

FURTI D'AUTO
Rimane l'emergenza

**PRODURRE
SICUREZZA**
Il contributo della
tecnologia satellitare

**ASSISTENZA
SANITARIA**
L'importanza del
soccorso immediato

DOSSIER DONNA
È arrivata
la "scatola rosa"

IL PERSONAGGIO
intervista con
Alex Zanardi

GUIDA

alla

SICUREZZA

2008



Automobile Club d'Italia



G R O U P

IL TUO BODYGUARD PERSONALE

security PINKBOX

Il sistema satellitare VIASAT pensato al femminile

● Basta premere il Tasto di Emergenza e, in caso di pericolo personale, aggressione o guasto meccanico, un allarme segnala la tua richiesta alle Centrali Viasat.

Un operatore localizza la tua auto in allarme, ti contatta e provvede ad allertare le Forze dell'Ordine e/o il soccorso medico/stradale.

● In caso di incidente, Security PINKBOX invia automaticamente una segnalazione alle Centrali Viasat, attive 24 ore su 24.

Un operatore ti contatterà per verificare il soccorso di cui hai bisogno.

Con PINKBOX inoltre, puoi risparmiare fino al 65% sulla polizza RC* e fino all'85% sulla polizza Furto e Incendio.*

*sconto applicato dalle Compagnie Assicuratrici convenzionate con Viasat.
Lo sconto varia in funzione della residenza del proprietario e del valore del veicolo.



G R O U P

Viasat Group è costituito da aziende di primaria importanza che operano nel settore dei servizi di sicurezza, protezione e localizzazione satellitare specializzate nel mondo consumer con il marchio **Viasat** e in quello professionale con i marchi **Movitrack** per i servizi alle case auto, **Redco** per i servizi di Infomobilità e **TrackySat** per i servizi di logistica.

Il Gruppo dispone inoltre di competenze specifiche nel campo della progettazione e della produzione elettronica, in particolare nel settore dell'Automotive e del Vehicle Electronic Manufacturing tramite le società controllate **VEM Solutions** ed **ELEM Elettronica**.



www.viasatgroup.it 800 691 691



ACI Global.
Soluzioni che allargano
gli orizzonti.

**Società Multiservizi
in grado di offrire
soluzioni innovative e di qualità
alle Aziende Partner**

Servizi di assistenza
alla mobilità 24 ore su 24

Assistenza medico-sanitaria
24 ore su 24

Estensione di garanzia
e garanzie guasti meccanici

Network di officine
e carrozzerie convenzionate

Gestione flotte

Gestione sinistri

Contact Center personalizzati
e servizi di fidelizzazione



Per informazioni e consulenze:
Viale Sarca, 336 - 20126 Milano
Tel. 02 661271

ACI Global
gestisce il servizio



Sommario

3 Editoriale



4 Un solo obiettivo: la sicurezza
Intervista con Domenico Petrone, Presidente Viasat Group



6 Sempre accanto agli automobilisti Italiani
Intervista con Enrico Gelpi, Presidente ACI

8 Protezione Furto

9 Furto d'auto in calo, ma rimane l'emergenza
Intervista con Claudio Castellani, Polizia Stradale

12 Per favore, non chiamateli localizzatori!
Intervista con Marco Petrone, Viasat Group

14 Nuovi prodotti e servizi per gli automobilisti
Intervista con Franco Lucchesi, Sara Assicurazioni

15 Con Assisat non si è mai soli
Intervista con Dario Granito, Gruppo Fondiaria Sai



16 Sicurezza: un investimento che paga
Intervista con Luca Borgonovo, Dhl Express Italy

17 I dispositivi satellitari sono fondamentali
Intervista con Carlo Basadonna, Arval Italia

18 Ecco la sicurezza per il trasporto pesante
Intervista con Primo Santini, Fai Service

20 Statistiche

24 Assistenza meccanica e sanitaria

25 Una sfida da raccogliere
A cura della Commissione Europea

26 Il contributo italiano al calo degli incidenti
A cura del Ministero dei Trasporti



28 Il soccorso immediato può salvare la vita
Intervista con Franco Taggi, ISS



30 Il contributo dei costruttori alla sicurezza
Intervista con Guido Rossignoli, ANFIA

32 Bosch e Viasat per la sicurezza degli automobilisti
Intervista con Pietro Paolo Patat, Gruppo Bosch

34 Statistiche

38 Sicurezza personale

39 C'è bisogno di sentirsi protetti
A cura di Elena Venditti, Unione Nazionale Consumatori

40 Viasat amplia l'offerta di sicurezza
Intervista con Massimiliano Balbo, Amministratore Delegato Viasat



42 L'eCall può salvare 5000 vite l'anno
Intervista con Marco Cherri, EENA 112



44 È arrivata la "Scatola Rosa"
Intervista con Umberto Guidoni, Fondazione ANIA

46 "Servizio Viaggia sicuro" per la sicurezza della donna
A cura di Andrea Guanci, Direttore Marketing Viasat

47 Donna al volante, Guida Sicura
Intervista con Danilo Spizuoco, Centro Guida Sicura - ACI Vallelunga

48 Statistiche



50 "Però, Zanardi di Castel Maggiore"
Intervista con Alex Zanardi



53 Campagne di sicurezza stradale

Redazione,
elaborazione dati
progetto grafico
ed impaginazione



Via Aosta, 20-22-24
10078 Venaria (TO) Italy
Tel. +39 011. 4560201
Fax. +39 011. 4240428
www.viasatgroup.it
viasatgroup@viasatgroup.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.

Vivere la strada nel segno della sicurezza

L'eccezionale sviluppo registrato dalla motorizzazione, notevolmente più elevato del ritmo d'incremento dell'intera economia, è senza dubbio uno dei fenomeni più appariscenti della nostra epoca. Negli ultimi trent'anni, in particolare, il parco delle sole autovetture circolanti in Italia – considerato il più significativo indicatore segnaletico della motorizzazione – è salito dai poco più di 15 milioni di unità del 1975 agli attuali 35 milioni, con un incremento medio annuo del 4,8%. All'eccezionale espansione del parco automobilistico si è più recentemente associata una crescita di autobus, autocarri, motocicli, furgoni per trasporto merci, altri veicoli. Un fenomeno questo che non si è svolto tuttavia senza conseguenze sul livello di sicurezza.

La strada è un rischio, si sa. Lo è sempre stato. Ma oggi i mezzi in circolazione sono tanti, le infrastrutture sono rimaste presso a poco le stesse con la conseguenza che incidenti, malori e richieste di soccorso sono all'ordine del giorno.

Prevenire è quindi oramai essenziale. Nell'era del sistema di comunicazione di massa, la più fine tecnologia deve essere necessariamente messa a disposizione della tutela della sicurezza

e dei beni. Un allarme immediato dopo un sinistro, una fuoriuscita per sbandamento che nessuno ha visto nella sua dinamica, può significare la differenza fra la vita e la morte. Anche nella difesa del bene auto o mezzo pesante da furti e rapine, i dispositivi di sicurezza satellitari capaci di allertare immediatamente gli organi di polizia e di tracciare il cammino del veicolo dopo il furto, sono uno strumento utilissimo. Può capitare, infine, di trovarsi in situazione di pericolo personale, perché inseguiti o minacciati, ed avere la necessità di richiedere tempestivamente e facilmente un intervento degli enti di sicurezza preposti. Oggi tutto questo è possibile. La combinazione di localizzazione e comunicazione mobile, disponibile sul mercato del largo consumo, è la risposta migliore all'esigenza di sicurezza di tutti noi.

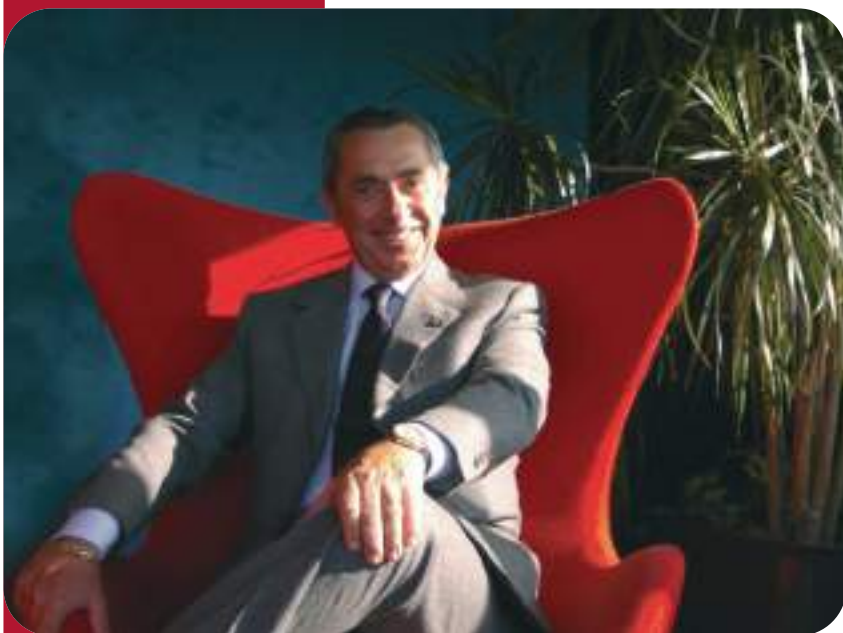
La Guida alla Sicurezza 2008, giunta alla sua terza edizione, vuole fare il punto, attraverso il contributo di importanti operatori del settore, su quanto è stato fatto e su quanto si dovrà fare ancora su questo tema affinché la mobilità possa essere vissuta da tutti come espressione di libertà di movimento e non con ansia, come pericolo.

Editoriale

In questi ultimi anni c'è stata tutta un'evoluzione sulla piattaforma per avere prodotti sempre più performanti verso la sicurezza non solo dell'auto, ma anche della persona. È un processo avviato, in gran parte realizzato, ma non ancora terminato.

Un solo obiettivo: la sicurezza

Viasat Group è la dimostrazione tangibile che produrre alta tecnologia nel nostro Paese non solo è possibile, ma è addirittura consigliabile quando si parla di prodotti ad alta innovazione, correlati con una importante componente di servizio e soprattutto legati a livelli qualitativi *automotive* d'eccellenza. Con un solo obiettivo da perseguire con competenza ed ostinazione: la sicurezza. Ne abbiamo parlato con **Domenico Petrone**, che di Viasat è il Presidente.



Abbiamo sottoscritto accordi con importanti assicurazioni italiane al fine di metter in sicurezza un numero crescente di automobilisti facendoli tra l'altro risparmiare sul costo delle polizze.

4

Da dispositivi di antifurto satellitare a dispositivi indispensabili per la sicurezza delle persone. Quanto è cresciuta Viasat in questi anni?

È cresciuta molto ed è cambiata molto. In poche parole, si è evoluta per mantenere la sua proiezione verso il futuro. L'azienda è nata infatti negli anni Ottanta ideando e producendo dispositivi antifurto e dopo furto con tecnologia satellitare e proprio di questo settore è stata da subito pioniera e leader, il classico esempio da manuale di *first mover*. Nel tempo la società, anzi il *pool* di aziende che fanno parte di Viasat Group, ha lavorato per mantenere il vantaggio competitivo vantato nei confronti delle decine di

microconcorrenti nel frattempo sorti un po' ovunque, evolvendo la piattaforma tecnologica di anno in anno sino ad arrivare all'attuale quinta generazione.

Potrebbe spiegare meglio questo concetto per i non addetti ai lavori?

Certo. Le faccio l'esempio dei telefoni mobili. Ha presente i primi esemplari, grossi, pesanti, scomodi, sempre scarichi e spesso impossibili da usare? È la stessa cosa. Noi abbiamo evoluto i prodotti grazie alla struttura integrata del nostro gruppo. La VEM innova, la ELEM produce e le altre società commercializzano, ognuna su un diverso canale e sotto i *brand* specifici Viasat, Movitrack, Teckysat e Redco. Molti dei neonati concorrenti dicono di avere prodotti satellitari che costano meno. I consumatori non se ne rendono conto, ma è quasi come vendere uno dei cellulari di cui abbiamo parlato prima. La piattaforma di quinta generazione non nasce dall'improvvisazione ma deriva del *know-how* maturato dal mio gruppo sin dal 1974, anno in cui ho posto la prima pietra.

Qual è la più grande dote di questa piattaforma, oltre alla sua maturità?

La flessibilità. Sulla sua base tecnologica possiamo implementare pacchetti di software o accessori hardware, esattamente come si è soliti fare su un personal computer, in funzione delle necessità del cliente, sia esso un automobilista, il proprietario di una flotta di camion, l'armatore di una imbarcazione, una compagnia assicurativa e via dicendo.

In un settore delicato qual è quello della sicurezza, protezione e localizzazione satellitare, la concorrenza è agguerrita. Come si vince la sfida competitiva?

La sfida competitiva si vince lavorando con la filosofia della Qualità, quella alla giapponese con la Q maiuscola, e facendo innovazione, che oggi significa realizzare prodotti capaci di monitorare i diversi stili di guida degli automobilisti per permettere la profilazione di polizze assicurative più eque e giuste in funzione di dati oggettivi e non puramente statistici. Oggi infatti ognuno di noi paga nel prezzo delle polizze assicurative i costi e i danni provocati dai più scellerati. Le pare giusto? C'è poi il tema della sicurizzazione delle auto e delle strade, a cui siamo molto sensibili, in un'ottica di prevenzione piuttosto che di cura. Non dimentichiamo infine, relativamente al tema dei furti delle autovetture dei nostri clienti, che grazie alla sicurezza satellitare Viasat, nell'80, 90% dei casi, riusciamo a ritrovare l'autovettura nei primi 28 minuti. Questo è un dato significativo a cui tutta la società dovrebbe essere sensibilizzata. C'è poi l'innovazione del futuro. Ma di questa mi riservo di non parlargliene...

È difficile pensare a qualcosa di più futuristico, ma ci fidiamo di Lei. Piuttosto è un peccato che solo i più benestanti possano permettersi la sicurezza dei prodotti Viasat.

No, oggi non è più così. Mentre inizialmente l'antifurto è nato per auto di fascia alta, con la nuova piattaforma 5.1 abbiamo creato una linea di prodotti. Siamo in grado di poter mettere in sicurezza autovetture che vanno dalla Panda o dalla Smart, a quelle di un livello medio, fino alle auto di alta gamma. Abbiamo quindi tre soluzioni per il mercato Consumer che va dal sistema Security, al Fox, al Top Class. Se prima il mercato target di nuove immatricolazioni era quindi sull'ordine delle 500, 600mila vetture l'anno, oggi è di oltre 2 milioni e mezzo e quindi prevediamo un forte sviluppo e una forte crescita.

Avete sottoscritto accordi di collaborazione con alcune tra le principali assicurazioni italiane. Con quali obiettivi?

Il mercato assicurativo è un mercato con cui abbiamo sempre interagito, non fosse per altro perché chi installava un antifurto satellitare

avrebbe ottenuto un forte risparmio sulla polizza. Oggi c'è una novità nel rapporto con le assicurazioni, che sta nel fornire servizi ad alto valore aggiunto prendendo spunto dalla localizzazione. Un prodotto interattivo che fa molto di più dei sistemi *on demand* e che va al di là di dispositivi antifurto. Sempre sulla piattaforma 5.1 abbiamo infatti predisposto un terminale che in qualche modo si integra bene con l'assicurazione RC in quanto riesce a rilevare tutta una serie di dati utili anche a rilevare la dinamica di un eventuale incidente, utilissimo, nella fase di liquidazione del danno.

L'apparato satellitare, infatti, viene ceduto in comodato d'uso e permette al cliente di beneficiare da subito di tutti i servizi previsti – sull'intero territorio nazionale, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno – e di un risparmio consistente, fino all'85% per la polizza Furto Incendio e fino al 65% l'RC auto.

