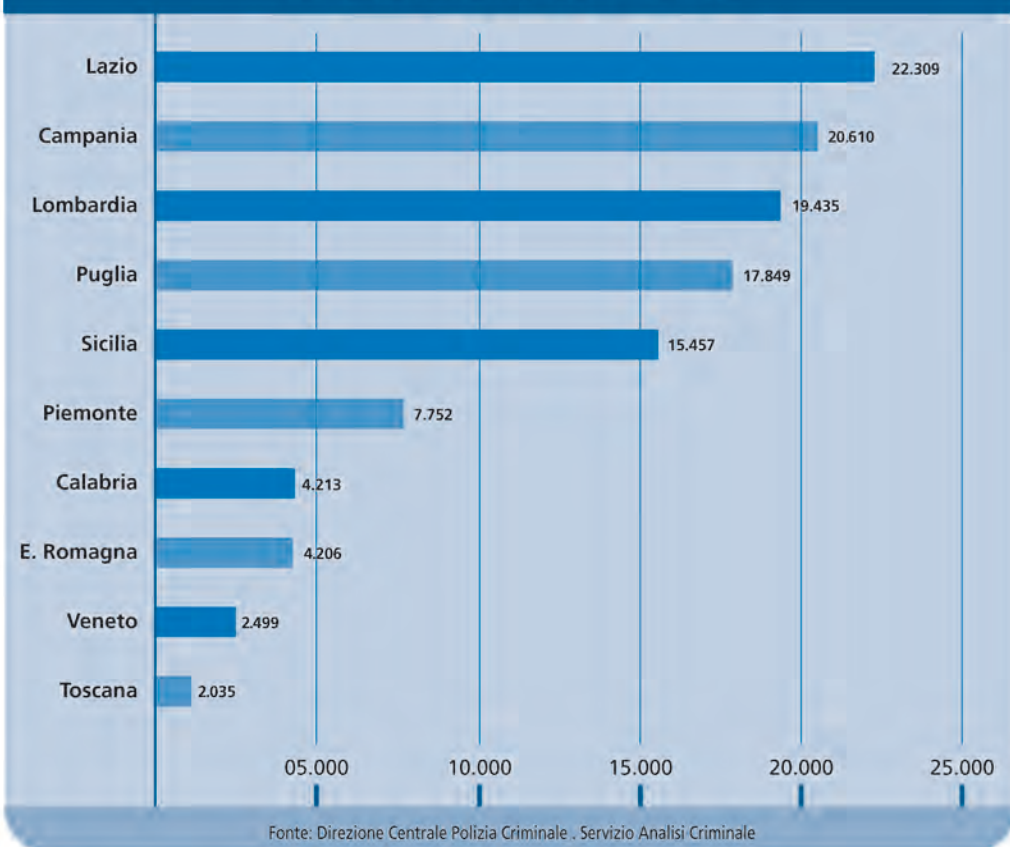


Viasat Group, grazie ad un'esperienza di oltre 35 anni e ad oltre 800.000 satellitari installati è leader nella prevenzione dei furti.

In caso di allarme per furto, la centrale operativa Viasat attiva opportuni interventi in meno di 120 secondi.

Questi risultati avvantaggiano le compagnie assicurative (riduzione dei rischi e meno costi) e premiano l'automobilista (meno rischi e tariffe assicurative scontate).

Prime 10 regioni per furti d'auto - 2010

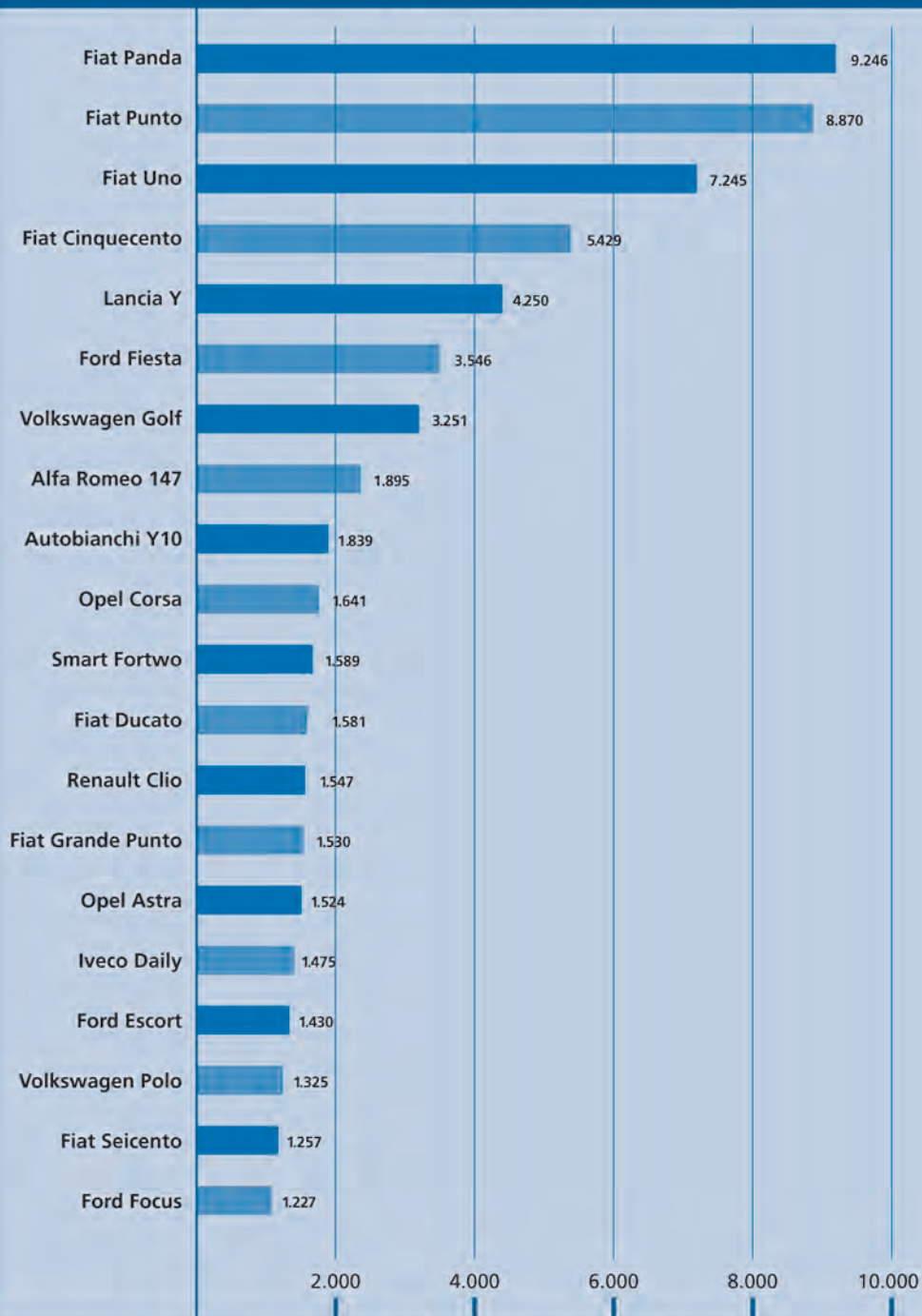


Furti e ritrovamenti autoveicoli per grandi comuni

| Autovetture rubate | | | Autovetture rinvenute | | |
|--------------------|--------|--------|-----------------------|-------|-------|
| Comuni | 2009 | 2010 | Comuni | 2009 | 2010 |
| Napoli | 15.705 | 14.908 | Napoli | 6.993 | 5.320 |
| Bologna | 1.354 | 1.446 | Bologna | 1.097 | 1.325 |
| Roma | 21.914 | 20.401 | Roma | 6.861 | 6.419 |
| Genova | 994 | 989 | Genova | 835 | 866 |
| Milano | 14.587 | 13.376 | Milano | 6.787 | 6.114 |
| Torino | 6.889 | 6.510 | Torino | 3.897 | 4.158 |
| Bari | 9.601 | 10.100 | Bari | 4.364 | 4.382 |
| Cagliari | 1.221 | 975 | Cagliari | 598 | 503 |
| Palermo | 3.554 | 4.140 | Palermo | 1.793 | 2.042 |
| Catania | 9.694 | 8.504 | Catania | 5.154 | 4.484 |
| Venezia | 444 | 450 | Venezia | 355 | 373 |

Fonte: Direzione Centrale della Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

Classifica furti per modello anno 2009/2010



Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

Statistiche

DOSSIER ASSICURAZIONI: IL FENOMENO “CARO POLIZZE”

Consumatori all'attacco contro il caro-Rc auto. Frodi in aumento, speculazioni sugli indennizzi, riforme non completate, norme sul risarcimento diretto aggirate, garanzie ridotte. In una parola: servizio insoddisfacente. Tutti aspetti che tendono a mantenere elevati i costi di una copertura che è obbligatoria per legge. La polizza assicurativa è uno dei servizi più cari per le famiglie italiane. Tocca ora al Governo e alle Organizzazioni competenti trovare quelle soluzioni, quel pacchetto di proposte condivise, necessarie per intervenire concretamente sul tema. Magari partendo dal “satellite”.