Quali numeri vi aspettate nei prossimi anni? Quanti automobilisti intendete metter in sicurezza?

Se è vero che la strada è il luogo più a rischio per gli italiani, e i consumatori cominciano ad essere sempre più sensibili verso questa tematica, gli accordi sottoscritti permetteranno di aumentare considerevolmente il numero di installazioni di dispositivi satellitari e consentiranno ad un numero sempre maggiore di automobilisti di accedere ai servizi Viasat di anti furto, sicurezza personale, assistenza meccanica e sanitaria. Anche grazie alla veicolazione dal canale assicurativo, infatti, il mercato conta di superare il milione di installazioni nel 2009. È certamente questo un settore in forte espansione.

Presidente, chiudiamo con la Borsa. Il processo di quotazione non è ancora stato ultimato. Quando verrà tagliato il traguardo?

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



Grazie alla sua linea di prodotti, Viasat oggi è in grado di poter mettere in sicurezza autovetture che vanno dalla Panda o dalla Smart, a quelle di un livello medio, fino alle auto di alta gamma. Abbiamo tutte le soluzioni per il mercato Consumer.

Il processo di quotazione di Borsa è in corso di completamento e verrà ultimato non appena le condizioni dei mercati finanziari e del contesto economico nazionale lo renderanno più opportuno.

In merito alla sicurezza, abbiamo fatto importanti passi avanti ma non ci possiamo e non ci dobbiamo fermare. A questi progressi l'ACI ha da sempre dato un contributo molto importante.

Principio ispiratore di una grande associazione di automobilisti deve essere la volontà di conciliare gli interessi e la libertà di muoversi del singolo con quelli della collettività nazionale.

6

Sempre accanto agli automobilisti Italiani



Fin dalla sua nascita, nel 1905, l'ACI ha seguito e sostenuto l'evoluzione del fenomeno automobilistico in Italia, dai 2.229 autoveicoli allora circolanti ai 34 milioni di oggi. Una crescita esponenziale che ha fatto nascere esigenze e problemi che l'Automobile Club d'Italia da sempre analizza, interpreta e rappresenta, offrendo servizi adeguati ad una realtà in continua evoluzione. Nei suoi cento anni di vita il Club si è fatto interprete delle istanze del mondo automobilistico, fornendo un contributo significativo di passione, esperienza e professionalità, per un'importante azione di tutela del cittadino, automobilista o meno, nella difesa del suo diritto alla mobilità. **Enrico Gelpi** ne è il Presidente. Lo abbiamo intervistato.

L'ACI è una grande associazione con il ruolo fondamentale di rappresentanza e tutela delle istanze di tutti gli utenti della mobilità. Quanto lavoro nel perseguire questa mission?

L'ACI svolge la sua mission da oltre un secolo e nel suo DNA ha sempre avuto la capacità di saper leggere per tempo e nel modo giusto i cambiamenti che si verificano nella nostra società. Al primo posto l'ACI pone la sicurezza sulle strade.

In molti invocano una nuova cultura della mobilità. È d'accordo? E in tal senso, come vi adoperate?

Principio ispiratore di una grande associazione di automobilisti deve essere la volontà di conciliare gli interessi e la libertà di muoversi del singolo con quelli della collettività nazionale. Questo è il fondamento di una moderna e solidale cultura della mobilità.

Come si sta evolvendo, nel nostro Paese, la sensibilità intorno al fenomeno della sicurezza stradale? Parlo di incidenti, ma anche di furti, rapine, ecc...

Abbiamo fatto importanti passi avanti ma non ci possiamo e non ci dobbiamo fermare. A questi progressi penso che l'ACI abbia dato e stia dando un contributo molto importante.

Con proposte che, una volta attuate, hanno iniziato a dare risultati utili. Penso all'educazione stradale nelle scuole e alla patente a punti. Hanno storicamente il "marchio" ACI. Purtroppo non sono state messe in pratica con la necessaria intensità: nelle scuole l'educazione stradale è trascurata; la patente a punti ha perduto la sua "spinta propulsiva": deve essere invece uno strumento di "rieducazione" stradale per quelli che non guidano con prudenza. C'è nel nostro Paese un problema generale di sicurezza dei cittadini che comprende quello, drammatico, della sicurezza sulle strade. È necessaria una svolta.

I giovani sono la categoria più a rischio sulle nostre strade. Si sta facendo abbastanza per formarli e informarli, per educarli?

No. L'ACI ritiene che uno dei compiti della famiglia sia quello di educare i giovani anche nel comportamento da tenere al volante. Per questo abbiamo ribadito la proposta della "guida accompagnata a 16 anni", che prevede che i giovani imparino con accanto un genitore o un tutor. Dove è stata applicata questa misura ha

dato buoni risultati: i giovani che hanno preso poi la patente hanno una incidentalità minore. Attenzione però. Parliamo di "guida accompagnata" e non di patente a 16 anni.

Un'ultima domanda. Da poco è stato nominato Presidente dell'ACI Nazionale. Quali sono le principali linee programmatiche del Suo mandato?

Anzitutto la sicurezza per la quale avanziamo la richiesta di un Nuovo Codice della Strada più snello e più facile da rispettare, che preveda la massima tutela dei soggetti più deboli come i pedoni. Bisogna poi contrastare il tentativo costante di "criminalizzazione" dell'automobile. L'auto deve tornare ad essere uno strumento di libertà e un piacere per chi la guida. È necessario impegnarsi per frenare la congestione da traffico sulle strade, con una forte politica di incentivi che faccia crescere la qualità e non la quantità delle auto in circolazione. L'ACI contrasterà inoltre l'eccessiva pressione fiscale sugli automobilisti e l'aumento dei costi di esercizio. Per quel che riguarda l'ambiente chiediamo che tutti, e non solo gli automobilisti, facciano la loro parte.

L'Automobile Club d'Italia è un ente pubblico non economico senza scopo di lucro, che istituzionalmente rappresenta e tutela gli interessi generali dell'automobilismo italiano, del quale promuove e favorisce lo sviluppo.

La sua azione si svolge in queste direzioni:

promozione dell'automobilismo

...studia i problemi automobilistici, formula proposte, dà pareri in tale materia su richiesta delle competenti Autorità ed opera affinché siano promossi e adottati provvedimenti idonei a favorire lo sviluppo dell'automobilismo

tutela degli interessi generali dell'automobilismo

...svolge direttamente ed indirettamente ogni attività utile agli interessi generali dell'automobilismo

assistenza

...attuа le forme di assistenza tecnica, stradale, economica, legale, tributaria, assicurativa, dirette a facilitare l'uso degli autoveicoli

assetto del territorio

...nel quadro dell'assetto del territorio collabora all'analisi, allo studio ed alla soluzione dei problemi relativi allo sviluppo ed alla organizzazione della mobilità delle persone e delle merci, nonché allo sviluppo ed al miglioramento della rete stradale, dell'attrezzatura segnaletica ed assistenziale, ai fini della regolarità e della sicurezza della circolazione

istruzione ed educazione automobilistica

promuove l'istruzione automobilistica e l'educazione dei conducenti di autoveicoli

gestione, per incarico dello Stato, del Pubblico Registro Automobilistico

ed erogazione di servizi di riscossione e controllo delle tasse automobilistiche per conto di molte Regioni

promozione dello sport automobilistico

promuove, incoraggia ed organizza le attività sportive automobilistiche, esercitando i poteri sportivi che gli provengono dalla Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), assiste ed associa gli sportivi automobilistici"

Sulla base di tali finalità l'ACI è impegnato nella realizzazione di una vasta gamma di prodotti e servizi per gli automobilisti e per la Pubblica Amministrazione.

Nelle scuole l'educazione stradale è trascurata; la patente a punti ha perduto la sua spinta propulsiva: deve essere invece uno strumento di "rieducazione" stradale per quelli che non guidano con prudenza.

Avanziamo la richiesta di un Nuovo Codice della Strada più snello e più facile da rispettare, che preveda la massima tutela dei soggetti più deboli come i pedoni.

La tecnologia satellitare è l'unica in grado di metter freno all'operato dei ladri di autovetture o veicoli commerciali che altrimenti avrebbero un compito assai agevole.



Protezione furto

Quando si parla di sicurezza dei trasporti, è possibile affermare che si divide in due parti salienti: la sicurezza del conducente, dei passeggeri e dei pedoni, e quella del veicolo, riferendoci al rischio che esso venga rubato o che ne venga trafugato il carico. Autovetture, certo, ma anche furgoncini e mezzi pesanti sono tutte "prede ambite", ognuna delle quali richiama specifiche abilità e strutture organizzative.

Per combattere il fenomeno risulta quindi sempre più importante la prevenzione. In particolare la tecnologia satellitare è forse l'unica in grado di metter freno all'operato dei ladri di autovetture o veicoli commerciali che altrimenti avrebbero un compito assai agevole. Ed è fondamentale in tema di recupero dei veicoli perché consente un ritrovamento delle auto di fascia alta più del doppio della media nazionale.

La diminuzione dei furti che il nostro Paese registra ininterrottamente da oltre quindici anni è ascrivibile a diversi fattori. Certamente un contributo determinante è stato l'intensificarsi dei controlli delle forze di polizia sfruttando nuovi modelli operativi per il controllo del territorio, ma ha anche influito positivamente la sempre maggiore diffusione di sistemi di sicurezza, in particolare di quella satellitare. Ne abbiamo parlato con **Claudio Castellan**, Vice Questore Aggiunto della Polizia di Stato, Divisione Terza di Polizia Giudiziaria del Servizio Polizia Stradale.

Furti d'auto in calo, ma rimane l'emergenza

I furti di autovetture dal 1991 hanno registrato negli anni una costante diminuzione. A cosa è dovuta questa inversione di tendenza?

I furti d'autovetture dal 1991 – anno in cui si è raggiunto il picco record di 356.493 unità (oltre 976 al giorno) – hanno mostrato negli anni una costante diminuzione. I dati relativi all'andamento del fenomeno dal 1991 al 2006 mostrano che in 15 anni il numero dei furti si è più che dimezzato (-52%). Nel 2006 i furti si sono attestati a 171.293. Le auto rinvenute, invece, sono state 91.594, poco più della metà (53%) di quelle rubate. L'accennato andamento non si discosta da quello degli altri Paesi dell'Unione Europea, ove negli ultimi anni si è pure rilevato un costante decremento nel numero dei furti.

Si tratta di un *trend* favorevole su cui hanno inciso diversi fattori. L'utilizzo esteso dell'*immobilizer* (dispositivo di protezione che blocca la centralina elettronica del motore se non si usa la chiave originale), installato direttamen-

Secondo le stime i furti d'autovetture continuano a registrare una costante diminuzione. In 15 anni il dato si è più che dimezzato (-52%).



Roma, Napoli, Milano, Torino e Bari sono le provincie italiane più colpite dai c.d. topi d'auto.





Gli antifurti satellitari rappresentano l'avanguardia nella lotta ai furti e sulle auto di grossa cilindrata sono ormai un optional irrinunciabile.

Le frodi alle assicurazioni rappresentano un fenomeno che si va sempre più diffondendo la cui entità è valutabile intorno al 20% dei furti denunciati.

10

te dai costruttori sulle autovetture prodotte negli ultimi anni (l'installazione è obbligatoria dal 1999) ha sicuramente giocato un ruolo importante. Significativa influenza è stata determinata anche dalla grande diffusione tra gli automobilisti dell'uso di antifurti meccanici (blocca pedali, blocca volante, ecc.) e l'installazione, dopo l'acquisto, di dispositivi di allarme, entrambi costituenti un buon deterrente, bloccando i c.d. topi d'auto occasionali e orientando i "professionisti" su veicoli meno protetti. Gli antifurti satellitari, poi, rappresentano l'avanguardia nella lotta ai furti d'auto e sulle auto di gamma elevata sono ormai un optional irrinunciabile per la loro efficacia. Cominciano, infine, a prendere piede in Italia sistemi per il recupero dei veicoli rubati basati sulle marchiatura di codici identificativi sulle parti principali del veicolo e anche facenti uso di *transponder* o radio trasmettenti occultati nel veicolo, che ne consentono rispettivamente l'identificazione e il ritrovamento in caso di sottrazione.

Non esistono, comunque, sistemi che in assoluto non possano essere aggirati dai professionisti del furto, mentre i meno dotati tecnicamente, anziché "attaccare" direttamente il veicolo tendono, utilizzando i metodi più ingegnosi, ad appropriarsi delle chiavi per rubare senza difficoltà il mezzo.

Entrando nel dettaglio, cosa dicono gli ultimi dati disponibili?

Più nel dettaglio, i dati del 2006 mostrano come le province più colpite siano quelle di Roma (28.374), Napoli (22.523), Milano (20.744), Torino (10.851) e Bari (10.326), ove - sommati - sono commessi oltre la metà dei furti denunciati sul territorio nazionale.

Interessante è, poi, osservare che la fascia oraria più a rischio non è - come molti pensano - quella notturna (ore 24-05) nella quale si commettono meno furti (11%), bensì quella serale (ore 17-24) nella quale sono commessi il 44% dei furti. La mattina (ore 05-12) ne vengono commessi il 19% e il pomeriggio (ore 12-17) il 17%. Il 9% non sono determinati. I giorni della settimana meno colpiti, anche se lo scostamento numerico è minimo, sono la domenica e il sabato.

Va evidenziata, poi, un'anomalia che influenza l'entità numerica dei furti: si tratta del fenomeno delle simulazioni dei furti di autovetture per frodare le assicurazioni: si va dalle

denunce fittizie di coloro che avendo danneggiato gravemente il veicolo lo fanno "sparire", a quelle di quanti custodiscono la propria vettura in luogo sicuro e, dopo il risarcimento, la fanno recuperare dalla polizia (o denunciano il ritrovamento) senza che alcunché sia comunicato alle assicurazioni, per finire con il fenomeno dei veicoli esportati e poi denunciati rubati per incassare sia il risarcimento dalla assicurazione sia il prezzo dall'acquirente straniero, non di rado complice di organizzazioni criminali. Si tratta di un fenomeno che negli ultimi anni si va sempre più diffondendo, la cui entità è ancora da valutare esattamente; una stima approssimativa lo attesta al 20% dei furti denunciati.

Auto utilitarie e auto d'alta gamma: quali le differenze in merito ai furti, ai ritrovamenti, ai mercati di sbocco?

I modelli d'autovettura più rubati sono stati la Fiat Uno (21.041), la Fiat Punto (10.844), la Fiat Panda (8.486), la Fiat Cinquecento (7.082) e l'elenco prosegue con altre autovetture di cilindrata piccola e media (la prima straniera è la Ford Fiesta, al sesto posto con 5.667 furti). 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 cilindrate 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 ricambi 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. Fiorenze 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 delinquenti organizzati.

È possibile fare qualcosa per ridurre le probabilità di rimanere vittime di furti? Quali consigli si sente di poter dare?

È possibile, in effetti, 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 adeguato al valore del mezzo e di usarlo correttamente. È



bene, poi, prestare attenzione a dove si parcheggia e preferire luoghi illuminati e frequentati, evitando di posteggiare sempre nello stesso luogo. Può apparire incredibile, ma moltissime auto sono rubate proprio quando sono aperte o addirittura con le chiavi inserite, approfittando della negligenza dei conducenti: 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* e, dopo l’acquisto, di altri sistemi antifurto che ne consente l’accensione solo utilizzando la chiave e il telecomando originali; 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 fidati. Nelle esposizioni per la vendita tenere le chiavi dei veicoli in luoghi assolutamente sicuri.

Per le riparazioni è bene ricorrere sempre a professionisti conosciuti.

È opportuno, infine, non tenere all’interno dell’autovettura parcheggiata la carta di circolazione o il certificato di proprietà, per non avvantaggiare i trafficanti in caso di furto, lasciando loro la documentazione necessaria per il riciclaggio.