POLIZZE ITALIANE, LE PIÙ CARE D'EUROPA

Negli ultimi periodi le voci del mercato assicurativo dell'auto, ci portano solo notizie negative; in Italia infatti stipulare o rinnovare una polizza RC auto è diventato un dramma per tutti gli automobilisti in quanto le tariffe sono le più care d'Europa. numeri alla mano, però, di quanto sono cresciute? Ci risponde **Donatella Porrini**, docente di Politica Economica all'Università del Salento ed esperta del mercato assicurativo.



Quale è stato il trend dei prezzi delle polizze Rc auto in Italia negli ultimi anni?

Questa domanda apparentemente semplice non ha però una risposta univoca. Sintetizzerò alcune opinioni opposte.

Secondo il Rapporto annuale dell'ANIA, negli ultimi cinque anni il prezzo medio dell'assicurazione Rc auto si è ridotto dell'11,8%. In

particolare, sottolinea l'associazione, la riduzione è stata pari a -1,5% nel 2005, a -0,8% nel 2006, a -2,7% nel 2007, -3,6% nel 2008 e -3,9% nel 2009.

Secondo quanto rilevato dall'Osservatorio nazionale Federconsumatori, su un campione che analizza il 67% del mercato, l'aumento nello stesso periodo sarebbe di circa il 20 per cento. I più penalizzati sarebbero i cinquantenni, in classe 14 ed abitanti al Sud e i neoparentati. Per il Codacons, “Nell'ultimo anno nel nostro paese le tariffe Rc auto sono aumentate del 15%, e la crescita abnorme delle polizze (175% negli ultimi 15 anni) è dimostrata anche dal confronto con altri paesi europei.

Insomma si possono avere interpretazioni diverse poiché il mercato assicurativo nel ramo Rc auto risulta segmentato e, a seconda di quale categoria di assicurati venga considerata, si possono raggiungere conclusioni anche opposte.

Mancano misure volte ad aprire il mercato assicurativo ad una "sana" concorrenza, combattendo i comportamenti collusivi e favorendo l'ingresso delle compagnie straniere.

In Germania una polizza Rc auto costa mediamente 222 euro, in Francia 172 euro, e in Spagna 229. In Italia, invece, il costo medio è compreso tra 900 e 1.000 euro.

Si parla generalmente del caro-polizze. Da quali voci è sostenuto?

Ovviamente l'andamento dei prezzi effettivi riflette l'andamento dei costi. Sull'andamento dei costi influiscono: l'uso della procedura di risarcimento diretto; le diverse politiche di controllo dei costi dei risarcimenti adottate dalle compagnie, le politiche commerciali effettuate in termini di ristrutturazione dei portafogli clienti, aree del territorio nazionale coperte, tipologie di veicoli assicurati e rischi assunti, con conseguenti effetti sulla domanda e sul confronto competitivo dell'offerta. Il caro-polizze sarebbe anche determinato dalla presenza rilevante di frodi, che secondo le compagnie starebbe alla base della differenza tra l'Italia e gli altri paesi.

Secondo dati forniti dall'ANIA però la frequenza sinistri, definita come il rapporto tra tutti i sinistri accaduti e denunciati con seguito (che hanno dato luogo a un risarcimento o lo daranno) nell'anno di generazione e i veicoli esposti al rischio di sinistro (misurati in base ai giorni di esposizione in un anno, cosiddetti veicoli-anno), è sempre pressoché costante (per esempio nel 2010 è stata pari al 7,76%, valore analogo a quello del 2008).

C'è chi dice che manca una vera concorrenza nel settore. È così?

Possiamo affermare che l'abbassamento dei premi deve presupporre un contesto di mercato competitivo che spinga le imprese a ricercare le migliori politiche di prezzo; nel caso specifico dell'Italia la scarsa concorrenzialità emerge anche dalle numerose decisioni dell'Autorità antitrust (l'ultima è del luglio 2000, confermata anche dal Consiglio di Stato). Di fronte a questa situazione mancano misure strutturali, volte ad aprire il mercato assicurativo ad una "sana" concorrenza, combattendo i comportamenti collusivi e favorendo l'ingresso delle compagnie straniere.

Di recente, la stessa Antitrust, poiché non riesce a spiegare come mai i ripetuti interventi del legislatore non siano serviti a frenare la corsa dei prezzi, ha avviato un'indagine conoscitiva volta a verificare "L'andamento dei prezzi e costi in tale settore, nonché le possibili implicazioni concorrenziali della disciplina attuativa della procedura di risarcimento diretto". Servirà a monitorare un settore

che nel 2009 ha superato i 17 miliardi di euro di raccolta premi, con un'incidenza del 46,3% sul totale rami danni e del 14,4% sul portafoglio totale.

L'assicurazione Rc auto è uno dei servizi più cari per le famiglie. Attraverso quali misure è possibile abbassare il loro costo? Esiste un pacchetto di proposte che dia risposte efficaci sul tema?

Dopo il deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia CE del 2003, sarebbe impensabile varare ora un blocco dei premi che andrebbe contro il principio comunitario secondo cui le compagnie possono fissare liberamente i prezzi. Tendendo conto di ciò, il problema del caro polizze è stato affrontato presentando rimedi che hanno però il solo scopo di stimolare le assicurazioni a contenere i premi, curando più i sintomi che le sue cause.

Tra le norme approvate negli ultimi anni vi è l'obbligo per le compagnie di aprire un sito internet nel quale pubblicare le tariffe e la costituzione di una commissione presso il Ministero delle Attività produttive per ricevere segnalazioni dei cittadini sugli aumenti ritenuti eccessivi, valutarne la fondatezza e trasmetterli all'ISVAP. È stato poi ampliato dell'uso del CID (il cosiddetto modulo di constatazione amichevole) anche agli incidenti con danni alla persona. Questa forma di risoluzione "sul posto" dei sinistri da parte dei diretti interessati può comportare indubbi vantaggi in termini di riduzione dei contenziosi, di contenimento dei tempi e delle spese di risarcimento, e ridurre così i prezzi.

In tema di lotta alle frodi si è già da tempo costituita una banca dati nazionale.

Un'ultima domanda. Affrontando tutte le criticità nel settore Rc auto, è ipotizzabile una stima di quanto i consumatori potrebbero risparmiare?

Ultima domanda a cui è difficile rispondere per il fatto che permane l'incertezza sulla reale quantificazione degli aumenti.

Possiamo però pensare che comunque i premi italiani dovrebbero allinearsi a quelli degli altri paesi europei. Per esempio, in Germania una polizza Rc auto costa mediamente 222 euro, in Francia 172 euro, e in Spagna 229. In Italia, invece, il costo medio di una polizza Rc auto è 5 volte più alto e compreso tra 900 e 1.000 euro.

Il caro-polizze sarebbe anche determinato dalla presenza rilevante di frodi, che secondo le compagnie starebbe alla base della differenza tra l'Italia e gli altri paesi.

I rimedi proposti sino ad oggi hanno il solo scopo di stimolare le assicurazioni a contenere i premi, curando più i sintomi che le sue cause.

PERCORSI VIRTUOSI ... CERCASI

Consumatori sul piede di guerra; RC auto le più care d'Europa; Automobilisti di tutta Italia ribellatevi al caro-polizze. Sono solo tre titoli di giornali usciti recentemente e che fotografano l'enorme grado di insofferenza dei consumatori nei confronti dei costi troppo elevati delle polizze e, forse, anche della propria compagnia. E proprio sul rapporto tra le assicurazioni e assicurati, abbiamo intervistato **Vittorio Verdone**, Direttore Auto, Distribuzione, Consumatori e Servizi alle Imprese dell'ANIA.