Le tecnologie possono limitare questo fenomeno criminale. Quanto gli antifurti satellitari, in tal senso, sono di aiuto all’operato della polizia stradale nel momento di individuazione del mezzo rubato e quindi anche del suo eventuale recupero?

Le tecnologie antifurto e gli allarmi giocano sicuramente un ruolo importante nella difesa passiva e, quindi, nella prevenzione generale dei furti. Alcuni sistemi di allarme, poi, sono efficaci anche sotto l’aspetto repressivo: si tratta dei vari sistemi di marchiatura della parti principali dei veicoli che ne consentono l’identificazione dopo il furto, rendendo assai difficoltoso il riciclaggio e facilitando le indagini. Ma ancora più utili sono i sistemi di localizzazione dei mezzi rubati, che permettono alle forze di polizia interventi mirati e quindi l’arresto in flagranza dei criminali.

Cosa fare per ridurre le probabilità di rimanere vittime di furti? Anzitutto dotare la propria autovettura di un sistema antifurto adeguato al valore del mezzo e di usarlo correttamente.

La nuova generazione di satellitari Viasat è ora accessibile a tutti e consente di proteggere in modo efficace l'auto dal furto e di disporre di importanti servizi di assistenza in viaggio per una migliore sicurezza.

Viasat e assicurazioni, strategia comune per la sicurezza

Dall'accordo con alcune tra le principali Assicurazioni italiane, nasce una proposta caratterizzata da vantaggi per tutti. Forte risparmio sui costi della polizza incendio e furto ed RCA e massima protezione grazie alla sicurezza satellitare. Il dispositivo viene ceduto in comodato d'uso e permette al cliente di beneficiare da subito di tutti i servizi previsti. Un progetto importante che contribuisce in maniera significativa alla crescita della sicurezza stradale nel nostro Paese.

Per favore, non chiamateli localizzatori!

La tecnologia al servizio della sicurezza con forti vantaggi per gli automobilisti. Oggi è possibile. Ne abbiamo parlato con **Marco Petrone**, responsabile del canale Business to Assurance di Viasat Group.



I clienti potranno ricevere in comodato d'uso l'antifurto satellitare e beneficiare da subito di tutti i servizi previsti.

Sin dalla loro nascita i dispositivi satellitari, grazie alla possibilità di localizzare in automatico i veicoli da parte della centrale operativa e di indirizzare gli interventi di recupero, sono stati proposti in abbinamento a condizioni vantaggiose delle polizze furto, realizzando significative sinergie fra i due mercati: del satellitare e assicurativo auto. L'evoluzione della tecnologia ed il contenimento dei costi consentono oggi di allargare il mercato a tutta la gamma delle auto e di estenderne le applicazioni dalla so-

la protezione contro il furto, alla gestione della RC e ai servizi di assistenza alla persona. Tale evoluzione ha infatti consentito anche di introdurre nuove funzionalità quali la registrazione dei dati di percorrenza e l'analisi della dinamica di eventuali incidenti che si aggiungono alle tradizionali funzioni di gestione degli allarmi furto e di recupero del veicolo.

Per la Compagnia Assicurativa, in particolare, la tecnologia Viasat aiuta certamente a selezionare meglio la clientela ma non

solo. La conoscenza della statistica di utilizzo delle autovetture da parte dei clienti: tempo e km percorsi nelle diverse fasce orarie e sulle diverse tipologie di strade (urbane, extraurbane e autostrade) potrà infatti consentire la messa a punto di nuovi profili di rischio che si tradurranno in nuovi prodotti e logiche tariffarie, più aderenti alle caratteristiche dei clienti, migliorando la facilità di vendita dove il rischio è minore. Migliore è poi la gestione dei sinistri nell'ambito della nuova normativa sull'indennizzo diretto, dove la conoscenza tempestiva dei dati relativi a luogo e dinamica dell'incidente consentono una valutazione su basi oggettive delle dichiarazioni delle parti su cui basare in tempi rapidi le scelte di liquidazione.

La riduzione dei furti senza ritrovamento per effetto dell'intervento delle centrali Viasat non solo su richiesta del cliente che non trova l'auto (sicurezza on demand), ma anche su allarme automatico nei casi di tentativo di furto tramite sollevamento e traino o spostamento dell'auto, consentirà infine all'Assicurazione una maggiore possibilità di vendita di coperture incendio e furto grazie al minor costo dei premi.

Per i clienti, poi, i vantaggi sono notevoli. Un forte risparmio sul costo dell'assicurazione RC e incendio e furto; la possibilità di dimostrare facilmente le proprie ragioni in caso di chiamata in causa per sinistri nei quali non è coinvolto o comunque per valutare la dinamica su basi oggettive; la migliore protezione contro il furto dell'auto, con tutti i vantaggi economici e pratici che ne conseguono; la possibilità di accedere a costi contenuti ai servizi satellitari opzionali di sicurezza e assistenza per le persone che viaggiano a bordo dell'auto.

Ma come funziona e a cosa serve esattamente la soluzione ideata?

Dottor Petrone, perché un automobilista dovrebbe installare questo prodotto tecnologicamente evoluto e non ad un semplice localizzatore on-demand, di quelli che permettono di rintracciare l'autovettura rubata solo su richiesta esplicita dell'automobilista?

Per Viaggiare senza pensieri. Viasat protegge infatti l'auto dal furto e, in caso di necessità, garantisce assistenza. Se la vet-

tura viene rimossa a motore spento, il sistema installato a bordo invia automaticamente un allarme alla Centrale Operativa che, dopo aver contattato il cliente, coordina l'intervento delle Forze dell'Ordine. Inoltre, la Centrale Operativa attiva il blocco avviamento motore che inibisce la messa in moto del veicolo e ne facilita il ritrovamento. Il servizio Viasat per i clienti di Assicurazioni Generali include anche l'assistenza stradale: in caso di difficoltà è infatti possibile richiedere l'invio del soccorso opportuno nel luogo individuato con i satelliti.

A seguito di questo importante accordo con Generali, cosa si aspetta una società come Viasat, leader nel settore della sicurezza satellitare?

Per favore, non chiamateli localizzatori! Viasat è leader nei servizi di sicurezza e protezione satellitare. La mission non è quella di localizzare, ma quella di fornire servizi ad alto valore aggiunto. In altre parole la localizzazione non è il nostro fine ma un nostro mezzo.

I clienti Generali possono scalare il sistema satellitare a loro disposizione in comodato d'uso attivando il Servizio Viaggia Sicuro, che grazie all'installazione di un pulsante di emergenza a portata di mano, permette facilmente di richiedere l'intervento delle Centrali Viasat in caso di pericolo personale, malore, incidente, guasto. Saremo poi noi a contattare il cliente e a inviargli sul posto il soccorso più adeguato, dalle Forze dell'Ordine all'ambulanza, dal carroattrezzi all'officina mobile.

In alternativa o in aggiunta a quanto descritto, i clienti Generali possono inoltre attivare il Servizio di Sicurezza V-Key che, grazie ad un evoluto sistema di autenticazione, permette alle Centrali Operative Viasat di sapere in tempo reale se l'autovettura è stata messa in moto da un soggetto non autorizzato o se il medesimo è stato *gentilmente* invitato a scendere da un furfante mentre era in sosta ad un semaforo o in un parcheggio.

Mi ha chiesto cosa si aspetta Viasat da questo accordo. Rispondo sinteticamente: che la gente possa sfruttare la nostra tecnologia per rendere più sicura e serena la propria vita.

Per la Compagnia Assicurativa la tecnologia Viasat aiuta a selezionare meglio la clientela e consente la messa a punto di nuovi profili di rischio che si tradurranno in nuovi prodotti e logiche tariffarie più aderenti alle caratteristiche dei clienti.



La mission di Viasat non è quella di localizzare, ma quella di fornire servizi ad alto valore aggiunto prendendo spunto dalla localizzazione. In altre parole la localizzazione non è il nostro fine ma un nostro mezzo.

C'è la netta consapevolezza che l'integrazione dei sistemi che si fondono sulla sicurezza dei clienti è un "filone" di successo, oltre che molto richiesto dal mercato.

La molla di diffusione di questi strumenti è data dalla convenienza economica che si consegue grazie alla capacità di collegare l'offerta del prodotto ai bisogni reali del cliente consumatore. L'intesa fra Viasat e Sara ha anche questa valenza.

Nuovi prodotti e servizi per gli automobilisti



Presidente Lucchesi. Metter in sicurezza un numero sempre maggiore di automobilisti facendoli risparmiare sui costi dell'assicurazione. È questa la base della collaborazione tra Sara Assicurazioni e Viasat?

È questa ma non solo questa. In realtà la tecnologia oggi offre la possibilità di individuare nuovi prodotti e servizi che rispondono meglio ai bisogni di un mercato in continuo cambiamento. Cambiano soprattutto le abitudini e i comportamenti degli automobilisti che generano nuovi bisogni, nuove esigenze ed anche nuovi valori e tutto questo richiede nuove idee e nuovi servizi. La risposta è facilitata e resa possibile proprio alla disponibilità di strumenti tecnologici. In questa ottica si pone la collaborazione tra Sara e Viasat.

Dall'unione di questi due grandi "marchi", quale prodotto viene offerto agli utenti?

Al momento principalmente prodotti che rendono possibile una personalizzazione delle polizze. Personalizzazione delle modalità di uso del veicolo, sia in termini qualitativi, e mi riferisco agli stili di guida, sia quantitativi, cioè i chilometri percorsi. Stili di guida e chilometri percorsi sono proprio i due parametri utilizzati per proporre al cliente il prodotto nuovo. Da qui si potrà passare anche a prodotti che siano legati a esigenze di sicurezza e assistenza di cui già si percepisce nitidamente il bisogno e anche la possibilità di utilizzo.

"Cambiano le abitudini e i comportamenti degli automobilisti che generano nuovi bisogni, nuove esigenze ed anche nuovi valori e tutto questo richiede nuove idee e nuovi servizi". Da qui l'intesa tra Viasat e Sara. A parlare è **Franco Lucchesi**, Presidente di Sara Assicurazioni, che abbiamo incontrato.

Come crede sia recepito questo messaggio dai consumatori italiani?

In termini generali ho la sensazione che sia percepito in maniera estremamente positiva. Gli unici parametri che abbiamo sono i numeri delle prime vendite, e questo dato conforta la mia impressione. Questo ci spinge ad andare avanti su questa strada nella consapevolezza che l'integrazione dei sistemi che si fondono sulla sicurezza dei clienti è un "filone" di successo, oltre che molto richiesto dal mercato.

Infine Presidente. La protezione tecnologica alleate alla convenienza: crede che in questo campo ci possa essere ancora molto da fare?

Credo che siamo all'inizio di una fase di diffusione di sistemi che sono sempre più alla portata dei consumatori di mobilità. La tecnologia è già ora più avanti di quanto il mercato non abbia manifestato di essere disponibile ad acquisire. Spesso le innovazioni sono ancora costose e spesso sono innovazioni che si muovono su linee parallele. Io credo che il primo futuro prossimo sarà nella migliore integrazione fra i sistemi esistenti rendendoli disponibili a una larga massa di utenza. Tutto questo è già alla portata nostra, in questo caso la molla di diffusione di questi strumenti è data dalla convenienza economica che si consegue grazie alla capacità di collegare l'offerta del prodotto ai bisogni reali del cliente consumatore. L'intesa fra Viasat e Sara ha anche questa valenza.



Con Assisat non si è mai soli

a cura di **Dario Granito - Direttore Settore Auto - Gruppo Fondiaria Sai**

È in corso il futuro della vostra auto. I malviventi sono ben attrezzati, decidono di portarla via a motore spento, sollevandola o spostandola. Pensano di esserci riusciti ma ecco arrivare la polizia. Chi li ha chiamati? L'anziana insonne del piano di sopra? Una pattuglia di passaggio? Purtroppo per loro, sulla vostra auto è installato un dispositivo satellitare Viasat Sailbox, il sistema per la sicurezza completa del veicolo e dei suoi occupanti, nato dalla collaborazione tra il Gruppo Fondiaria Sai e



Viasat, leader nel settore. Oggi questo strumento è affiancato da una polizza precisa, Assisat, la nuova formula di assistenza stradale che, Fondiaria Sai a partire dal 1 luglio 2007 e Milano assicurazioni a partire da marzo 2008, propongono a tutti coloro che desiderano rendere più sicura e protetta la propria auto installando – o avendo già installato – Viasat Sailbox. Le prestazioni offerte da Assisat vengono erogate dalla centrale operativa di Pronto Assistance Servizi – la società di servizi del Gruppo Fondiaria Sai – e comprendono servizi di assistenza all'autovettura, alla persona e sanitaria.

Il dispositivo satellitare studiato appositamente per il Gruppo da Viasat permette di monitorare il veicolo e di offrire alcuni servizi, in parte automatici, in parte su segnalazione o richiesta del cliente. I servizi automatici prevedono la protezione contro il furto, il blocco

dell'avviamento del motore e l'Allarme Crash. In caso di sollevamento o di spostamento dell'autovettura a motore spento, Sailbox segnala il furto in tempo reale alla Centrale Viasat, che si mette in contatto immediato con il cliente o con le forze dell'ordine. La Centrale può anche inibire a distanza l'accensione del motore, per facilitare il recupero del veicolo. Se invece siete coinvolti in un incidente stradale con la vostra vettura, l'Allarme Crash segnala il fatto in tempo reale alla Centrale Viasat, insieme all'indicazione del luogo nel quale si è verificato, che a sua volta avverte la Centrale Pronto Assistance Servizi per l'immediato invio di un'autoambulanza. Mettendosi in contatto con la Centrale Viasat si possono attivare invece i servizi su richiesta del cliente, il quale può segnalare il furto dell'auto, conoscere la localizzazione del proprio veicolo, attivare in autonomia il blocco del motore e richiedere ulteriori servizi.

Assistenza completa 24 ore al giorno, sette giorni su sette: con la nuova polizza Assisat si arricchiscono le garanzie presentate da 1° Global, la polizza auto del Gruppo Fondiaria Sai. Grazie alla presenza di Sailbox non è più un problema segnalare il luogo di un incidente, soprattutto se il conducente si è perso o è impossibilitato a mettersi in contatto con la centrale operativa. Sarà infatti il satellite a segnalare a Pronto Assistance Servizi, tramite la Centrale Viasat, l'evento e il luogo dove è avvenuto, permettendo di attivare immediatamente i soccorsi.

Le garanzie di assistenza erogate da Assisat riguardano l'assistenza dell'autovettura (invio di meccanico, traino, recupero del veicolo comprensivo di viaggio, vettura sostitutiva), alla persona (prosecuzione del viaggio, taxi, anticipi di denaro, colf e babysitter, fabbro, personale di vigilanza e protezione delle carte di credito) e sanitaria (informazioni, consulenze specialistiche, invio di medici, terapisti di riabilitazione, infermieri e ambulanze).

Cosa dire ancora? Con Assisat, quando serve aiuto, non si è mai soli.



Si chiama Viasat Sailbox: è il sistema per la sicurezza completa del veicolo e dei suoi occupanti, nato dalla collaborazione tra il Gruppo Fondiaria Sai e Viasat. Oggi questo strumento è affiancato da una polizza precisa, Assisat.

45 operatori di Pronto Assistance Servizi, 21 medici specialisti, 800 autosoccorritori, 300 medici e 470 ambulanze che coprono tutte le possibili emergenze.

Protezione Furto

15

Poter conoscere in ogni momento la posizione del mezzo e quindi della merce è determinante la tecnologia satellitare che ha un effetto deterrente sui mal intenzionati.

La perdita di fiducia dei nostri clienti impatterebbe negativamente sullo sviluppo commerciale.

La sicurezza: un investimento che paga



“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 sulla sicurezza e quindi il buon esito della spedizione”.

È quanto dichiara **Luca Borgonovo**, Direttore Operations Dhl Express Italy. Lo abbiamo intervistato.

Direttore, nel vostro campo di attività, che ruolo gioca la sicurezza?

È fondamentale. I dispositivi di sicurezza garantiscono un viaggio sicuro alle spedizioni dei nostri clienti. DHL, che già si avvale di mezzi dotati di sistemi di controllo satellitare per le proprie trazioni, sta implementando un complesso sistema di monitoraggio dei veicoli che permetterà un controllo in real time di tutti i mezzi fornendo informazioni utili alla prevenzione oltre che alla soluzione di eventuali criticità.

In tal senso, la sicurezza satellitare, è quindi un utile alleato?

Certo. Poter conoscere in ogni momento la posizione del mezzo e quindi della merce, garantisce un controllo accurato e la possibilità di ridurre i tempi di reattività in caso di sinistri. Non è da trascurare l’effetto deterrente sui mal intenzionati. DHL, come detto, si sta dotando di un sistema che, utilizzando i dati provenienti dai sistemi GPS installati sui mezzi, permetterà un controllo accurato di tutte le trazioni da parte della centrale operativa DHL aperta 24 ore.

Quale potrebbe essere l’impatto economico qualora non si prestasse attenzione ad un tema così importante?

Difficile calcolare un impatto economico diretto derivante da possibili sinistri; certamente la perdita di fiducia dei nostri clienti impatterebbe negativamente sul mantenimento\sviluppo commerciale.

Vede cresciuta l’attenzione e la sensibilità nel mercato del trasporto espresso relativamente alla voce “sicurezza”?

La sicurezza nel nostro settore è sempre stata al centro dell’attenzione. Negli ultimi anni la tecnologia ha migliorato gli strumenti di controllo permettendo grossi passi in avanti e molti altri ne permetterà in futuro.

La DHL è continuamente alla ricerca di nuove soluzioni sia tecnologiche sia di processo che permettano di rafforzare la già altissima sensibilità alla sicurezza. Particolarmente accurato il monitoraggio di ogni singolo collo\busta che viene monitorato, attraverso letture ottiche, dal momento del ritiro a quello della consegna al fine di conoscere in ogni momento l’esatta posizione dello stesso.

È corretto affermare che, anche soprattutto nel vostro campo di attività, la reputazione è un elemento fondamentale e che attraverso investimenti nel campo della sicurezza, l’azienda può crescere dal punto di vista dell’affidabilità?

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 sulla sicurezza e quindi il buon esito della spedizione.



“La localizzazione satellitare rientra sicuramente tra i dispositivi di protezione attiva da furti più utile per un potenziale recupero del mezzo, così come, oltretutto, può risultare molto più interessante se visto in un’ottica di sicurezza, oltre che del veicolo, anche del conducente che si trova in difficoltà”. È quanto afferma **Carlo Basadonna**, Direttore Marketing & Communication di Arval Italia che abbiamo incontrato.

I dispositivi satellitari sono fondamentali

Dr. Basadonna, quanto la sicurezza satellitare è necessaria per la vostra attività?

Essendo le auto beni strumentali al nostro core business è sicuramente molto importante per noi poter disporre di protezioni attive contro i furti. La localizzazione satellitare rientra sicuramente tra i dispositivi di protezione attiva da furti più utile per un potenziale recupero del mezzo, così come, oltretutto, può risultare molto più interessante se visto in un’ottica di sicurezza oltre che del veicolo anche del conducente che si trova in difficoltà (ex auto in panne, pericolo etc...)

Non ci si può proprio esimere dal prestare attenzione al fattore sicurezza attiva/passiva, sia sul versante auto che su quello conducente. Una mancanza di sensibilità in materia potrebbe infatti provocare importanti impatti economici.

Cresce quindi l’attenzione del mercato verso la sicurezza. È così?

Certamente. L’attenzione del mercato italiano alla sicurezza sia “attiva” (comportamento dei guidatori) che “passiva” (dotazione di dispositivi e tecnologie) è cresciuta moltissimo negli ultimi anni. I dati in nostro possesso hanno riconfermato questa sensibilità: la sicurezza del veicolo è, infatti, dopo il prezzo d’acquisto dello stesso, è il secondo criterio più importante che guida i decision makers italiani nella scelta dei veicoli che compongono le loro flotte.

I dati evidenziano inoltre come ad esempio airbag laterali ed ESP o ancora dispositivi e tecnologie che garantiscano ai guidatori un soccorso immediato e tempestivo, diventino dotazioni di base sempre più richieste dai

responsabili flotte, che oltretutto dimostrano grande sensibilità anche alla sicurezza “attiva” dei loro conducenti, privilegiando una serie di azioni preventive in questa direzione, come training, corsi informativi e formativi e attente politiche di guida, mirate ad ottimizzare gli spostamenti e a ridurre i rischi stradali etc etc...

La dimensione sicurezza, quindi, è imprescindibile?

Sicuramente sì. Non dimentichiamo che la sicurezza è uno dei tre assi portanti attorno a cui si sviluppano i concetti di sostenibilità e di responsabilità sociale di impresa. Un’azienda che opera nel mondo della mobilità, dunque, che voglia essere coerente con eventuali impegni presi in direzione di una mobilità che sia prima di tutto “sostenibile”, non può prescindere dalla dimensione sicurezza. Arval ha un impegno costante in tale direzione, con particolare attenzione alla persona. Con il suo nuovo prodotto Ecopolis fleet, ha cercato di coniugare la sua vocazione di società che fornisce soluzioni di mobilità, con la propria sensibilità ambientale e sociale. Ecopolis Fleet risponde infatti alla necessità di rendere eco-compatibili le flotte aziendali dei clienti, offrendo una soluzione di noleggio a lungo termine mirata al risparmio consapevole, al rispetto ambientale e a garantire la sicurezza di tutti, non solo di chi guida. Questi veicoli saranno dotati di un Safety Kit completo di una serie di strumenti utili a salvaguardare driver e viaggiatori e, infine, saranno resi disponibili agli utilizzatori di auto aziendali anche corsi di guida.



La sicurezza è uno dei tre assi portanti attorno a cui si sviluppano i concetti di sostenibilità e di responsabilità sociale di impresa.

La sicurezza del veicolo, dopo il prezzo d’acquisto dello stesso, è il secondo criterio più importante che guida i decision makers italiani nella scelta dei veicoli che compongono le loro flotte.

Ecco la sicurezza per il trasporto pesante



Si chiama "Scatola Nera". È il progetto triennale cui stanno lavorando Fondazione Ania, Viasat e Fai Service al fine di aumentare la sicurezza nell'autotrasporto.

I primi risultati sono confortanti e ci spingono ad insistere. Mettere in sicurezza un numero sempre crescente di mezzi pesanti, questo l'obiettivo da perseguire con tenacia.

18

Una "sperimentazione" sul campo con l'obiettivo di promuovere la sicurezza stradale, con particolare attenzione al trasporto merci e alle possibili attività di prevenzione: una "Sicurezza per il trasporto pesante" attraverso "Tecnologia per il trasporto pesante". Dimostrare come sia possibile realizzare e attuare un percorso anche per la riduzione degli incidenti nell'autotrasporto e del numero degli infortuni professionali su strada. In pratica si abbassano i costi dei sinistri, si accresce la produttività e si migliora la reputazione delle aziende. Ne abbiamo parlato con **Primo Santini**, Amministratore Delegato di FAI Service.

Sulla Guida alla Sicurezza dello scorso anno è stato presentato il Progetto "Scatola Nera". A distanza di 12 mesi, cosa è successo? Di passi avanti se ne sono fatti molti soprattutto nella considerazione generale. Il progetto è del resto altamente qualificato. Questo prevede infatti l'installazione su un numero sufficientemente rappresentativo di mezzi pesanti di un appa-

rato altamente tecnologico, una "scatola nera" in grado di monitorare i percorsi dei vari mezzi e le relative fasce orarie. Il sistema inoltre incide sensibilmente sulla sicurezza perché è in grado di rilevare eventuali incidenti e richiedere eventuali soccorsi.

L'obiettivo è quello di rilevare qual è il tasso di incidentalità dei mezzi e dimostrare, contemporaneamente, che l'esistenza di un sistema di controllo, incide sensibilmente sulla riduzione dei sinistri e sulla sicurezza in generale.

Il Progetto è triennale. Quando sarà possibile avere qualche anticipazione sui risultati?

I primi risultati ci sono già e sono in fase di elaborazione. Ciò che posso anticipare è che sono ottimali. Del resto non c'erano dubbi. Lo stesso autotrasportatore, se non ha nulla da nascondere, ha solo vantaggi nel lasciarsi monitorare; quello di rimanere sul mercato nel modo più sicuro possibile, oltre che avere ricadute in ambito assicurativo.

Una volta dimostrato che la presenza di un sistema di controllo incide sulla riduzione dei sinistri e sull'aumento della sicurezza, cosa succederà? Quale futuro potrà avere questa "sperimentazione"?

Credo che questo sistema sarà utilizzato da un numero crescente di autotrasportatori e saranno in aumento le aziende che doteranno i propri mezzi della "scatola nera". La sicurezza e l'informazione in tempo reale è un aspetto troppo importante e noi faremo di tutto per renderla disponibile a tutti.

Fondazione Ania, Fai Service e Viasat stanno lavorando insieme sul progetto. Che idea si è fatto di questa collaborazione?

È una collaborazione importante, vincente sotto tutti i punti di vista. Tutti noi abbiamo fatto un ottimo lavoro, sacrifici e sforzi. Tutti, ovviamente per le proprie competenze, hanno contribuito nella maniera più idonea e professionale. Tutti questi sforzi ci ripagheranno, ma ripagheranno soprattutto la collettività.

Sicurezza Viasat

I sistemi Viasat, per le loro caratteristiche, sono adottati principalmente nelle regioni a più alto rischio e su vetture di valore elevato e di marchi molto rubati. In queste condizioni i dati statistici medi si scostano molto dalla media nazionale, sia in termini di frequenze di furti, sia di media di ritrovamento. In queste condizioni, Viasat dimostra tutta la propria efficacia: vediamo il confronto con e senza Viasat.

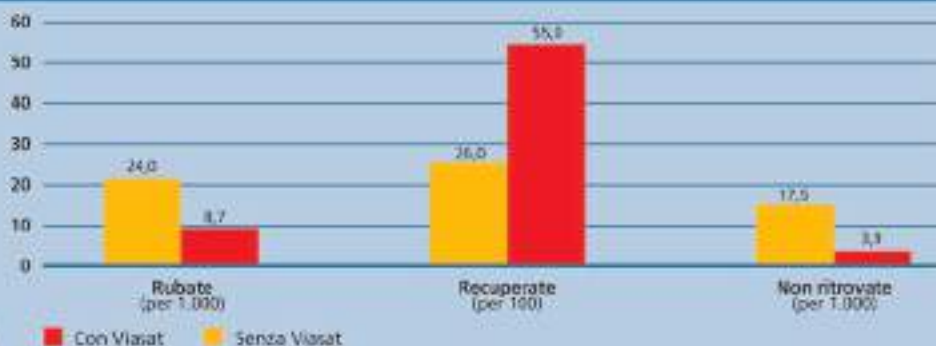
Valori senza dispositivo Viasat

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

Valori con dispositivo Viasat

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

Dati per ogni 1.000 vetture con o senza Viasat



I vantaggi che si hanno con Viasat

Riduzione furti	63%
Aumento percentuale di recupero	100%
Riduzione vetture non ritrovate	77%

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

Viasat conta un progressivo di oltre 200.000 installazioni sulle quali ha ottenuto una riduzione dei furti del 63% con un miglioramento dei recuperi di oltre il 100% e un risparmio costi sinistri di oltre 30 milioni di euro.

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

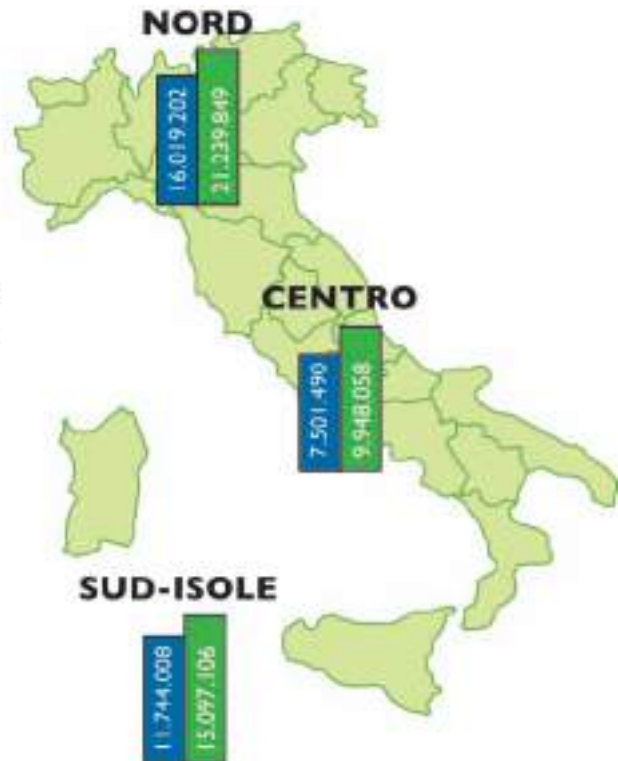
Consistenza veicoli circolanti per Regione e per Categoria - 2006

Regione	Autoveicoli	Autobus	Autocarri	Motocicli	Rimorchi e semirimorchi trasporto merci	Motocicli o trattori stradali	Altri veicoli	Totale
PIEMONTE	2.724.689	6.268	313.655	343.059	21.215	11.231	124.986	3.545.104
VALLE D'AOSTA	132.342	140	29.410	12.500	704	261	7.109	183.755
LOMBARDIA	5.621.563	11.180	600.753	814.231	40.285	21.911	215.042	7.329.367
LIGURIA	831.525	2.551	64.462	118.303	4.608	3.048	45.112	1.295.100
PIEMONTE V. G.	742.033	1.682	71.058	708.125	7.543	3.625	31.588	965.652
TRENTINO A. A.	537.368	2.235	65.414	76.673	11.595	4.408	26.442	724.955
VENETO	2.329.512	7.385	300.878	362.108	33.178	15.842	121.789	3.090.493
EMILIA ROMAGNA	2.599.368	6.113	332.134	416.840	26.855	14.275	118.536	3.514.323
TOSCANA	2.289.412	5.918	215.967	442.094	56.717	1.035	118.704	3.155.787
UMBRIA	581.356	1.870	60.563	74.861	6.563	3.544	31.275	760.132
MARCHE	965.427	2.857	118.713	160.388	9.348	3.558	38.326	1.298.630
LAZIO	3.665.295	10.507	335.259	376.762	18.344	11.192	115.750	4.733.509
ABRUZZO	798.308	3.205	92.162	109.688	7.572	2.844	26.383	1.041.023
MOLISE	188.213	530	24.871	20.074	1.460	747	7.442	243.737
CAMPANIA	3.252.529	9.652	219.884	483.717	23.761	15.813	116.358	4.182.014
CALABRIA	1.119.271	4.469	134.677	113.522	7.670	5.388	46.995	1.421.985
PUGLIA	2.155.887	5.548	198.366	233.830	14.155	8.185	50.163	2.706.134
BASILICATA	330.261	1.748	39.176	26.637	3.132	1.802	11.767	414.523
SICILIA	2.555.804	7.494	285.142	495.646	19.804	10.925	106.678	3.679.293
SARDEGNA	343.135	3.642	106.811	94.675	12.245	4.874	43.015	1.208.397
Nord	16.019.202	37.958	1.817.613	2.452.279	146.288	74.603	691.606	21.239.649
Centro	7.501.490	21.652	790.462	1.294.795	90.973	25.321	304.659	9.948.659
Sud e Isole	11.744.008	36.389	1.151.029	1.577.389	89.798	31.676	446.722	15.097.106
NON RIPARTIBILI	32.582	100	3.989	4.845	664	216	1.141	44.131
ITALIA	35.297.282	96.099	3.763.093	5.288.818	287.824	151.704	1.444.324	46.329.141