Direttore Verdone, il rapporto tra Società di assicurazioni e consumatori si può misurare anche con il grado di soddisfazione che quest'ultimi hanno del settore. Cosa può dirci al riguardo?

Occorre premettere che misurare il grado di soddisfazione per un bene immateriale qual è l'assicurazione non è agevole, in quanto l'apprezzamento per il servizio assicurativo si percepisce nel momento in cui si verifica il danno per cui ci si è assicurati e non certamente quando si paga il premio. Detto questo, la soddisfazione o l'insoddisfazione possono misurarsi a livello epidermico o a livello consapevole. Se si resta a un livello emozionale, chiedere a un assicurato se è contento, ad esempio, di pagare la propria assicurazione RC auto è quasi porre una domanda retorica: nessuno risponderà che è contento. Chiedere invece se si rende conto dei rischi che corre se non si assicura e portarlo a ragionare su questo prima di verificare la sua soddisfazione sulla tutela ricevuta o sul servizio prestatogli in caso di danno, è tutta un'altra prospettiva: l'assicurato risponderà in modo consapevole sulla sua esperienza effettiva.

Attraverso alcune indagini di customer satisfaction che abbiamo commissionato a società specializzate e che sono state condotte con metodo (analisi quantitative e qualitative) abbiamo verificato che, al di là della scontata insoddisfazione espressa da coloro che hanno vissuto un aumento di premio RC auto, il giudizio sul servizio è mediamente positivo, persino nell'assicurazione obbligatoria.

Questo giudizio positivo da cosa sarebbe dettato?

Rispetto anche a dieci anni fa, gli strumenti di

cui può avvalersi il consumatore sono eccezionali. Attraverso internet si possono confrontare contratti e prezzi, verificando la concorrenza tra imprese, che esiste ed è molto vivace. Gli stessi intermediari debbono fornire un'informativa precontrattuale completa e chiara e soprattutto debbono verificare, nel colloquio con il potenziale assicurato, l'adeguatezza del contratto proposto rispetto alle esigenze del consumatore.

Prende sempre più piede la polizza personalizzata, cioè calibrata secondo le esigenze o le caratteristiche dell'automobilista. Quali i vantaggi per il consumatore? E quali per la Compagnia assicurativa?

La personalizzazione del rischio, entro i limiti della tecnica assicurativa (che esige la formazione di categorie di rischi omogenei in base al principio di mutualità) è un vantaggio sia per il consumatore che per l'impresa. Contrariamente a quanto si crede, la c.d. asimmetria informativa è una condizione che subisce l'assicuratore quando si trova di fronte un contraente di cui all'inizio sa pochissimo. La personalizzazione consente di conoscerne le caratteristiche per tarare meglio la sua propensione al rischio. Il vantaggio per il consumatore è di essere misurato appunto sulle sue reali rischiosità. Ovvio che esistono rischi più intensi e meno intensi, ma ognuno avrà la possibilità di pagare il premio equo, vale a dire quello proporzionato al suo indice.

L'installazione di apparati satellitari permette di immagazzinare dati che risultano utili per una corretta gestione della polizza assicurativa, con un forte impatto sulla sicurezza e sulla riduzione dei costi per

Tanti gli strumenti di cui può avvalersi il consumatore: attraverso internet si possono confrontare contratti e prezzi, verificando la concorrenza tra imprese.

Oggi si può personalizzare la propria polizza; i vantaggi per il consumatore è di essere misurato sulle sue reali rischiosità.

l'automobilista. È auspicabile una maggiore diffusione?

È senza dubbio auspicabile la diffusione di strumenti che non solo aiutano gli assicuratori a misurare e a gestire i rischi, ma forniscono agli assicurati una protezione maggiore in caso di incidente, piuttosto che nell'ipotesi di furto del veicolo. Anche in questo caso i vantaggi che offre la tecnologia vanno in tutte e due le direzioni.

L'installazione di questi dispositivi permettono poi alle Compagnie di difendersi dalla frodi. È così? E quanto è diffuso questo fenomeno?

Sì, certamente, a condizione che si affermi presso la magistratura il convincimento che queste strumentazioni forniscono elementi di prova valutabili in un giudizio civile o penale.

Direttore, le chiedo un'ultima cosa. Qual è il punto d'incontro del rapporto tra assicurazioni e consumatori? Quando reciprocamente possono ritenersi soddisfatti?

Se parliamo di assicurazione RC auto, che costituisce il tema più delicato, la soddisfazione

reciproca può raggiungersi solo eliminando l'enorme dispersione di risorse che il sistema sconta a causa di comportamenti fraudolenti o semplicemente opportunistici (ma consentiti dalla legge): si pensi al numero immotivato di danni lievissimi e spesso inesistenti che le imprese sono costretti a pagare per presunti feriti, anche a causa di una normativa lasca e generosa. Si parla di più di mezzo milione di casi per un importo di 1,7 miliardi (il 13% del costo complessivo dei sinistri).

Il sistema bonificato dai costi impropri permetterebbe alle compagnie di ritrovare l'equilibrio tecnico e il margine di utile necessario per ogni azienda e ai consumatori di pagare prezzi più bassi. Il percorso virtuoso però è impegnativo e non può essere condotto solo dagli assicuratori. La politica legislativa e giudiziaria deve fare la sua parte. E mi permetto di dire che anche i cittadini possono fare molto, emarginando i furbi e i disonesti. Occorre una nuova cultura della legalità a tutti i livelli. Dai comportamenti sulla strada a quelli in occasione della tutela dei propri diritti: chiedere solo il danno effettivamente subito e non oltre.

TELEMATICA E ASSICURAZIONE AUTO: BINOMIO VINCENTE

A cura di **Andrea Jurkic** - Responsabile Innovazione e Partnership Tecniche, Marketing Strategico del Gruppo Generali.

Il mondo dell'auto sta vivendo una fase delicata e di forte evoluzione, ma al contempo ricca di stimoli e nuove opportunità per il cliente.

Una delle principali innovazioni che sta cambiando l'approccio del guidatore a questo mondo è quello che la tecnologia telematica, delle black-box e dei servizi collegati, può attuare nell'assicurazione Auto che ad oggi risponde ad un modello di business sempre più consolidato e sempre meno competitivo. La tecnologia satellitare, le OBU – On Board Unit e i servizi telematici a bordo veicolo stanno modificando il modo di vivere l'automobile, in particolare educando l'approccio

del guidatore ai servizi ad esso connessi, e ciò a cui stiamo assistendo sono cambiamenti strutturali. I Clienti cercano sempre più trasparenza, vantaggi tangibili e ottimizzazione del rapporto costi/benefici, ed è chiaro che in un futuro non lontano tutto il business assicurativo Auto e l'organizzazione dei processi ad esso connessi rifletteranno tali cambiamenti.

Le scatole nere e le partnership telematiche dei fornitori con le compagnie assicurative stanno aprendo la porta ad alternative più convenienti per i consumatori, spingendo a un approccio più competitivo rivedendo i tradizionali modelli relazionali assicurazione-

La tecnologia satellitare offre una via di uscita ai rialzi delle polizze, riducendole, ed ha un effetto decisivo sul versante sicurezza.

La tecnologia e i servizi telematici a bordo veicolo stanno modificando il modo di vivere l'automobile.

Le partnership telematiche dei fornitori con le compagnie assicurative stanno aprendo la porta ad alternative più convenienti per i consumatori, rivedendo i tradizionali modelli relazionali assicurazione-cliente.

Oggi il Gruppo Generali è presente nel mondo delle polizze auto con tecnologia satellitare di ultima generazione con molteplici soluzioni e servizi differenziati.

cliente, di gestione sinistri, assistenza al guidatore e liquidazione danni. Lo sviluppo tecnologico altresì accelera il cambiamento andando a modificare gli equilibri di asimmetria informativa esistenti e basati su proprietà delle informazioni e capacità esclusiva di profilazione del rischio, ma al contempo migliora il rapporto fiduciario con gli assicurati aumentando la sicurezza loro garantita.