Fonte: elaborazione su dati A.C.I. - Statistiche automobilistiche

Densità automobilistica 2006 in valori assoluti

- Autoveicoli
- Totale veicoli



Numero di autovetture, camion ed autoveicoli rubati, serie storica 2000-2006

Anno	Autovetture	Camion	Autoveicoli
2000	225.509	5.789	19.069
2001	186.109	4.214	21.944
2002	186.193	3.306	28.213
2003	176.589	4.312	32.717
2004	179.962	5.076	37.675
2005	167.853	5.035	40.786
2006	165.366	5.257	48.330

Fonte: Min. Interno (Rapporto criminalità 07)

Furti di autovetture e di motoveicoli, tassi per 1000 autovetture e motoveicoli circolanti, per regione - 2006

Regione	Autovetture	Motoveicoli
Piemonte	4,4	4,5
Valle D'Aosta	0,3	0,6
Lombardia	4,8	8
Trentino A.A.	0,5	0,0
Veneto	1,4	2,6
Friuli V.G.	0,7	2,9
Liguria	3,6	16,3
Emilia Romagna	2,2	3,7
Toscana	1,4	4,4
Umbria	1,3	1,1
Marche	1,1	1
Lazio	8,2	24,3
Abruzzo	2,1	2
Molise	1,8	0,9
Campania	10,5	17,8
Puglia	8,3	8,8
Basilicata	1,2	0,9
Calabria	6,3	8,4
Sicilia	5,4	15,4
Sardegna	3	6,2
ITALIA	4,8	9,8

Fonte: Aspas

Vittime di furti d'auto secondo la classe d'età e la ripartizione geografica (tassi x 1.000 abitanti) - triennio 2004/2006

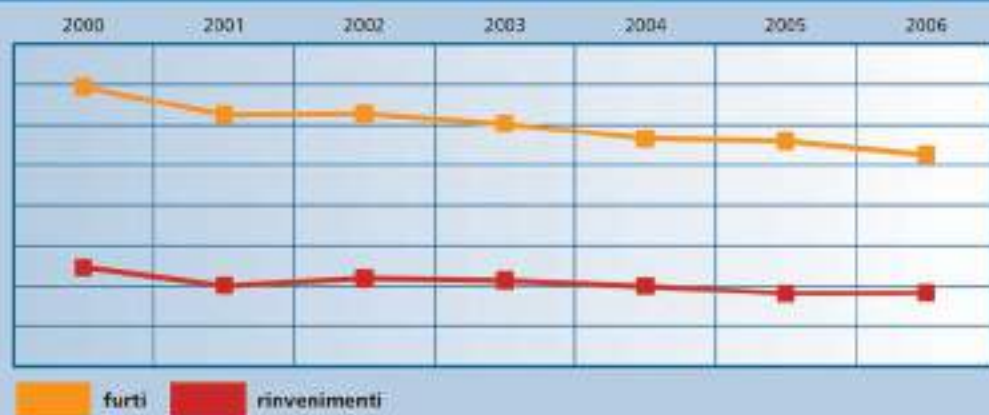
	Fino a 14 anni	14-17 anni	18-24 anni	25-35 anni	36-45 anni	Oltre 45 anni	Totale Italia
Centro - Nord	0,2	1	168,4	306,2	312,6	191,2	198
Sud - Isole	0,2	1	174,1	396,3	462,4	322,7	279,2
Italia	0,2	1	170,9	338,7	362,9	233,8	226,7

Fonte: Min. Interno (Rapporto criminalità 07)

Statistica furti e rinvenimenti autoveicoli

Autovetture rubate			Autovetture rinvenute		
Regione	2005	2006	Regione	2005	2006
Piemonte	13969	12725	Piemonte	9012	8755
Valle D'Aosta	76	60	Valle D'Aosta	57	35
Liguria	3486	3119	Liguria	2716	2544
Lombardia	36207	28606	Lombardia	15409	15769
Trentino	346	282	Trentino	239	213
Veneto	5705	4300	Veneto	3690	3417
Friuli	714	574	Friuli	360	381
E.Romagna	7307	6351	E.Romagna	4753	4825
Marche	1285	1225	Marche	812	789
Toscana	4272	3469	Toscana	2694	2637
Umbria	1179	842	Umbria	810	603
Lazio	33191	30935	Lazio	12051	12491
Abruzzo	1819	1861	Abruzzo	1051	903
Molise	191	350	Molise	65	89
Campania	32318	31239	Campania	13018	14076
Puglia	19357	18377	Puglia	10105	9653
Basilicata	462	414	Basilicata	110	116
Calabria	7663	7291	Calabria	4559	4336
Sardegna	3374	2898	Sardegna	2022	1764
Sicilia	15619	16465	Sicilia	7825	8198

Andamento nazionale 2000 - 2006



Fonte: Polizia Stradale

Vittime ed autori di furti di autovetture per ripartizione geografica – triennio 2004/2006

	Vittime	Autori
Centro-Nord	294.987	8.643
Sud-Isole	224.759	4.379
ITALIA	519.746	12.422

Fonte: Mio, Interno (Rapporto criminalità 07)

Furti di autovetture, valori assoluti e tasso per 1000 autovetture circolanti, per provincia - 2006

Città	Valore assoluto	Per 1.000 autovetture circolanti
Torino	10.145	7,3
Milano	19.132	8,5
Genova	2.309	5,4
Venezia	619	1,4
Bologna	2.050	3,7
Firenze	1.109	1,8
Roma	26.950	10,2
Napoli	24.668	14,5
Sari	9.822	12,2
Catania	7.560	11,2
Palermo	4.231	6,2

Fonte: Min. Interno (Rapporto criminalità 07)

Rapine di automezzi pesanti trasportanti merci (tassi per 100.000 abitanti)



Furti di automezzi pesanti trasportanti merci (tassi per 100.000 abitanti)



Fonte: Rapporto criminalità 2007

Viasat Group è attiva anche nel fornire la strumentazione satellitare per le ambulanze del 118 e i carri attrezzi dell'AcI (in autostrada), al fine di ottimizzare tempi e percorsi più idonei per un immediato ed efficace pronto intervento.



Assistenza meccanica e sanitaria

Quello della rischiosità stradale è un'emergenza che continua ad essere purtroppo attuale nel nostro Paese. I numeri degli incidenti che vede coinvolti gli automobilisti è enorme e troppo elevato è il tributo che si paga con morti e feriti. Questo tema è oggetto di normative nazionali e internazionali con l'unico intento di limitare per quanto possibile il fenomeno. A tal scopo ogni automobilista, per conto suo, può però contribuire in

maniera efficace partendo dai propri atteggiamenti, mantenendo la propria autovettura in uno stato efficiente, prestando attenzione nella guida e dotandosi di strumenti che permettano un soccorso meccanico o sanitario, 24 ore su 24. L'azione combinata "prevenzione/istallazione di dispositivi satellitari" è la risposta migliore, più efficace, per la propria sicurezza. Una sicurezza che non ammette più scuse.

Il programma di azione europeo per la sicurezza stradale descrive la situazione attuale, le sfide per l'avvenire e gli strumenti di cui dispone l'Unione europea ed elenca dettagliatamente circa 60 misure specifiche.

Ribadisce l'obiettivo globale di dimezzare il numero di vittime di incidenti stradali entro il 2010. Il programma intende incoraggiare: i paesi aderenti ad adottare provvedimenti idonei e precisi; gli utenti della strada, a migliorare i loro comportamenti; l'industria a produrre veicoli più sicuri; le autorità pubbliche a ottimizzare l'infrastruttura stradale.

L'obiettivo: 20mila vite da salvare



Una sfida da raccogliere

a cura della **Commissione Europea**

Ogni anno, più di 40.000 persone muoiono nell'Unione europea (EU-15) a seguito di incidenti stradali e 1.700.000 persone sono ferite. Questi incidenti sono la principale causa di mortalità delle persone di meno di 45 anni e riducono maggiormente la speranza di vita delle malattie cardiache o del cancro. Il loro costo totale per la società è stato stimato a più

di 160 miliardi di euro l'anno, cosa che corrisponde al 2 % del PNL dell'Unione – un prezzo esorbitante da pagare – mentre non si sfruttano soluzioni poco costose e accettabili da parte del pubblico. Questi numeri poi non tengono ancora conto delle statistiche provenienti dai paesi recentemente ammessi all'Ue che, verosimilmente aumenteranno notevolmente dati e cifre già drammatiche.

Comprensibilmente il miglioramento della sicurezza stradale costituisce una delle maggiori aspettative dei cittadini europei e la Commissione ha pertanto annunciato nel suo libro bianco del 12 settembre 2001 il lancio di un programma di azione mirato con un insieme di misure da attuare entro il 2010.

Per essere efficaci queste misure devono essere coerenti e coordinate con quelle intraprese ad altri livelli di responsabilità. Per individuare le misure che offrono le migliori prospettive di risultati, la Commissione ha consultato le parti interessate. Le consultazioni hanno mostrato l'esistenza di un'ampia corrente a favore dell'elaborazione di un programma di azione europeo.

Nelle risoluzioni adottate negli anni successivi, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno anche affermato l'importanza di adottare misure ambiziose sul piano europeo per lottare contro il flagello degli incidenti stradali.

In passato si è potuta osservare una grande differenza tra le dichiarazioni di intenti ambiziose e le disposizioni troppo modeste realmente approvate e applicate dagli Stati membri che invocavano troppo spesso il principio



Buona parte dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale proposto dalla Commissione potrebbe essere raggiunta semplicemente rispettando le regole esistenti.

Nel 1997 la Svezia ha adottato un programma di sicurezza stradale che mira ad associare gli sforzi dello Stato, delle regioni, delle città, del settore privato e dei cittadini per tendere verso l'obiettivo: zero morti e zero feriti gravi sulla strada.

Il Belgio è stato il primo paese a lanciare una campagna che mira ad incoraggiare le persone che partecipano ad una serata a designare una persona, il «BOB», che dovrà restare sobria per ricondurle senza rischi.



Inasprite le sanzioni contro chi commette alcune infrazioni, gravi e avvertite come le più pericolose: dalla guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe alla violazione dei limiti di velocità all'uso dei cellulari durante la guida.

26

di sussidiarietà nei confronti di misure concrete a livello europeo. La Commissione intende applicare in modo rigoroso il principio di sussidiarietà perché ciascuno, a vari livelli, possa avere un ambito di azione chiaramente identificato che gli permette di svolgere interamente il suo ruolo.

Tutti gli Stati membri sono confrontati agli stessi problemi di sicurezza stradale. Le cause principali degli incidenti sono ben individuate:

- velocità eccessiva e inadatta, all'origine di circa un terzo degli incidenti mortali e gravi, fattore determinante della gravità delle ferite;
- consumo d'alcool, di droghe o stanchezza. I conducenti con un tasso d'alcolemia eccessivo sono responsabili di circa 10 000 decessi ogni anno. Il problema della guida sotto l'influenza di droghe e quello della stanchezza tendono anche a peggiorare;

- mancato uso delle cinture di sicurezza o del casco protettivo, fattore aggravante importante per incidenti. Se il tasso di uso della cintura di sicurezza raggiungesse ovunque il migliore tasso osservato su scala internazionale, quasi 7 000 vite sarebbero salvate ogni anno;

- insufficienza di protezione offerta dai veicoli in caso d'urto. L'analisi degli incidenti mostra che se tutte le automobili fossero concepite per offrire, in caso di incidente, una protezione equivalente a quella offerta dalle migliori della loro categoria, la metà delle lesioni mortali e invalidanti potrebbero essere evitate;

- punti ad alto rischio di incidenti (black points). La concezione delle strade e dell'attrezzatura stradale ha anche un ruolo essenziale per ridurre le lesioni in caso di scontro e può influenzare in modo positivo i comportamenti;

- inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale;

- cattiva visibilità degli altri utenti o campo di visione del conducente insufficiente. L'assenza di visibilità nell'angolo cieco verso il retro è, da sola, all'origine di 500 morti ogni anno.

Buona parte dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale proposto dalla Commissione potrebbe quindi essere raggiunta semplicemente rispettando le regole esistenti. Alcune fasce della popolazione sono particolarmente colpite dall'insicurezza stradale: giovani di età compresa tra 15 e 24 anni; utenti vulnerabili e persone anziane.

Occorre citare anche le sfide legate all'allargamento dell'UE. Nella maggior parte dei nuovi Stati membri la sicurezza stradale ha avuto un'evoluzione atipica, a causa degli sconvolgi-

menti politici, sociali ed economici. Oggigiorno, di norma, la situazione in termini di sicurezza stradale nei nuovi Stati membri è meno buona che nell'attuale Europa dei Quindici. Riportato alla popolazione, il numero di morti e di feriti non è maggiore, ma questi rapporti ingannano perché non tengono conto né del tasso di motorizzazione né del volume di traffico, significativamente minori. I fattori di esposizione al rischio sono quindi più importanti. La situazione va seguita attentamente e le prospettive di aumento del parco di veicoli e della circolazione nei prossimi anni in questi paesi richiederanno misure drastiche per non tradursi automaticamente in un aumento del numero delle vittime della strada.

Per raccogliere la sfida dell'insicurezza stradale, tutti i responsabili del sistema di trasporto, e anche gli utenti, devono cambiare mentalità sul modo di utilizzare l'infrastruttura stradale e le condizioni da rispettare per utilizzarla senza rischi.



Il contributo italiano al calo degli incidenti

a cura del **Ministero dei trasporti**

A ridosso dell'esodo estivo dello scorso anno, tradizionale picco del traffico e purtroppo anche degli incidenti, il Consiglio dei Ministri ha deciso di stralciare dal disegno di legge di riforma del Codice della Strada all'esame del Parlamento un pacchetto di provvedimenti. Questi, per aumentare la sicurezza, inaspriscono le sanzioni contro chi commette alcune

infrazioni, gravi e avvertite come le più pericolose: dalla guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe alla violazione dei limiti di velocità all'uso dei cellulari durante la guida.

Nel 2007, grazie a un accordo tra i ministeri dei Trasporti e degli Interni, i controlli da parte della Polizia stradale sono aumentati di quattro volte (da 200.000 a 800.000). Da segnalare infine, il sostegno dato dal Ministero all'introduzione del "tutor" sulla rete autostradale, una forma di prevenzione che ha dato eccellenti risultati, visto che gli incidenti sulle autostrade sono calati del 22 per cento e il numero dei morti si è addirittura dimezzato.

Anche grazie a queste misure, il bilancio degli incidenti complessivi del 2007 si chiude con una diminuzione del 17 per cento dei morti e dell'8 per cento dei feriti. In cifre assolute significa 870 vite risparmiate e 13.500 feriti in meno, con un risparmio di costi sociali stimato in oltre 3 miliardi di euro.

Quella della sicurezza è una sfida che si può vincere solo se gli interventi proposti e attuati rispondono a una logica organica. In questo ambito, occorre lavorare su quattro fattori: l'educazione, non solo tecnico-regolamentare, soprattutto dei più giovani; l'informazione, per insegnare a evitare i comportamenti a rischio; le regole, che devono essere chiare e condivise; i controlli, che devono essere coerenti e capillari.

Dei quattro fattori chiave della sicurezza stradale, il 2007 ha visto l'impegno del Ministero concentrato soprattutto su regole e controlli. Il completamento dell'opera si avrà quest'anno, con un'azione mirata su formazione (coinvolte anche le scuole) e informazione, per accrescere i comportamenti virtuosi degli automobilisti italiani.