Date la complessità e l'incertezza che sempre più caratterizzano tale mercato, non è più possibile dare per scontato che il modo in cui si sono sempre fatte le cose sarà sostenibile anche in futuro.

In queste poche righe, sarà brevemente presentato l'approccio del Gruppo Generali al mondo della telematica, il cui scopo è quello di fare leva anche sull'innovazione per uno sviluppo di successo, collegando le expertise che nascono dalle diverse Compagnie e culture del Gruppo e di consolidare i punti di forza tradizionali convogliando nuove energie e adottando sistematicamente un approccio di centralità del cliente.

A tal fine sono stati attivati tavoli di lavoro congiunti interaziendali e interfunzionali nei quali responsabili provenienti dalle diverse realtà del Gruppo Generali si dedicano alla realizzazione di progetti strategici per ricostruire il rapporto relazionale basato sulla fiducia reciproca con l'interlocutore primo, il cliente, destinatario e beneficiario dei servizi

erogati. Lo spirito di queste iniziative non è solo indirizzato all'individuazione di un nuovo modo per fare pricing, ma è volto a riconoscere i bisogni espressi o latenti dei consumatori e attraverso i loro stimoli sviluppare soluzioni assicurative che soddisfino in modo nuovo queste necessità. Tale attività necessita di trovare momenti di confronto e condivisione delle conoscenze e rispettive esperienze con realtà di fornitura telematica che hanno sperimentato tecnologie all'avanguardia e portato sul mercato nazionale e internazionale prodotti e servizi pronti a rivoluzionare le regole di mercato vigenti.

La presenza del Gruppo nei territori in cui opera è radicata nel tempo e nella struttura sociale, e questo gli consente di avere fiducia in ciò che fa e di operare al meglio. Il Gruppo Generali non solo continua necessariamente a lavorare nel proprio core business con lo stesso successo di prima e dove possibile migliorando, ma il suo nuovo impegno è anche questo, assumersi un rischio nel lanciare nuovi concetti di business e nuovi posizionamenti in linea con le strategie di crescita definite dai vertici aziendali e volte a confrontarsi tempestivamente con le evoluzioni normative, con i nuovi paradigmi di relazione con il Cliente, con la presenza di competitor sempre meno condizionati da prodotti e modelli tradizionali.

Ecco perché il Gruppo Generali è presente



nel mondo delle polizze auto con tecnologia satellitare di ultima generazione con molteplici soluzioni e servizi differenziati: dai prodotti che offrono il massimo della protezione, di assistenza e antifurto satellitare 24h su 24, alle soluzioni usage-based insurance che premiano lo stile di guida.

Con la semplice installazione di geolocalizzatori all'interno dell'auto, le coperture e assistenze offerte sono molteplici: in caso di furto per localizzare il veicolo; in caso di incidente grave per attivare immediatamente ed in automatico i soccorsi; in caso di sinistro, se ci sono contestazioni tra i veicoli coinvolti, per ricostruirne la dinamica allo scopo di sostenere le ragioni del nostro assicurato.

Soprattutto, grazie a sistemi applicativi esperti e basati su algoritmi proprietari, le soluzioni sviluppate sono addirittura in grado di calcolare, per la prima volta in Italia, lo stile di guida dei clienti assicurati in funzione di parametri di sicurezza quali: rispetto dei limiti di velocità, esposizione al rischio per fascia oraria in combinazione con la tipologia di strada percorsa, intensità delle accelerazioni/decelerazioni durante la guida.

Tutto ciò consente alle Società presenti sul mercato con tali soluzioni, non solo di garantire una scontistica ex-ante ai sottoscrittori di nuove polizze telematiche, ma sempre di più permette loro di misurare e premiare lo stile di guida responsabile generando crediti che il cliente accumula e può in qualsiasi momento visualizzare collegandosi al sito dedicato. Tale importo verrà riaccreditato al rinnovo di polizza sotto forma di sconto. Siffatti sistemi premianti permettono di rinsaldare il rapporto fiduciario tra guidatori virtuosi e

Compagnie di Assicurazioni, anche in caso di incidente.

Non da ultimo, le Compagnie del Gruppo Generali continuano ad ampliare la propria offerta allargando la gamma di punti di contatto con il Cliente e sviluppando nuovi servizi con applicazioni per smartphone e tablet basati sulle tecnologie offerte dalle diverse piattaforme esistenti.

Tra i vari servizi gratuitamente offerti si possono avere alla portata di mano le informazioni necessarie legate al mondo assicurativo e automobilistico oltre alla possibilità di denunciare il sinistro direttamente dallo smartphone, individuare sulla mappa l'agenzia più vicina alla propria posizione, trovare i riferimenti e le indicazioni delle carrozzerie fiduciarie o delle cliniche convenzionate più comode alle proprie esigenze, consultare sul proprio device il traffico stradale dell'area desiderata.

Inoltre nelle app Generali sono state inserite la funzione di ricerca degli installatori di black-box, dove l'utente, sulla base della propria Compagnia e polizza assicurativa, può scegliere l'installatore che preferisce e contattarlo direttamente dal proprio telefono.

Grazie ai partner tecnologici e di servizio scelti, il Gruppo Generali si conferma pioniere, rispetto ai principali competitors assicurativi del mercato italiano, nel mondo delle soluzioni telematiche installate sul veicolo e delle applicazioni mobile potendo offrire ai propri clienti un'assistenza sempre più completa e semplice da utilizzare, nonché garantendo loro una profilazione tariffaria in base al rispetto del codice della strada e alla qualità dello stile di guida.

IL CORAGGIO DI CAMBIARE

A cura di **Paolo Ravichio** - Responsabile Canale Assicurativo Viasat Group.

Da una parte gli automobilisti denunciano il caro r.c.a., a maggior ragione se confrontato con gli altri paesi europei, e invocano giustamente una riduzione dei premi di polizza; dall'altra le imprese di assicurazione segnalano correttamente la numerosità dei fenomeni fraudolenti, primato tutto italiano, a giustificazione dei rincari. Tale contrapposizione si ripresenta ormai regolare e immutata da molti anni in occasione di ogni aggiornamento di

tariffa, nonostante i dibattiti, i tavoli di lavoro, le consultazioni che puntualmente ne seguono a livello istituzionale e politico in risposta al clamore mediatico ed alle richieste delle associazioni dei consumatori.

Le iniziative che scaturiscono, infatti, raramente segnano un cambiamento radicale del Sistema, unica vera soluzione, ma più frequentemente promuovono semplici interventi correttivi dell'attuale modello che si rivelano non

Il Gruppo propone nuovi prodotti che offrono il massimo della protezione, di assistenza e antifurto satellitare 24h su 24 e soluzioni usage-based insurance che premiano lo stile di guida.

Le Compagnie del Gruppo Generali continuano ad ampliare la propria offerta allargando la gamma di punti di contatto con il Cliente e sviluppando nuovi servizi con applicazioni per smartphone e tablet.

Le iniziative per intervenire efficacemente sul fenomeno caro polizze non segnano un cambiamento radicale del Sistema ma promuovono semplici interventi correttivi che si rivelano non risolutivi.

Oggi l'evoluzione della telematica di bordo permette di ripensare a tutto il sistema dell'assicurazione auto. Bisogna solo avere il coraggio di cambiare.

È possibile concepire nuove formule tariffarie capaci di creare la polizza su misura del cliente, ritornando a ponderare il premio in base all'effettivo e specifico rischio, e di riorganizzare completamente il processo di liquidazione sinistri in termini di efficienza e di efficacia.

risolutivi e, in alcuni casi, addirittura controproducenti.

È il caso, solo per citare gli ultimi in ordine cronologico, delle "lenzuolate" dell'ex Ministro dello Sviluppo Pierluigi Bersani e della procedura di Risarcimento Diretto per la liquidazione dei sinistri. Entrambi i provvedimenti hanno alterato, fino a sovvertire, i già precari principi e criteri per la corretta valutazione del rischio e conseguente individuazione del giusto premio.

Il risultato è stato infatti un peggioramento dell'andamento tecnico su questo specifico ramo (tornato negativo proprio dal 2007, dopo un decennio di graduale miglioramento) al quale le Compagnie hanno risposto immediatamente con un aumento generalizzato delle tariffe, in particolare per le classi di più alto merito che cessano di essere garanzia di minor rischio. Ciò ha prodotto una tendenza al livellamento della scala bonus-malus "ufficiale" che, anche per il conseguente e inevitabile ricorso delle imprese di assicurazione a sistemi di classificazione interni sempre più articolati, ha così ulteriormente e definitivamente perso il proprio ruolo di indice universale di valutazione del rischio. Quale conseguenza del fallimento di questo meccanismo, stiamo assistendo ad un graduale ritorno a formule di tariffazione a franchigia che tralasciano la valutazione della specifica propensione del singolo assicurato per basarsi sulla generica probabilità di verificarsi dell'evento.

Tale passaggio è stato incentivato dall'introduzione dell'Indennizzo Diretto (sempre 2007) che, sconvolgendo i criteri liquidativi tipici dell'r.c.a., ha spostato ulteriormente l'attenzione, dalla responsabilità dell'incidente alla loro semplice frequenza. Il trasferimento dell'onere di gestione del sinistro, dall'assicurazione del responsabile all'assicurazione del danneggiato, potendo quest'ultima rivalersi sulla prima solo per un importo forfetario, espone infatti la Compagnia al rischio di dover sostenere un costo anche nel caso in cui l'assicurato abbia ragione, qualora l'importo risarcito superi il forfait. La differenza, pertanto, non sta più nella responsabilità del sinistro, ma nel loro numero e nel loro valore rispetto al forfait stesso.

L'intento ammirevole del legislatore di agevolare economicamente i guidatori più giovani e di rendere più virtuoso il meccanismo di risarcimento del danno si è pertanto, paradossal-

mente, tradotto in un rincaro per tutti.

È la conferma della necessità di abbandonare la politica dei ritocchi e aggiustamenti a favore di un mutamento radicale. Ora è possibile! Bisogna solo avere il coraggio di cambiare. Se infatti, in passato, un atteggiamento conservativo era inevitabile per l'assenza di strumenti di rinnovamento, adesso, l'evoluzione della telematica di bordo permette di ripensare a tutto il sistema dell'assicurazione auto: alle tradizionali funzioni antifurto si sono affiancate quelle per la sicurezza del conducente, dei passeggeri, delle merci trasportate e, soprattutto, per la "gestione tecnologica" della garanzia r.c.a. e dei relativi sinistri. Funzioni, quest'ultime, che volutamente non si vogliono ricondurre semplicemente al concetto, spesso utilizzato in senso negativo, di "scatola nera". I dispositivi, infatti, non solo registrano le informazioni che consentono di ricostruire la dinamica di un incidente, ma ne rilevano in tempo reale il suo verificarsi (inviando contestualmente un allarme alla Centrale operativa per l'attivazione, immediata e georeferenziata, degli eventuali soccorsi) e memorizzano i dati statistici relativi all'utilizzo del veicolo (dove, quando e come si guida).

Tutto questo si traduce nella possibilità di concepire nuove formule tariffarie, finalmente capaci di creare la polizza su misura del cliente, ritornando a ponderare il premio in base all'effettivo e specifico rischio, e di riorganizzare completamente il processo di liquidazione sinistri in termini di efficienza e di efficacia. Inoltre è dimostrato che l'installazione di tale tecnologia sui veicoli ha effetti positivi sulla sinistrosità e sull'annoso problema delle frodi. In particolare, per quanto riguarda il primo aspetto, numerose sperimentazioni hanno permesso di riscontrare una riduzione della frequenza degli incidenti e della loro gravità grazie ad un miglioramento dello stile di guida indotto dalla presenza del dispositivo sulla vettura. In relazione invece al fenomeno delle frodi, la tecnologia ha una funzione preventiva, come deterrente, e repressiva, come validissimo strumento per l'accertamento e la contestazione del reato.

Quanto descritto non è fantascienza, ma è realtà e si chiama assicurazione telematica: la soluzione che può mettere finalmente d'accordo automobilisti e Compagnie consentendo di ridurre le tariffe attraverso una reale diminuzione del rischio ed una effettiva propor-

zione tra questo e il premio. Molte imprese di assicurazione stanno infatti realizzando e promuovendo polizze tecnologiche e con ottimi risultati (tecnici e commerciali), ma si avverte tuttavia il timore, soprattutto a livello istituzionale e politico, di avviare un rinnovamento radicale. Toccherà così assistere, per qualche tempo ancora, ad interventi che, nel perfetto spirito del "Gattopardo", tenteranno di cambiare qualcosa perché poi tutto rimanga com'è. A questo proposito è esemplificativo il Disegno di Legge sull'Agen-

zia Antifrode (licenziato alla Camera ed ora all'esame del Senato) che punta a contrastare l'illegalità attraverso la creazione di un organismo dedicato che, essendo privo dei necessari poteri di polizia giudiziaria, appare già come un inutile appesantimento burocratico e i cui cospicui costi di finanziamento ricadranno ulteriormente sugli assicurati. E in tutto questo nessun cenno ai vantaggi che, a tal fine, potrebbe apportare la telematica di bordo. Ma ciò nonostante il futuro è segnato. Bisogna solo avere il coraggio di cambiare.

L'ANTIDOTO ANTICRISI PASSA PER IL SATELLITE

"Nell'ottica di potenziare la trasparenza nel settore RC Auto e migliorare il rapporto tra compagnia e assicurato, è necessario una maggiore chiarezza e trasparenza delle condizioni contrattuali assicurative e soprattutto una modalità lessicale più semplificata poiché rivolta al consumatore, da sempre parte debole nei contratti di adesione, che generano una asimmetria contrattuale a danno della parte meno informata e meno addentro alla materia specifica". A parlare è **Tina Napoli** coordinatrice programmi e campagne a tutela del consumatore Cittadinanzattiva. L'abbiamo intervistata.



Partiamo da oggi. Fanno scalpore gli aumenti ai danni dei consumatori. La denuncia è della stessa Isvap. Cosa pensa in proposito? Qual è la posizione di una importante associazione dei consumatori qual è Cittadinanzattiva?

L'assicurazione Rc auto è uno dei servizi più costosi per le famiglie italiane. Nella maggior parte dei casi è un'intera mensilità che passa dal bilancio familiare alle Compagnie assicurative e non è tollerabile che le tariffe aumentino in questo modo. Cittadinanzattiva chiede una

maggiore chiarezza e trasparenza delle condizioni contrattuali assicurative e soprattutto una modalità lessicale più semplificata poiché rivolta al consumatore, parte debole (i contratti di adesione generano una asimmetria contrattuale a danno della parte meno informata e meno addentro alla materia specifica) e una più efficace azione di vigilanza e di regolamentazione delle tariffe RC Auto, aumentate ancora nel 2010, da parte della stessa Isvap.

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

Secondo i dati emersi dalla ricerca di Cittadinanzattiva "Mi rischio la polizza", di sicuro interesse sono le modalità di scelta della compagnia di assicurazione: il 56% del nostro campione afferma di aver effettuato la scelta su consiglio di amici o parenti, il 22% confrontando i preventivi predisposti da diverse agenzie, il 7% comparando i preventivi pubblicati sui siti web delle compagnie di assicurazione, il 6%

L'assicurazione Rc auto è uno dei servizi più costosi per le famiglie italiane. Nella maggior parte dei casi è un'intera mensilità che esce dal bilancio familiare.

Installare dispositivi satellitari sulla propria autovettura ha un effetto decisivo sulla sicurezza e sul costo della polizza, riducendola sensibilmente.

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.

Complessivamente, gli intervistati hanno un livello di conoscenza alquanto superficiale della propria polizza RCA; solo il 22% confronta i preventivi predisposti da diverse Agenzie.

impiegando motori di ricerca dedicati. Complessivamente, gli intervistati hanno un livello di conoscenza alquanto superficiale della propria polizza RCA. E ancora, mentre una piccola, ma significativa, percentuale (11%) non è in grado di indicare quale formula tariffaria gli venga applicata, la maggioranza del campione (52%) non è in grado di indicare se il proprio contratto contenga clausole limitative della responsabilità a favore dell'assicuratore. Tra queste ultime, comunque, le più "gettonate" sono la clausola di franchigia relativa (21%) ed assoluta (15%), seguono le clausole di scoperto e di rivalsa sull'assicurato (entrambe 5%) ed altre (2%).