L'aumento della vigilanza sulle strade da parte della polizia varato l'anno scorso ha dato risultati così buoni che l'accordo con il ministero degli Interni è stato rinnovato anche per quest'anno, con un ulteriore impegno: l'obiettivo è quello di raddoppiare i controlli e di portarli a 1.600.000 nel corso del 2008. Grazie a un recentissimo accordo con il Ministero per le Politiche agricole, anche il



corpo della Guardia Forestale verrà presto impiegato nell'attività di controllo.

Riguarda ancora la sicurezza sulle strade l'acquisto, definito nel 2007 e operativo quest'anno, di quasi 800 etilometri, destinati alle forze di polizia. La diminuzione degli incidenti, una più efficace politica di prevenzione e il complessivo aumento della sicurezza permettono oggi all'Italia di abbandonare il ruolo di Cenerentola europea.

Nella grande campagna UE per la sicurezza, che punta a dimezzare i morti sulle strade entro il 2010, l'Italia gioca ora da protagonista e potrà presentarsi alla Conferenza dei ministri europei dei Trasporti, in calendario in maggio a Verona, con le carte in regola.

Il bilancio degli incidenti complessivi del 2007 si chiude con una diminuzione del 17 per cento dei morti e dell'8 per cento dei feriti. In cifre assolute significa 870 vite risparmiate e 13.500 feriti in meno.

Nella grande campagna UE per la sicurezza, che punta a dimezzare i morti sulle strade entro il 2010, l'Italia gioca ora da protagonista.

Il soccorso immediato può salvare la vita



Ogni anno a causa di incidenti stradali (IS) si verificano attualmente in Italia circa 120.000 ricoveri e più di un milione di accessi al Pronto Soccorso. A fronte di questo quadro, si hanno circa 15.000 invalidi particolarmente gravi.

Accanto agli sforzi dell'area sanità debbono esserci azioni concertate trasversalmente, sia di tipo repressivo sia educativo, affinché la prevenzione acquisti un ruolo primario.

Le statistiche evidenziano che per ogni morto in un incidente stradale ci siano un numero assai superiore di invalidi. In questo campo si parla di "golden hour" intendendo con questo che il tempo per intervenire efficacemente è assai breve. Di questo e di altro abbiamo parlato con **Franco Taggi**, Coordinatore dell'Osservatorio Nazionale Ambiente e Traumi (ONAT) e Direttore del reparto "Ambiente e Traumi" del Dipartimento "Ambiente e connessa Prevenzione Primaria" dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS)

Fra tutti i sistemi di trasporto, quello su strada rappresenta di gran lunga il più pericoloso e gli incidenti che vedono coinvolti gli automobilisti rappresentano un fenomeno drammatico. Quanto incide, quanto pesa, questo fenomeno sulla politica sanitaria generale?

Non poco. Ogni anno a causa di incidenti stradali (IS) si verificano attualmente in Italia circa 120.000 ricoveri e più di un milione di accessi al Pronto Soccorso. A fronte di questo quadro, si hanno circa 15.000 invalidi particolarmente gravi. Peraltro, la gran parte di coloro che vengono ricoverati necessitano comunque - chi più chi meno - di terapie riabilitative.

Tutto questo implica spese e allocazione di risorse umane e strumentali non trascurabili. La sanità ha risposto a queste esigenze con un miglioramento generale dei livelli qualitativi e quantitativi del settore dell'emergenza-urgenza. La chiave di volta, tuttavia, rimane la prevenzione in quanto, a danno fatto, si fa quel che si può fare. E talora, quello che si può fare non è molto. La medicina può fare miracoli, certo; ma anche ai miracoli della medicina c'è un limite. Tanto per fare un esempio, un cervello danneggiato rimarrà sempre - in qualche modo - un cervello danneggiato. Il miracolo più importante - ovvero evitare che l'incidente si realizzi o, se esso accade, faccia meno danni - possono farlo il mantenere desta l'attenzione, andare a velocità moderata, evitare di guidare sotto l'influsso di alcol o sostanze, o in stato di stanchezza e/o sonnolenza, utilizzare casco e cinture. È anche per questo che il sistema sanità è impegnato in tantissime regioni in azioni di

informazione-educazione, in particolare dei giovani, specialmente per quanto riguarda gli effetti nefasti sulla guida sicura dell'alcol, sostanze e sonnolenza.

Quanto è importante l'immediatezza del soccorso medico e di diagnosi, in termini di vite salvate o riduzione dell'entità del danno?

Enorme. Prima si interviene, più alta è la probabilità di sopravvivenza e minore è il danno che può residuare al soggetto. Un traumatizzato cranico non necessariamente grave, ad esempio, se non prontamente soccorso, può peggiorare rapidamente, con quel che ne consegue anche in termini di ulteriore danneggiamento del suo cervello. Il miglioramento del Sistema Emergenza-Urgenza (SEU), realizzato negli ultimi anni, sta dando risultati di grande rilievo. Ma si può ancora far molto: si osservi che più un paziente viene prontamente e correttamente soccorso meno gravi sono poi gli esiti. Sicché ad ulteriori investimenti nel SEU corrisponderebbe successivamente, e ineluttabilmente, un taglio netto di tanti costi sanitari e sociali. Parlando chiaro, si tratterebbe anche di un buon investimento del danaro pubblico.

Quando si parla di sicurezza stradale la prevenzione è molto importante, soprattutto per i giovani. In tal senso come può contribuire il medico nel miglioramento delle conoscenze sui principali fattori di rischio di interesse sanitario e sugli effetti degli incidenti stradali sulle persone?

Come prima accennato, molti dei fattori di rischio per la sicurezza stradale sono di carat-

tere medico (es. droghe, alcol, stanchezza). Il sistema sanità sta già facendo molto in questo senso, grazie all'opera dei tanti medici impegnati nell'informazione-educazione dei giovani. Io credo che si dovranno in futuro enfatizzare maggiormente anche i problemi

facciali che possono avere carattere deturpante o comunque cambiare la nostra espressione o particolari funzionalità (si pensi a quel che comporta in incidenti a bassa velocità la perdita di denti – come anche altre lesioni del viso – facilmente evitabile indossando la cintura).



derivanti da un'insufficiente attenzione – soprattutto nel caso dei giovani – in quanto l'uso del cellulare alla guida sta dilagando (in Italia come altrove); e la depauperazione dell'attenzione alla strada operata dall'uso alla guida del cellulare è notevole (anche con il viva-voce o con l'auricolare). In sostanza, quando si conversa al cellulare guidando, quale che sia l'età, è come se si guidasse con un'alcolemia pari a 1 g/l, il doppio del limite legale, cui corrisponde un rischio di provocare un incidente di circa 4 volte rispetto a chi è sobrio (o a chi non telefona). Il tutto è un problema di neuroscienze che solo un medico (o uno psicologo) può illustrare chiaramente alle persone.

Per quel che riguarda gli esiti dei traumi stradali, è ora di uscire dalla ingenua dicotomia: "E' morto: poveretto; non è morto: meno male!", in quanto molte volte chi non muore ha poi davanti una vera e propria "via crucis" (lui, e anche i suoi famigliari). In questo, illustrare bene che può succedere "dopo", se si ha la fortuna di sopravvivere, sarebbe assai opportuno. E non si tratta solo di sedie a rotelle, per intenderci: ad esempio, anche una mano un poco lesionata può costituire un dramma per un giovane che suona la chitarra o il piano. Per non parlare poi di lesioni, anche modeste, al viso o al maxillo-

Il gran numero di persone coinvolte in incidenti stradali, in termini di costi sociali legati all'assistenza e alla riabilitazione costituiscono una emergenza non trascurabile. Oggi, queste problematiche legate alla sicurezza stradale sono affrontate come un aspetto primario della sanità pubblica, oppure è ancora un po' sottovalutato e saranno necessari l'individuazione di misure ed interventi mirati?

Il sistema sanitario, come detto, sta da tempo rispondendo a queste problematiche. Tuttavia, è bene non dimenticarlo, si tratta sostanzialmente di azioni mirate alla riduzione del danno. Per quanto la sanità possa migliorare la sua organizzazione, il bilancio – in termini umani e sociali – sarà sempre poco confortante. È per questo che accanto agli sforzi dell'area sanità debbono esserci azioni concertate trasversalmente, sia di tipo repressivo sia educativo, affinché la prevenzione acquisti un ruolo primario. Questo non è facile a farsi, ma non impossibile, come testimoniano i risultati che si sono avuti in molti paesi europei (nostro incluso) che si sono impegnati per ridurre nel 2010 del 50% le conseguenze sanitarie (morti, feriti, invalidi, ecc.) degli incidenti stradali.

L'immediatezza del soccorso medico e di diagnosi, in termini di vite salvate o riduzione dell'entità del danno? Enorme. Prima si interviene, più alta è la probabilità di sopravvivenza e minore è il danno che può residuare al soggetto.

Attivare il soccorso in breve tempo è decisivo. In questo le tecnologie e i dispositivi satellitari possono spesso salvare la vita.



L'informazione a bordo e l'interazione veicolo-infrastruttura diventano fondamentali: prodotti innovativi (elettronica e telematica) sono già disponibili e molti altri saranno a disposizione degli utenti a breve.



Gran parte delle migliorie apportate dai costruttori in termini di maggiore sicurezza sono state introdotte al di fuori delle regolamentazioni tecniche previste, spesso pure in assenza di una espressa domanda di mercato.



Il contributo dei costruttori alla sicurezza



L'industria automobilistica ha dato molto in termini di capacità operativa e di anticipazione tecnologica; le realizzazioni sono sotto gli occhi di tutti, entrate ormai nel quotidiano e nell'immaginario collettivo. Altri sviluppi sono attesi a breve? Sono stati già programmati o prevedibili? Abbiamo chiesto anche questo a **Guido Rossignoli**, Direttore Generale dell'ANFIA (Associazione Nazionale fra le Industrie Automobilistiche).

In quale maniera ANFIA contribuisce al tema della mobilità e della sicurezza stradale nel nostro Paese?

La mobilità è la base dello sviluppo economico e sociale. La sicurezza stradale è essenziale per assicurare la mobilità e l'industria automobilistica - italiana ed europea - ha una consolidata tradizione mirata a garantire le migliori condizioni per una circolazione sicura. Gli incidenti mortali sulle strade europee si sono dimezzati nell'ultimo trentennio, mentre le percorrenze di passeggeri e di merci si sono triplicate. I costruttori hanno contribuito a questa importante evoluzione con veicoli sempre più sicuri, migliorando continuamente autovetture, veicoli industriali e autobus dal punto di vista sia della sicurezza attiva che di quella passiva. L'introduzione di validi sistemi di ritenuta, di airbag e dell'ABS ha portato alla diminuzione di almeno l'80% della mortalità o delle fe-

rite più gravi per guidatori e passeggeri.

In questa prospettiva, ANFIA riveste un ruolo primario nel continuo stimolo a produzioni eccellenti e nella promozione di livelli elevati di qualità su basi competitive, grazie all'interazione progettuale e produttiva al proprio interno tra i costruttori ed i produttori di componentistica autoveicolare. ANFIA è, infatti, una delle poche associazioni di categoria in Europa che raggruppano anche tutti i maggiori esponenti industriali per componenti e ricambi, sia nazionali sia espressione italiana delle maggiori multinazionali del settore.

Rappresentate un driver relazionale strategico tra l'industria autoveicolistica e il contesto politico-istituzionale, italiano e internazionale. Come procede questa "collaborazione"?

La sicurezza stradale non è fundamentalmen-

te un problema solo tecnologico, anzi. Le soluzioni devono provenire da un approccio integrato e pragmatico, nell'ambito di una responsabilità condivisa che coinvolga tutti gli attori interessati: costruttori, guidatori, legislatori, pianificatori di infrastrutture, formatori e docenti. Migliorare i livelli di sicurezza rappresenta uno dei basilari contributi dei produttori alla collettività, nell'ambito di una primaria responsabilità sociale.

ANFIA partecipa direttamente con propri esperti alle principali occasioni di confronto in materia di sicurezza stradale attive in Italia: Piano Generale dei trasporti, Piano Nazionale della sicurezza stradale, Consulta Nazionale per la sicurezza stradale, Fondazione per la sicurezza stradale, Osservatori regionali, Audizioni promosse dagli Enti locali, ecc. Per i temi a carattere europeo, ANFIA apporta i propri contributi tecnici e normativi all'Associazione dei costruttori europei, (ACEA, con sede a Bruxelles) e per quelli su scala mondiale partecipa ai lavori del WP 29 dell'ECE-ONU a Ginevra.

Dal vostro osservatorio, registrate maggior attenzione da parte delle imprese alle reali esigenze di mobilità e sicurezza da parte del consumatore? E come si concretizza?

I costruttori di autoveicoli considerano una politica mirata alla sicurezza fondamentale per la continuità e la qualità del proprio lavoro. Nel momento in cui l'automobile è socialmente impegnata a ridurre l'impatto delle emissioni, è di grande evidenza la massima tensione ad una sicurezza ai limiti della miglior tecnologia possibile.

Mediante il miglioramento continuo dell'automobile, con la richiesta ai guidatori di una maggiore responsabilità, e nella speranza che anche le strade e le infrastrutture possano favorire la riduzione degli incidenti, occorre giungere ad una vera e propria cultura della sicurezza, da realizzare con l'informazione e la consapevolezza.

La spinta legislativa sull'automobile (in assoluto, il prodotto di consumo durevole al mondo più interessato da norme costruttive vincolanti) è stata attiva e pressante. La spinta del mercato, provocando una decisa concorrenza tra i costruttori, ha contribuito ad affinare il prodotto, ad aumentare i contenuti di sicurezza e a far crescere la consapevolezza e, successivamente, la propensione all'acquisto del cliente

sulla base di fattori chiave della sicurezza, divenuta nel tempo progressivamente un selling factor.

Quanto una politica di reale rilancio di R&S, innovazione e formazione, è importante per supportare le imprese della filiera, in particolare sui temi di sicurezza?

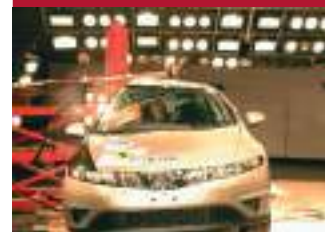
L'impegno dei costruttori, dal punto di vista progettuale ed economico, è continuo. Del totale di 20 miliardi di euro (pari al 5% del fatturato) speso ogni anno dall'industria europea dell'auto in ricerca e sviluppo, una parte significativa è dedicata a programmi innovativi sulla sicurezza, che riguardano il car design, la struttura del veicolo, la motorizzazione e il sistema dei componenti elettronici. In particolare, i costruttori stanno concentrando i loro sforzi per lo sviluppo di interventi sulla sicurezza attiva, partendo dalla considerazione che oltre il 90% di tutti gli incidenti sono causati da errori umani. Tecnologie intelligenti e sofisticate e elettronica di bordo possono aiutare o correggere il controllo del guidatore. Oltre a ridurre l'incidentalità, tali tecnologie sono in grado anche di proteggere gli utenti stradali più vulnerabili, quali i pedoni e i ciclisti. Lo sviluppo tecnologico dei veicoli rimane una costante necessaria.

Impegno innovativo per migliorare la mobilità e i mezzi in circolazione, ma anche impegno innovativo per dotare gli automobilisti di tutti quegli strumenti utili per una maggiore sicurezza sulle strade. A che punto siamo?

I progressi nella sicurezza passiva, espressi dalle prove EuroNCAP, sono giunti a limiti d'ordine fisico di soglia, con prospettive di miglioramenti sempre più parziali. La scommessa sul futuro riposa sulla sicurezza attiva, relativa alla prevenzione del rischio degli incidenti e collegata con l'impostazione progettuale degli organi meccanici che influenzano guidabilità, tenuta di strada e frenata. Non basta contenere le conseguenze negative degli incidenti, bisogna evitare che gli stessi si realizzino. In questo campo l'informazione a bordo e l'interazione veicolo-infrastruttura diventano fondamentali: prodotti innovativi (elettronica e telematica) sono già disponibili e molti altri saranno a disposizione degli utenti a breve.

È necessario assicurare i bisogni a lungo termine di una mobilità sostenibile e sicura per tutti e contribuire agli obiettivi UE di dimezzare la mortalità da incidenti stradali entro il 2010.

Le indagini annuali ACI-Censis riportano dalla loro origine ad oggi un interesse crescente da parte di guidatori ed utenti verso la sicurezza dei nuovi modelli, su livelli inaspettati rispetto a un ventennio fa.



Per il Gruppo Bosch l'innovazione si conferma una priorità imprescindibile. Sono oltre 3 mila i brevetti che sono stati depositati lo scorso anno con un incremento del 9% rispetto all'anno precedente.

Bosch e Viasat, aziende leader nei propri settori di competenza, hanno deciso di collaborare, di lavorare insieme. Una collaborazione che ha una finalità: metter in sicurezza un numero crescente di automobilisti.

Bosch e Viasat per la sicurezza degli automobilisti

Bosch e Viasat hanno recentemente sottoscritto una "collaborazione operativa" allo scopo di metter in sicurezza un numero sempre più rilevante di automobilisti italiani. Di questo, e molto di altro, abbiamo parlato con **Pietro Paolo Patat**, che del Gruppo Bosch è il Direttore Commerciale Sud Europa Automotive Aftermarket.



Produzione di moderni sistemi di sicurezza, assistenza, confort dei veicoli. In materia, quale è stato il contributo di Bosch negli anni?

Per il Gruppo Bosch l'innovazione si conferma una priorità imprescindibile. Sono oltre 3 mila i brevetti che sono stati depositati lo scorso anno con un incremento del 9% rispetto all'anno precedente. Nel 2007, due ricercatori del Gruppo Bosch hanno ricevuto il riconoscimento quali "Inventori europei dell'anno", premio, patrocinato dalla Commissione Europea e dall'Ufficio Brevetti Europeo (EPO). Siamo attivi nei campi tecnologici più importanti. Il contenuto innovativo delle nostre tecnologie ci permette di giocare un ruolo centrale nella definizione del futuro dell'automobile in numerose aree chiave. Il nostro ruolo di fornitore di sistemi indipendente, internazionale e innovativo e gli stretti rapporti di collaborazione con i clienti ci pone nella posizione ideale per quanto riguarda lo sviluppo di tecnologie complesse per la protezione dell'ambiente e l'innalza-

mento degli standard di sicurezza. Lo slogan "Tecnologia per la vita" riassume alla perfezione la nostra missione aziendale. In particolare vorrei spendere due parole sul sistema ESP – controllo elettronico della stabilità - sistema di sicurezza attiva viene descritto dagli esperti come il contributo più significativo alla sicurezza in auto, dopo l'introduzione delle cinture di sicurezza. Da un recente studio dell'Università di Colonia emerge che Se le vetture fossero equipaggiate con il sistema ESP, ogni anno, in Europa, si potrebbero salvare 4 mila vite ed evitare 100 mila feriti sulle strade. Sono dati che si commentano da soli.

L'assistenza al veicolo è determinante per la sicurezza. Le vostre officine sono ovunque, ma sarebbe corretto parlare di punti di assistenza particolari, qualitativamente molto evoluti. Ce ne può parlare?

Ad oggi possiamo contare su una rete di oltre 1.500 Bosch Car Service distribuiti su tutto il territorio Nazionale in grado di intervenire su



praticamente tutte le vetture circolanti. Bosch, da sempre, ha accompagnato l'innovazione tecnologica del primo equipaggiamento con un servizio di assistenza, di formazione e informazione adeguato alle nuove esigenze dell'autoriparazione. Siamo, infatti, convinti che non vi possa essere evoluzione del servizio al cliente finale se non vi è un punto di incontro e di equilibrio tra ricambisti e autoriparatori da una parte e componentista dall'altra.

Per mantenere altissimi gli standard dei Bosch Car Service crediamo che la Formazione rappresenti un elemento chiave. Lo scorso anno sono state erogate 1.200 giornate di formazione che hanno coinvolto 11.000 partecipanti con oltre 70 corsi tra tecnici, gestionali e management. Un programma articolato e completo con pochi confronti sul mercato.

Bosch e Viasat, aziende leader nei propri settori di competenza, hanno deciso di collaborare, di lavorare insieme. Di cosa si tratta?

Di un accordo che prevede il coinvolgimento delle officine Bosch Car Service nell'installazione dei sistemi Viasat. In particolare, il prodotto oggetto dell'accordo è il nuovo Viasat Fox, in antifurto satellitare molto compatto, dalle dimensioni di un pacchetto di sigarette, che offre grande sicurezza sia alle vetture che all'automobilista. E non è tutto perché, presso la rete Bosch Car Service, l'automobilista potrà anche attivare un servizio aggiuntivo Viasat, denominato "Viaggio sicuro" per garantirsi protezione a 360 gradi in qualsiasi condizione.

Cosa si aspetta da questa collaborazione?

Viasat è leader nel mercato europeo ed italiano dei sistemi di sicurezza satellitare. Il suo prodotto, oltre che da centri di installazione specializzati, viene ora anche promosso anche dalle Compagnie di assicurazione che suggeriscono, agli automobilisti loro clienti, di installare un antifurto satellitare. L'impianto Viasat

viene ceduto, in questo caso, in comodato d'uso e con il vantaggio di consistenti sconti sulle polizze sia "furto e incendio" che RC. Questa nuova strategia di Viasat coinvolgerà un numero rilevante di automobilisti e la conseguente necessità di avere sul territorio un numero sempre maggiore di officine altamente qualificate. Dalla collaborazione con questo marchio mi attendo quindi un aumento del "traffico" di clientela presso le officine Bosch Car Service che, montando il dispositivo Viasat avranno l'opportunità di venire in contatto con nuovi potenziali clienti.

Creare sicurezza dei veicoli e dei suoi occupanti. Qual è il futuro? Quali progressi dobbiamo aspettarci nei prossimi anni?

Credo che la parte elettronica continuerà nel prossimo futuro a rivestire un ruolo di assoluta importanza per lo sviluppo dell'automobile in tutte le sue principali aree di funzionamento. In particolare, proprio in termini di sicurezza e di servizi che l'auto sarà in grado di offrire l'utilizzo di componenti elettronici sarà massiccio. Lavoriamo a pieno ritmo allo sviluppo della "sensitive car". Quest'auto sarà presto in grado di vedere tutto quanto avviene attorno a sé grazie a sensori e a sistemi elettronici con prestazioni elevatissime. L'auto impara a percepire e a interpretare l'ambiente circostante. Gli "occhi" dell'auto sono telecamere, mentre le sue "antenne" sono sensori a ultrasuoni e a radar. Per orientarsi usa mappe e informazioni sulla posizione ottenute da satelliti o sistemi di navigazione. In questo modo, i sistemi di assistenza elaborano la loro valutazione personale della situazione di guida e usano questa informazione per informare, sostituire o affiancare il conducente. Questi sistemi assicurano una maggior attenzione da parte dei conducenti nei momenti critici e li avvertono di pericoli imminenti. Sono convinto che comunque la componente umana rimarrà ancora a lungo determinante per le più importanti manovre; per quanto i sistemi rendano meno gravoso il compito del guidatore, quest'ultimo potrà in qualunque momento sostituirsi alla tecnologia.

I sistemi di sicurezza sono progettati per identificare situazioni di rischio e, se necessario, per intervenire automaticamente nella conduzione del veicolo. Questo può apparire come un progetto avveniristico, ma chiunque conosca Bosch sa che stiamo introducendo per grado di queste funzioni nella produzione di serie.

L'elettronica continuerà nel prossimo futuro a rivestire un ruolo di assoluta importanza per lo sviluppo dell'automobile. In particolare, proprio in termini di sicurezza e di servizi che l'auto sarà in grado di offrire l'utilizzo di componenti elettronici sarà massiccio.

La componente umana rimarrà ancora a lungo determinante per le più importanti manovre; per quanto i sistemi rendano meno gravoso il compito del guidatore, quest'ultimo potrà in qualunque momento sostituirsi alla tecnologia.

Incidenti e persone infortunate per regione Anni 2005 - 2006

Regione	2005			2006		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	15.126	433	21.942	14.871	404	22.047
Valle d'Aosta	379	13	527	383	6	561
Lombardia	46.854	821	59.636	46.173	877	58.484
Trentino A.A.	1.484	117	4.618	1.150	94	4.456
Veneto	18.378	555	25.348	19.261	553	26.611
Friuli V.G.	5.015	167	6.661	5.605	142	6.828
Liguria	9.877	110	12.981	10.885	118	13.168
Emilia Romagna	24.250	635	33.322	23.950	539	33.235
Toscana	21.133	362	27.728	20.826	353	27.648
Umbria	3.454	95	4.853	3.581	106	5.082
Marche	7.213	130	10.470	7.377	171	11.193
Lazio	32.818	594	45.310	31.344	575	43.558
Abruzzo	4.814	134	7.225	4.665	165	7.052
Molise	552	29	896	557	32	954
Campania	11.508	368	17.321	10.968	324	16.455
Puglia	11.235	428	18.727	11.583	406	19.346
Basilicata	889	57	1.444	921	58	1.522
Calabria	3.921	163	6.627	3.217	185	6.129
Sicilia	14.412	400	21.534	14.203	383	21.196
Sardegna	5.089	195	7.688	5.034	189	7.633
ITALIA	240.011	5.818	334.898	238.124	5.669	332.955

Fonte: Rapporto Ac/Stat 2007

Incidenti e persone infortunate per giorno della settimana - Anno 2006

Giorni della settimana	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	34.429	784	46.911
Martedì	34.783	707	46.605
Mercoledì	34.742	666	46.330
Giovedì	36.041	714	48.337
Venerdì	36.574	803	49.796
Sabato	34.181	591	50.230
Domenica	27.374	1.004	44.746
Totale	238.124	5.669	332.955
di cui festivi	31.968	1.198	52.282
di cui feriali	206.156	4.471	280.673

Fonte: Rapporto Ac/Stat 2007

Incidenti per grandi comuni - Anni 2004 - 2006

Comune	2004	2005	2006
Torino	4.549	4.383	4.560
Milano	16.561	15.443	15.332
Verona	1.949	1.808	1.820
Venezia	1.020	1.174	1.034
Trieste	1.339	1.241	1.161
Genova	4.200	4.506	4.698
Bologna	2.949	2.755	2.740
Firenze	4.265	4.189	4.194
Roma	23.135	21.902	21.452
Napoli	3.012	3.127	3.204
Bari	2.366	2.079	2.242
Palermo	2.442	2.596	2.619
Messina	1.168	1.209	1.262
Catania	1.730	1.955	1.889
Totale	70.585	68.367	68.297

Fonte: Rapporto Acq/Stat 2007

Incidenti secondo la categoria della strada Anni 2003 - 2006

Anno	Autostrade e raccordi	Strade statali	Strade regionali	Strade provinciali	Strade comunali extraurbane	Strade urbane	Totale
2003	14.842	22.595	-	15.131	6.905	192.798	252.271
2004	14.002	18.619	560	17.407	6.792	186.090	243.490
2005	14.010	15.452	1.591	18.362	6.184	184.412	240.011
2006	13.319	16.920	1.194	18.047	6.467	182.177	238.124

Fonte: Rapporto Acq/Stat 2007

Cause accertate o presunte di incidenti stradali imputabili a difetti o avarie del veicolo - 2006

Cause imputabili a difetti o avarie del veicolo	Valori assoluti	%
Rottura o insufficienza dei freni	241	0,05
Scoppio o eccessive usure di pneumatici	191	0,05
Rottura o guasto dello sterzo	74	0,02
Mancanza o insufficienza dei fari o delle luci di posizione	66	0,02
Altre cause relative al veicolo	62	0,02
Distacco della ruota	51	0,02
Totale	685	0,23

Fonte: Acq/Stat

Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, anni - Anni 2003 - 2006

Anni	Totale incidenti	Morti	Feriti
2003	252.271	6.563	356.475
2004	243.490	6.122	343.179
2005	240.011	5.818	334.858
2006	238.124	5.669	332.955

Fonte: Rapporto Acistat 2007

Indice di mortalità - Anni 1991 - 2006



Incidenti mortali per mese - Anno 2006



Numero di sinistri R.C.A. falsi per regione - 2006

Regione	Sinistri
Piemonte	2.502
Valle D'Aosta	19
Lombardia	5.119
Liguria	2.238
Trentino A.A.	187
Veneto	1.686
Friuli V.G.	267
Emilia-Romagna	1.596
Toscana	2.073
Umbria	257
Marche	594
Lazio	8.439
Abruzzo	730
Molise	154
Campania	33.950
Puglia	13.618
Basilicata	549
Calabria	3.579
Sicilia	9.485
Sardegna	1.736
ITALIA	88.778

Fonte: Iswip



Quella satellitare è certamente uno dei fattori che più degli altri ha contribuito alla sicurezza personale negli ultimi anni, tanto degli uomini che delle donne.



Sicurezza personale

Aumentare il livello della sicurezza dipende in primo luogo da noi. Siamo noi che dobbiamo adottare, o almeno provare ad adottare, in ogni contesto, quei comportamenti responsabili che non mettano in pericolo la nostra incolumità e quella degli altri. E tra i comportamenti responsabili rientra certamente quella di utilizzare al meglio uno strumento ormai alla portata di tutti: la tecnologia. Quella satellitare, in particolare, è certamente uno dei fattori che più degli altri ha contribuito al-

la sicurezza personale negli ultimi anni, tanto degli uomini che delle donne. Fino a non pochi anni fa simbolo quasi tutto al maschile, oggi invece l'automobile rappresenta infatti un oggetto di desiderio anche delle donne ormai giustamente riconosciute come eccellenti piloti e sicure compratrici di modelli più o meno brillanti. È anche vero, però, che il luogo più a rischio per le donne, dopo la casa è la strada. Ecco il motivo per cui "La Guida alla Sicurezza 2008" gli dedica un Dossier.

C'è bisogno di sentirsi protetti

a cura di **Elena Venditti - Ufficio Stampa UNC (Unione Nazionale Consumatori)**

La sicurezza (dal latino sine cura: senza preoccupazione) secondo la definizione di un dizionario tradizionale consiste nell' "essere senza pericolo". Wikipedia ne propone ovviamente un'interpretazione più legata alla tecnologia: "conoscenza che l'evoluzione di un sistema non produrrà stati indesiderati". Ma in un caso come nell'altro, la sostanza sta nell'essere certi che quello che stiamo facendo, o ci stiamo apprestando a fare, non provocherà dei danni.

Nella realtà quotidiana, però, è difficile immaginare situazioni o contesti assolutamente sicuri: se vogliamo attribuire al concetto di sicurezza un valore operativamente efficace, dobbiamo relativizzarlo. Dobbiamo imparare a concepirlo come un parametro in grado di distinguere situazioni diverse, di valutare diverse procedure e soluzioni: è in questo modo che il concetto di sicurezza potrà arrivare concretamente a garantire un aumento della qualità della nostra vita attraverso la diminuzione di rischi e pericoli.

Nel nostro linguaggio comune sicurezza e prevenzione non sono termini ben differenziati tra loro. Quasi come se il concetto di ineluttabilità del destino dovesse necessariamente prevalere sull'opera della ragione e sulla possibilità di agire correttamente per minimizzare il pericolo. E così quando si verifica un incidente sembra naturale pensare innanzitutto alla sfortuna, piuttosto che all'incuria o alla disattenzione, o più semplicemente al mancato rispetto delle norme di sicurezza.