C'è la possibilità di calibrare la polizza secondo gli stili di guida, i chilometri percorsi, a consumo. Quanto è diffusa la personalizzazione della propria assicurazione?

In un mercato aperto alle liberalizzazioni le opzioni offerte ai potenziali clienti delle compagnie assicurative aumentano. Sono molto diffuse le offerte di polizze assicurativa RC auto personalizzate, ovvero quelle che non si basano, per la determinazione del premio, solo sul meccanismo di bonus e malus, ma introducono nuovi e più vari criteri, come l'uso che si fa della propria vettura. In alcuni casi, personalizzare aiuta molto a tenere le spese sotto controllo, e negli ultimi anni sono aumentati i consumatori che scelgono in maniera consapevole la propria polizza.

Si parla diffusamente ormai di "assicurazioni satellitari". Installare cioè dispositivi satellitari sul proprio mezzo permette di innalzare la sicurezza degli automobilisti e di abbattere i costi della propria polizza assicurativa. È questa la "strada maestra"?

Tecnologia satellitare, polizza assicurativa e sicurezza sono tre facce del medesimo problema. Sul fronte della sicurezza stradale alla tecnologia viene riconosciuto un ruolo di rilievo per difendere gli automobilisti da eventuali furti dell'auto, ma anche come protezione personale. Sul fronte dei costi e delle prestazioni delle polizze, poi, i dispositivi satellitari hanno già giocato un ruolo positivo per i consumatori poiché hanno contribuito alla riduzione dei prezzi e ad elevare la qualità delle prestazioni offerte dagli assicuratori. Quindi sì, per rispondere alla sua domanda, è certamente una strada da perseguire anche nel futuro.

La tecnologia satellitare è ormai accettata da tutti le controparti come testimone "super partes" per una gestione corretta della liquidazione dei sinistri. Le compagnie assicurative si possono difendere dalle frodi, gli automobilisti si sentono più tutelati dall'uso corretto dei dati. Cosa pensa in proposito?

Di certo la diffusa presenza di dispositivi satellitari 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. Penso che il cliente "corretto" si sentirà così protetto dal satellitare anche nella difesa delle proprie legittime aspettative di indennizzo e avrà un motivo in più per essere soddisfatto dell'offerta della propria Compagnia che, dal canto suo, otterrà interessanti risparmi di tempo nella gestione delle pratiche di rimborso e, in buona sostanza, di liquidare più rapidamente il giusto, ridurre il contenzioso e il ricorso all'autorità giudiziaria.

Infine, in cosa dovrebbe migliorare il rapporto tra compagnia e assicurato?

La RC Auto rimane il campo di maggiore criticità all'interno del settore dei servizi assicurativi. In questo ambito sono diverse le nuove tutele apportate anche dalle normative più recenti (vedi il Dlgs.209/05, le c.d. Leggi Bersani L.248/06 e L.40/07) tra le quali spiccano sicuramente le liberalizzazioni tariffarie e l'introduzione del risarcimento diretto del danno, che hanno contribuito all'apertura del mercato assicurativo, favorendo la concorrenza e la trasparenza delle proposte contrattuali al fine di ampliare la tutela del cittadino consumatore.

L'indennizzo diretto è stata infatti una delle novità legislative che le Associazioni dei consumatori hanno accolto con maggiore favore ed entusiasmo, ravvisando in esso uno strumento più snello finalizzato all'accelerazione delle procedure di liquidazione dei sinistri. Tale innovazione avrebbe dovuto determinare tra i suoi effetti quella di produrre una concreta e rilevante riduzione degli importi dovuti dagli assicurati a titolo di spese legali, ponendo peraltro le premesse per possibili successive politiche di settore finalizzate alla diminuzione delle tariffe RC auto.

VIASAT *for SURE!*

Il partner ideale per le assicurazioni telematiche



Soluzioni 'chiavi in mano' per:

- ▣ Polizze innovative
- ▣ Fidelizzazione clienti
- ▣ Riduzione del rischio
- ▣ Efficienza gestione sinistri



G R O U P

First in Safety, Security and Services



ISTRUZIONI PER L'USO

Un mese è il tempo necessario all'Assicurazione, ricevuti tutti i documenti, per effettuare la liquidazione del risarcimento.

Il furto dell'auto pesa nelle tasche dei cittadini perché il valore del risarcimento non sarà mai corrispondente alla somma pagata dal consumatore per acquistare il mezzo.

Il rapporto tra Compagnia assicurativa e automobilista si misura, soprattutto, nel momento del bisogno. E il furto dell'auto rappresenta certamente uno di questi. Ed allora, **Massimiliano Dona**, Segretario Generale dell'Unione Nazionale Consumatori, ci spiega qual è l'esatto iter da seguire e i giusti comportamenti che deve tenere l'Assicurazione nei confronti del consumatore nella malaugurata ipotesi che il mezzo "sottratto" sia proprio il vostro.



Come funziona la liquidazione dell'assicurazione per avvenuto furto? Qual è l'iter da seguire? Ed in genere, quanto tempo passa?

La prima cosa da fare nel caso in cui sia stata rubata la propria auto è recarsi a sporgere una denuncia di furto presso i carabinieri o la polizia. Nel caso in cui anche il libretto di circolazione e/o il certificato di proprietà siano stati rubati insieme al veicolo, è necessario indicare esplicitamente questa circostanza nella denuncia, perché per avere il risarcimento tali documenti devono essere consegnati alla Compagnia o dimostrare che sono stati rubati. Entro tre giorni dal furto bisogna comunicare il fatto alla propria compagnia di assicurazione attraverso una raccomandata con ricevuta di ritorno contenente la denuncia effettuata. Per avviare le pratiche di liquidazione, bisogna inviare alla Compagnia la copia autenticata della denuncia e l'estratto cronologico del P.R.A. Inoltre, è necessario includere una copia del certificato di chiusura dell'inchiesta, con il quale l'Autorità competente dichiara di aver tentato senza successo di rintracciare il veicolo. Questo documento viene rilasciato dalla Procura della Repubblica del luogo dove è avvenuto il furto. La Compagnia dovrebbe effettuare la liquidazione del risarcimento entro 30 giorni dalla segnalazione.

L'importo risarcito è precisamente quello pattuito con l'assicurazione al momento della stipula del contratto o ci sono delle penali e/o franchigie da tenere conto?

L'importo risarcito sarà quello corrispondente al valore commerciale del veicolo al momento del furto al netto di un eventuale scoperto. Lo scoperto è la parte del danno, indicata in percentuale generalmente con un minimo fisso, che resta obbligatoriamente a carico dell'assicurato. Lo scoperto è inserito nella polizza per specifiche situazioni di rischio oppure per indurre l'assicurato ad osservare le consuete norme comportamentali che servono a ridurre l'esposizione al rischio.

Il consumatore ha il diritto al rimborso della polizza RC dell'auto rubata? E qualora l'Assicurazione non intendesse procedere al rimborso, cosa fare?

Il consumatore ha diritto alla restituzione della parte residua del premio pagato e non goduto per la responsabilità civile. Se la Compagnia fa orecchie da mercante, si deve fare un reclamo scritto inviandolo alla Compagnia e per conoscenza all'Unione Nazionale Consumatori. Se poi il veicolo viene successivamente ritrovato, bisogna inviare alla compagnia il verbale di ritrovamento rilasciato dalle Autorità competenti al momento della restituzione del veicolo. Se è necessario effettuare delle riparazioni in conseguenza del furto, è necessario segnalare al perito incaricato il luogo di sosta dell'auto e aspettare una sua autorizzazione per farle eseguire.

Infine un'ultima domanda. Il furto d'auto continua ad essere un reato molto frequente nel nostro Paese. Quanto pesa nelle tasche di chi ne rimane vittima?

Molto, perché in ogni caso il valore del risarcimento non sarà mai corrispondente alla somma pagata dal consumatore per acquistare l'automobile.

LA CERTIFICAZIONE NELLE COMPAGNIE ASSICURATIVE

A cura di **Natascia Masi** - Responsabile Tecnico Certificazione UNITER S.r.l.
- Organismo di Certificazione



La certificazione per il mondo delle Assicurazioni può rappresentare un valido strumento per garantire un impegno strutturato e continuato nei confronti della qualità in termini di maggiore solidità strutturale, affidabilità e orientamento al cliente. Implementare un sistema di gestione per la qualità vuol dire utilizzare uno strumento che conduce a: adottare un sistema univoco e controllato per la gestione della documentazione aziendale; stabilire e formalizzare le prassi aziendali in uso, valutando eventuali ottimizzazioni gestionali; avere definite e tracciate tutte le diverse fasi di lavorazione delle pratiche e ad avere un maggiore controllo su queste; garantire maggiore trasparenza nei rapporti con il cliente, migliorare la comunicazione all'interno dell'azienda e quella verso il cliente e la gestione dei reclami.

Un tale approccio può portare le strutture assicurative ad un aumento della competitività in termini di miglioramento delle prestazioni del livello di servizio erogato, della competenza ed efficienza del personale, della flessibilità e velocità nel rispondere alle esigenze esplicite del cliente e della garanzia di un servizio che riesca ad anticipare i bisogni dei clienti, e a proporre nuovi prodotti. A tal proposito è proprio grazie al

supporto del sistema per la qualità che può diventare più facile la gestione di pacchetti personalizzati che, essendo tagliati sul cliente, riescano a portare riduzioni significative dei premi. Le riduzioni che ad esempio si possono avere nell'ambito dell'assicurazione degli autoveicoli, possono essere ottenute anche grazie all'introduzione e la gestione di strumenti di supporto come i dispositivi satellitari. Grazie ai dispositivi satellitari è infatti possibile acquisire maggiori garanzie, quali un migliore controllo dei mezzi di locomozione e un aumento della sicurezza stradale, che si traducono in elementi di valutazione funzionali alla riduzione dei premi. La qualità in un simile contesto offre dunque un metodo e una struttura per la gestione dei processi complessi a molte variabili nonché dei relativi strumenti di supporto.

Il percorso della gestione per la qualità è costituito da una prima fase di implementazione e applicazione del sistema qualità all'interno dell'azienda e poi da una successiva fase di certificazione di tale sistema in conformità allo standard UNI EN ISO 9001. La certificazione è rilasciata un ente abilitato ed esperto (Organismo di Certificazione) che effettua delle verifiche periodiche presso le strutture aderenti, e si fa garante della corretta applicazione da parte delle organizzazioni del sistema qualità (UNI EN ISO 9001) e del suo utilizzo per l'ottenimento delle proprie finalità e scopi. Infine è importante sottolineare che lo standard UNI EN ISO 9001 è uno standard internazionale e che ottenere la certificazione vuol dire acquisire un riconoscimento che ha una valenza pubblica e internazionale. Ed è proprio per i vantaggi interni, il ritorno di immagine e la spendibilità della ISO 9001 che risulta essere molto ampia la diffusione della certificazione nel mondo assicurativo.

Per i vantaggi interni, il ritorno di immagine e la spendibilità della ISO 9001, risulta essere molto ampia la diffusione della certificazione nel mondo assicurativo.

Grazie al supporto del sistema per la qualità può diventare più facile la gestione di pacchetti personalizzati che, tagliati sul cliente, riducono significativamente i premi.



Salvatore "Totò" Perugini, classe 1978 da Cosenza. 1,82 centimetri per 103 kg. Ruolo: pilone della nazionale di Rugby. Uno che quando è in campo si fa sentire e non passa certo inosservato, ma che quando parla dei giovani e di sicurezza ha le idee chiare. Non per altro è stato scelto per la campagna di sensibilizzazione promossa dal Ministero dei trasporti.

FACCIAMO MÈTA CON LA SICUREZZA



Ciao Salvatore. Quando parli di sicurezza stradale pensi essenzialmente ai giovani. Perché?

Perché il mio mondo è fatto di giovani. Giovani sono gli atleti, giovani, spesso giovanissimi, sono i tifosi che ci vengono a vedere quando siamo sul campo di allenamento. Per cui il mio messaggio è rivolto essenzialmente a loro, a quei ragazzi che cominciano ad utilizzare l'auto per andare a fare sport, per studiare o uscire la sera con gli amici.

Più sul campo di allenamento che sulla strada. Meno rischi, quindi?

Sicuramente noi atleti professionisti abbiamo una vita più tranquilla rispetto a tutti gli altri giovani che invece hanno bisogno di conquistarsi con maggiore difficoltà il loro futuro. Per raggiungere questi livelli abbiamo dovuto passare molte ore sul campo di allenamento e fare una vita sana e regolare. In confronto a moltissimi ragazzi abbiamo meno tempo a disposizione per il diverti-

mento e le uscite serali e quindi meno occasioni di "rischio".

Che automobilista sei?

Sono più sul campo di allenamento che in macchina. La uso per i miei spostamenti e poco più. Però quando mi metto alla guida sono molto prudente, rispetto i limiti e faccio particolare attenzione.

Sei spesso in giro per le partite. Ricontri all'estero più attenzione e rispetto delle regole?

Sì. All'estero c'è molta più attenzione. In Inghilterra e in tutti i paesi anglosassoni in genere, per esempio, i ragazzi la sera escono ma usano pochissimo l'automobile privata. Prendono i taxi, la metro o i pullman. C'è una cultura completamente differente della mobilità che comporta anche l'uso ridotto della propria auto. Questo l'ho riscontrato anche in Francia. Qui in Italia, quando usciamo, anche se dobbiamo andare dietro l'angolo, abbiamo bisogno di prendere la nostra macchina per non venire meno alla nostra autonomia.

Infine un'ultima domanda. Sei un ragazzo che vive in mezzo ai ragazzi. Cosa ti senti di dire loro?

Posso solo dire di fare molta attenzione. Non tanto per il male che si può creare a se stessi, perché quando si decide della propria vita si è autonomi e si può fare ciò che si vuole, ma soprattutto al dolore che si può provocare nelle altre persone che circolano sulla strada. Dalle famiglie ai bambini. Bisogna avere una coscienza che ci fermi quando non siamo nelle condizioni di guidare e ci renda più prudenti, invece, quando stiamo guidando.

IL TEST: QUANTO NE SAPETE DI...

Il nuovo Codice della Strada ha introdotto tante novità che dovrebbero aver rivoluzionato il modo di guidare degli automobilisti italiani. Ma ne siamo sicuri? Quante di queste norme sono state realmente assimilate dagli utenti delle strade? Viasat Group ha commissionato a **SicurAUTO.it** (il portale per sicurezza stradale) un Test che metterà alla prova le vostre conoscenze.

1. A quanto ammonta oggi la multa per chi circola con un ciclomotore truccato?

- 1.1. 38 euro
- 1.2. 178 euro
- 1.3. 389 euro

2. Come si ci deve comportare davanti ad un pedone che intende attraversare la strada sulle strisce pedonali?

- 2.1. Bisogna rallentare e dare la precedenza solo se il pedone è già sceso dal marciapiede
- 2.2. Bisogna rallentare e fermarsi anche se il pedone si accinge ad attraversare ma si trova ancora sul marciapiede
- 2.3. Bisogna rallentare e dare la precedenza solo se il pedone ha già cominciato l'attraversamento da almeno un metro

3. Le cinture di sicurezza posteriori sono diventate obbligatorie con la legge 120/10?

- 3.1. Sì
- 3.2. No, erano già obbligatorie
- 3.3. No, sono rimaste ancora facoltative

4. E' vero che sarà possibile conseguire la patente B a 17 anni?

- 4.1. Sì, ma solo se non si guideranno, durante il primo anno, auto più potenti di 55 kW
- 4.2. Sì, ma solo se si è già in possesso della patente A
- 4.3. No, si potrà solo prendere il foglio rosa per esercitarsi. Mentre per la patente B si dovrà attendere sempre la maggiore età

5. Come sono cambiati i quiz della patente con la riforma 120/10?

- 5.1. Le domande/risposte sono le stesse di prima ma sono state aumentate a 40
- 5.2. Le domande sono 40 per ogni scheda ma adesso prevedono una risposta unica vera o falsa
- 5.3. I quesiti sono a risposta aperta per evitare che il candidato possa essere tratto in inganno dalle risposte predefinite

6. Adesso per recuperare i punti della patente persi bisognerà:

- 6.1. Sostenere un vero e proprio esame di teoria
- 6.2. Frequentare un corso di teoria con una durata superiore a prima (30 ore)
- 6.3. Essere presenti al 100% delle lezioni, altrimenti sarà necessario sostenere un esame

7. I ciclisti, fuori dai centri abitati, dovranno:

- 7.1. Indossare indumenti chiari e dotare le proprie biciclette di luci omologate
- 7.2. Indossare, mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e nelle gallerie, il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità
- 7.3. Indossare sempre il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità

8. Dal 9 febbraio 2011 i neopatentati non possono:

- 8.1. Guidare, per il primo anno di patente, autoveicoli con rapporto potenza/tara di 55 kW/tonnellata e potenza massima di 70 kW
- 8.2. Guidare, per i primi 3 anni di patente, autoveicoli con rapporto potenza/tara di 55 kW/tonnellata e potenza massima di 70 kW
- 8.3. Guidare, per il primo anno di patente, autoveicoli con potenza massima di 70 kW

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. Per i giovani sino a 21 anni e i guidatori professionali il tasso alcolemico consentito alla guida è:

- 10.1. 0,3 g/l
- 10.2. Zero
- 10.3. 0,5 g/l

11. I minorenni che non dovessero rispettare l'obbligo dell'alcol zero cosa rischiano?

- 11.1. Una multa di 1.000 Euro
- 11.2. La segnalazione immediata della violazione ai genitori via SMS
- 11.3. L'impossibilità di conseguire la patente B prima dei 19 anni o dei 21 anni, a seconda se il tasso alcolemico registrato sia inferiore o superiore a 0,5 g/l

12. Con la legge 120/10 è stata introdotta per la prima volta la revoca a vita della patente?

- 12.1. Sì, ma solo in un caso specifico
- 12.2. No, sarebbe anticostituzionale
- 12.3. No, la proposta è stata ritirata prima che la legge venisse definitivamente approvata

1. A quanto ammonta oggi la multa per chi circola con un ciclomotore truccato?

Risposta esatta: 1.3.

La multa è stata portata da 38,00 a 389,00 euro al fine di arginare il fenomeno, sempre più dilagante, dei ciclomotori truccati, minicar comprese.

2. Come si ci deve comportare davanti ad un pedone che intende attraversare la strada sulle strisce pedonali?

Risposta esatta: 2.2.

Leggiamo un passaggio dell'articolo 191 cds: *"devono altresì dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali. Lo stesso obbligo sussiste per i conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale, quando ai pedoni non sia vietato il passaggio"*. In pratica si dovrà dare precedenza ai pedoni non solo in transito sulle strisce ma anche a quelli che si stanno accingendo ad attraversare.

3. Le cinture di sicurezza posteriori sono diventate obbligatorie con la legge 120/10?

Risposta esatta: 3.2.

L'uso delle cinture di sicurezza posteriori è obbligatorio sì 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. E' vero che sarà possibile conseguire la patente B a 17 anni?

Risposta esatta: 4.3.

La legge 120, modificando l'articolo 115 del CdS ha di fatto portato l'età minima per il conseguimento del foglio rosa a 17 anni. Vi sono delle regole chiare che il giovane dovrà rispettare per poter fare pratica a bordo di un autoveicolo per un intero anno: deve essere già in possesso della patente A, deve aver effettuato almeno dieci ore di corso pratico di guida, delle quali almeno quattro in autostrada o su strade extraurbane e due in condizione di visione notturna, presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, deve esserci al suo fianco un conducente titolare di patente B o superiore da almeno 10 anni e deve apporre sulla parte posteriore le lettere "GA" (guida accompagnata).

5. Come sono cambiati i quiz della patente con la riforma 120/10?

Risposta esatta: 5.2.

Dal 3 gennaio 2001, sono cambiati i quiz per l'esame di teoria, che dal 2009 si può sostenere soltanto in modalità informatica (test scritto da sostenere nelle aule attrezzate della Motorizzazione; niente più possibilità di chiedere la prova orale o di farsi esaminare presso un'autoscuola, per limitare i brogli). A parte piccoli cambiamenti nei quesiti, la novità più rilevante è nella struttura del test: a ciascuna domanda occorre dare una risposta secca (vero/falso), senza più le tre possibili risposte indicate dal software per ciascuna delle quali occorre specificare se era vera o falsa. I quesiti oggi sono 40 e si possono sbagliare quattro risposte al massimo.

6. Adesso per recuperare i punti della patente persi bisognerà:

Risposta esatta: 6.1.

Per riottenere i punti persi viene introdotto un vero e proprio esame finale le cui modalità saranno decise dal Ministero ed inserite in un apposito Decreto Ministeriale. Prima, invece, bastava solamente frequentare il corso di teoria e non superare il limite massimo di assenze. Ma così facendo troppe persone avevano di fatto "acquistato" i punti persi.

7. I ciclisti, fuori dai centri abitati, dovranno:

Risposta esatta: **7.2.**

È obbligatorio per chi circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e nelle gallerie il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità. Per quanto sia consigliabile indossarli sempre e in qualunque condizione.

8. Dal 9 febbraio 2011 i neopatentati non possono:

Risposta esatta: **8.1.**

Il divieto non si applica ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Il divieto dura per un anno dalla data di conseguimento della patente B. La "tara": è la massa a vuoto della vettura senza carburante, ma con il conducente (75 kg), per i veicoli immatricolati prima del 4/10/2007 i dati della potenza e della tara sono riportati sulla carta di circolazione. Talvolta, al posto della tara viene riportato il valore della "massa a vuoto". In questo caso, per ricavare la tara bisogna aggiungere i 75 kg convenzionali per il conducente e poi procedere al calcolo.

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. Per i giovani sino a 21 anni e i guidatori professionali il tasso alcolemico consentito alla guida è:

Risposta esatta: **10.2.**

Con la modifica dell'articolo 186 CdS è stato introdotto "l'alcol zero" per i giovani sino a 21 anni, i guidatori professionali e anche i neopatentati per i primi tre anni dal conseguimento della patente. Ricordiamo che per neopatentato s'intende qualunque cittadino che consegua per la prima volta la patente (qualunque sia la sua età) o sia costretto a farne richiesta di una nuova a seguito di revoca.

11. I minorenni che non dovessero rispettare l'obbligo dell'alcol zero cosa rischiano?

Risposta esatta: **11.3.**

"Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del diciannovesimo anno di età. Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del ventunesimo anno di età".

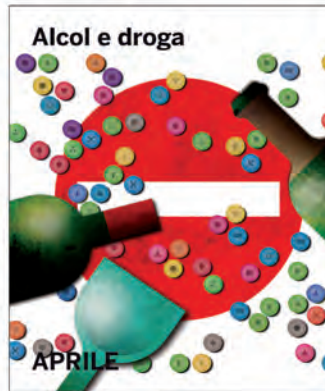
12. Con la legge 120/10 è stata introdotta per la prima volta la revoca a vita della patente?

Risposta esatta: **12.1.**

È una novità assoluta per il codice della strada, per la prima volta è stata introdotta la revoca a vita della patente. Tuttavia attualmente questo provvedimento è limitato ai soggetti che dovessero subire per due volte la revoca della patente per omicidio colposo. Tuttavia sarebbe stato più giusto estendere la revoca a vita a tutti i soggetti che dovessero subire la revoca della patente per due volte.

2011

ANNO DELLA SICUREZZA
GUIDATE CON PRUDENZA,
OGNI GIORNO E MESE
DELL'ANNO, SEMPRE!



Lavoriamo ogni giorno per rendere le nostre autostrade sempre più moderne e sicure.

A voi che le utilizzate chiediamo di rispettare la vostra vita e quella degli altri.

Le statistiche dimostrano, infatti, che oltre il 90% degli incidenti mortali è dovuto ad errori dei conducenti.

Per questo, con l'iniziativa I 12 mesi della Sicurezza Stradale, **Autostrade per l'Italia** dedica ogni mese del 2011 ad un tema legato alla Sicurezza Stradale, con l'obiettivo di sensibilizzare gli automobilisti sulle principali cause di incidentalità, **sfatare i luoghi comuni** e suggerire i corretti **comportamenti di guida** per viaggiare in sicurezza.

Per maggiori informazioni sulla campagna I 12 mesi della sicurezza stradale www.autostrade.it

autostrade // per l'italia

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 

VIASAT

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.