Sicurezza personale, sicurezza tra le mura domestiche, sicurezza sulla strada, sicurezza quando si vive all'esterno e ci si relaziona con gli altri. Le forme sono varie ma la sostanza rimane una: è in crescita il bisogno di sentirsi protetti in ogni momento della giornata ed in circostanze anche mol-



to diverse tra loro.

Non dovrebbero essere solo cause esterne contingenti, spesso repentine, ad attivare il bisogno di sentirsi sicuri. A generare questa necessità dovrebbe essere anche il grado di consapevolezza dei rischi nei quali ci si può eventualmente imbattere e le istituzioni dovrebbero investire maggiori risorse proprio in campagne di informazione miranti a far crescere nei cittadini la cultura della sicurezza.

Cosa significa aumentare il grado di conoscenza della sicurezza? Significa ad esempio non trascurare di mettere in pratica comportamenti quotidiani in grado di tenerci lontani da molti pericoli. Siamo noi in prima persona a dover difendere noi stessi. Una guida imprudente, per esempio può mettere a repentaglio la nostra incolumità e quella degli altri. In tal senso la tecnologia può venire in aiuto anche per strada: in questo caso avere a la possibilità, attraverso un dispositivo, di lanciare l'allarme in caso di pericolo oppure di segnalare problemi alla vettura o al guidatore, è davvero di fondamentale importanza.

È in crescita tra i consumatori il bisogno di sentirsi protetti in ogni momento della giornata. Nelle città, tra le mura domestiche, sulle strade.

Aumentare il livello della sicurezza personale dipende soltanto da noi. Comportamenti responsabili e tecnologia satellitare sono fondamentali.

Il servizio di soccorso, per potere essere efficace, ha bisogno di conoscere tempestivamente il cosa ed il dove: quale tipo di problema si presenta e dove si trova chi richiede il soccorso.

Se è vero che la tecnologia ha fatto passi da gigante in un settore delicato come è quello della sicurezza, quella satellitare ne è l'applicazione più evidente. Viasat, azienda leader nella sicurezza satellitare, ha messo a punto dispositivi in grado di attivare un soccorso immediato in caso di incidente, guasto meccanico o nel caso ci si senta minacciati nella propria persona. "Dall'antifurto per le auto, quindi, a strumento indispensabile per la sicurezza personale". Ne abbiamo parlato con **Massimiliano Balbo**, che di Viasat è l'Amministratore Delegato.

Viasat amplia l'offerta di sicurezza



la salvezza di vite umane.

Viasat tra l'altro già da tempo offre ai propri clienti prodotti in grado di ricevere la richiesta di aiuto così da poter inviare tempestivamente, grazie alla Centrale operativa 24 ore su 24, l'eventuale soccorso: un carro attrezzi se la macchina è guasta, un'ambulanza nel caso sia necessario un soccorso medico, ma anche le forze dell'ordine se ci si sente minacciati nella propria persona. Sono questi servizi che accrescono il livello di sicurezza di ognuno di noi, ci aiutano a vivere meglio ... a volte ci salvano la vita.

Ci può fare qualche esempio?

Consideriamo che in caso di incidente il tempo per prestare un soccorso efficace è calcolato in poche decine di minuti; in questo tempo si possono salvare vite o ridurre l'entità del danno alla persona ferita. Si pensi poi ad guasto meccanico in un tratto di strada trafficata o pericolosa che possa mettere a repentaglio la propria sicurezza e quelle degli altri automobilisti, oppure una fuoriuscita per sbandamento che nessuno ha visto nella sua dinamica; anche in questo caso il soccorso deve essere attivato e eseguito in tempi brevissimi. E se poi, per caso qualcuno ci assalisce o ci insegue allo scopo di rapina? Tutti eventi che si possono verificare ma che si possono controllare attraverso l'adozione di dispositivi satellitari, in grado di attivarsi manualmente o, in alcune cir-

Il futuro è con la persona non più con l'autoveicolo. Lei è d'accordo?

Credo fortemente in questo e la tecnologia è certamente uno dei fattori che più ha contribuito alla sicurezza personale negli ultimi anni. La stessa tecnologia satellitare, inizialmente impiegata come antifurto per individuare e recuperare l'auto rubata oggi trova applicazioni importanti anche nel campo della sicurezza delle persone che occupano i veicoli, a partire dal-



costanze, automaticamente, ed in grado di avviare una procedura di soccorso.

Certo rispetto a ieri i progressi sono stati enormi ...

Sono d'accordo. Abbiamo assistito in questo settore - noi di Viasat anche contribuito - ad un progresso molto rapido ed oggi siamo in grado di immaginare nuovi servizi fino a poco tempo fa assolutamente impensabili.

Però attenzione: senza una vera garanzia di efficacia del servizio l'offerta di tecnologia per la sicurezza rischia di essere poco penetrante. Il servizio di soccorso, per potere essere efficace, ha bisogno di conoscere tempestivamente il cosa ed il dove: quale tipo di problema si presenta e dove si trova chi richiede il soccorso. Le recenti tecnologie possono assolvere a questi compiti egregiamente, e, soprattutto a costi bassi dal lato dell'utente. Chi deve assicurare il soccorso ha tuttavia bisogno più che mai di strumenti di pianificazione del servizio di soccorso, di metodologie ottimali per l'allocatione delle risorse sul territorio, di strumenti di analisi dei dati per una corretta stima della domanda e per il conseguente dimensionamento del servizio, di strumenti di simulazione per

verificare la capacità del sistema in generale di sopportare picchi di domanda o stress di funzionamento dovuti a eventi straordinari.

Viasat fa tutto questo da anni, non a caso è azienda leader nel campo della sicurezza satellitare ed è in grado di assicurare il soccorso sempre, ovunque, ogni giorno dell'anno, ad ogni ora.

Come crede si stia evolvendo il concetto di sicurezza tra i cittadini ed in tra gli automobilisti?

La richiesta di sicurezza non conosce tenori di vita, caste e classi di sorta. La necessità di vivere in un ambiente accogliente e sicuro, di passeggiare per strada senza correre rischi, o di prendere un treno che ci condurrà senza imprevisti a destinazione, è, diremmo con un termine oggi un po' inflazionato, trasversale a tutti i ceti sociali e a tutte le culture. Così come quello di guidare un'automobile affidabile oppure sentirsi protetti anche da possibili minacce esterne. E i consumatori se ne stanno accorgendo.

Viasat può quindi innalzare la sicurezza di tutti noi ...

L'offerta va ben oltre il semplice prodotto, anzi, l'apparato è il mezzo attraverso cui erogare il servizio Viasat: un servizio di sicurezza alle cose (l'inglese "security"), nella fattispecie l'autovettura, e di sicurezza alla persone (l'inglese "safety") attraverso sensori "crash" di rilevamento incidente e pulsanti "antirapina".

A tutto ciò si aggiungono servizi tipici di assistenza, anche in questo caso alle cose (assistenza meccanica) e alle persone (soccorso medico). Tali prestazioni vengono erogate in automatico: senza bisogno di segnalazione da parte del cliente e, ancora più importante, attraverso una localizzazione automatica che permette la tempestività dell'intervento sollevandolo così da qualunque incombenza.

È la tecnologia satellitare che è indispensabile per la sicurezza degli automobilisti. In tal senso Viasat è la massima espressione in Italia e in Europa. Ed allora, per rispondere alla sua domanda: sì, Viasat è in grado di innalzare la sicurezza di tutti noi.

Viasat già da tempo offre ai propri clienti prodotti in grado di inviare tempestivamente, grazie alla Centrale operativa 24 ore su 24, l'eventuale soccorso.

Abbiamo assistito in questo settore - noi di Viasat anche contribuito - ad un progresso molto rapido ed oggi siamo in grado di immaginare nuovi servizi fino a poco tempo fa assolutamente impensabili.



Installare dispositivi che possano migliorare la nostra sicurezza è fondamentale. In tal senso, la tecnologia satellitare può venire incontro nel prendere scelte giuste e importanti per se stessi.



Viasat Group, che da anni fornisce equipaggiamenti per la chiamata di emergenza potrà ricoprire un ruolo importante nel progetto eCall.

L'eCall può salvare 5000 vite all'anno in tutta Europa, ma avrebbe enormi impatti anche sulla sicurezza stradale grazie all'immediata localizzazione di incidenti stradali e malori in caso di attivazione.

C'è un'urgente necessità di una soluzione Europea per poter ridurre ogni anno i quasi 40000 decessi, 3,3 milioni di incidenti stradali e un costo sociale riconducibile agli incidenti stradali pari ad oltre 180 miliardi di euro. Per questo motivo la Commissione Europea si è posta come obiettivo la riduzione del 50% degli incidenti stradali ed ha adottato l'eCall, come la più alta priorità sul tema dell'eSafety. "L'introduzione e l'uso dell'eCall per lo sviluppo dell'assistenza nelle emergenze stradali salverà molte vite e ridurrà le spese sociali attraverso la tempestiva notifica e localizzazione degli incidenti stradali e la conseguente immediata risposta dei servizi di emergenza". Trasformandosi così anche in un dispositivo importante per la propria sicurezza personale. Ne è convinto **Marco Cherri**, Delegato italiano di EENA 112, l'European Emergency Number Association, associazione con sede in Belgio che fa della sicurezza stradale il suo obiettivo primario.

L'eCall può salvare 5000 vite l'anno



Si parla da tempo del progetto eCall. A che punto siamo?

L'Italia è all'avanguardia delle soluzioni sull'eCall. In merito a ciò ha sviluppato e testato questo congegno di sicurezza per l'auto, rendendolo implementabile già dal 2009.

Purtroppo ad essere in grave ritardo in Italia sono le centrali operative del Numero Unico di Emergenza Europeo 112.

in particolare a cosa si riferisce?

L'Italia è l'unico paese Europeo dove ancora le centrali di emergenza non sono in grado di localizzare le chiamate e di rispondere all'esigenza multi linguistica di un paese ad elevata vocazione turistica. L'eCall presuppone che

l'infrastruttura delle centrali dell'emergenza abbia un elevato grado di informatizzazione, collegata ai database degli operatori di telefonia mobile per localizzare immediatamente un incidente stradale.

A livello nazionale l'organizzazione dei sistemi di emergenza sono molto diversi tra loro e spesso abbastanza complessi. Quanto è difficile armonizzarli e renderli compatibili tra loro?

Non è difficile, ma è necessario che il Governo metta subito mano all'attuale organizzazione per renderla omogenea (per province o per macroaree), permettendo così investimenti tecnologici elevati in un numero limi-

tato di centrali operative di primo livello interconnesse telematicamente alle attuali centrali operative di gestione dei diversi corpi ed enti. Il Decreto Legge pubblicato a Marzo 2008 è un primo passo verso l'integrazione delle centrali d'emergenza.

Il 112 diviene al contempo la chiave d'accesso ai servizi di emergenza e la garanzia di un soccorso di qualità.

Così come concepito, se realizzato l'eCall che effetto potrà avere in termini di sicurezza stradale, vite salvate e conseguenti riduzione delle spese sociali?

L'eCall può salvare 5000 vite all'anno in tutta Europa, ma avrebbe enormi impatti anche sulla sicurezza stradale grazie all'immediata localizzazione di incidenti stradali e malori in caso di attivazione. Si pensi ai casi in cui l'incidente non viene notato e il conducente muore perché non è in grado di chiamare

soccorso. Inoltre spesso nelle autostrade e superstrade è difficile capire l'esatta posizione di un incidente, tanto che i soccorsi devono essere inviati in più direzioni con spreco di uomini e mezzi.

Crede che gli automobilisti europei, e quelli italiani in particolare, abbiano maturato quella consapevolezza che questi dispositivi siano importanti per la propria sicurezza?

Certo, oggi tutti conoscono sistemi come l'ESP, mentre l'airbag e le cinture di sicurezza sono ormai entrati nel nostro vissuto quotidiano.

L'eCall entrerà molto più facilmente nella consapevolezza degli automobilisti, sia per la sua facilità di comprensione, sia perché darà una maggiore sensazione di sicurezza anche quando ci si trova lontani da casa, dove spesso ci si sente meno protetti.

Viasat Group: ruolo leader per il servizio eCall

A cura di **Giuseppe Lemessi**, Responsabile Movitrack per il programma eCall e dei rapporti con ARC e gli Automobile Club Europei

Tra le iniziative volte a limitare gli effetti drammatici degli incidenti automobilistici in Europa, il progetto eCall riveste oggi una priorità assoluta che potrebbe consentire di raggiungere l'obiettivo stabilito dal Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale di ridurre drasticamente i morti e i feriti sulle nostre strade.

A tal proposito, Viasat Group già da anni fornisce equipaggiamenti per le chiamate di emergenza e ricopre un ruolo importante nel progetto grazie al suo know-how tecnologico e alla sua esperienza tecnica e organizzativa.

Il Gruppo è leader in Italia da oltre un ventennio nel mercato consumer della telematica dei Location Based Services con il marchio Viasat che fornisce al consumatore finale protezione e sicurezza alla persona e all'auto, contribuendo significativamente ad aumentare tra gli automobilisti la consapevolezza dei benefici e delle ricadute del sistema/servizio sulla sicurezza stradale.

Viasat Group attraverso il marchio Movitrack collabora al programma eCall nell'ambito dell'iniziativa e-safety quale partner tecnologico di ARCTransistance l'associazione europea degli Automobile Club e di ADAC l'autorevole Automobile Club tedesco. Questa presenza sempre più consolidata, è un ulteriore prestigioso riconoscimento del ruolo di avanguardia e di competenza che il Gruppo ha da anni nelle tematiche relative alla sicurezza stradale.

Obiettivo di questa partecipazione è quello di sperimentare e di proporre soluzioni al mercato B2B utilizzando la piattaforma telematica e gli apparati di bordo Movitrack per la gestione dei location based services nell'ambito dell'assistenza tecnica e sanitaria e la gestione dell'emergenza, protezione e sicurezza della persona e del veicolo.

L'eCall presuppone che l'infrastruttura delle centrali dell'emergenza abbia un elevato grado di informatizzazione, collegata ai database degli operatori di telefonia mobile per localizzare immediatamente un incidente stradale.

Viasat Group da anni fornisce equipaggiamenti per le chiamate di emergenza ricoprire un ruolo importante nel progetto eCall grazie al suo know-how tecnologico e alla sua esperienza tecnica e organizzativa.



È arrivata la “scatola rosa”

Un dispositivo satellitare creato per migliorare la sicurezza stradale e aiutare, in caso di emergenza, le donne alla guida: incidenti, guasti meccanici e, peggio ancora, aggressioni ed atti di violenza.

Ancora una volta il dispositivo satellitare corre in soccorso della sicurezza.

Le donne al volante saranno da oggi più sicure: è arrivata la Scatola Rosa, un nuovo kit satellitare pensato proprio per il mondo femminile alla guida. La “Pink Box” è un dispositivo creato per rispondere ai rischi delle donne alla guida, dal semplice guasto meccanico a incidenti più gravi, ed è predisposto per proteggere il gentil sesso perfino da aggressioni e atti di violenza. Ne abbiamo parlato con **Umberto Guidoni**, Segretario Generale della Fondazione Ania.



Una Pink Box per la sicurezza delle automobiliste. Di cosa si tratta?

È un progetto che vuole rivolgersi alla sicurezza stradale e a quella personale. Noi abbiamo verificato che negli ultimi tempi le morti di donne per incidenti stradali stanno crescendo; nel 2006 rispetto all'anno precedente è stato di circa il 10%, per questo riteniamo sia necessario realizzare progetti specificatamente indirizzati alle donne.

Come funziona? Quali sono i servizi offerti per chi installa la Scatola Rosa?

Questo è un dispositivo satellitare che oltre a registrare la dinamica dei sinistri ha come funzione quella di consentire, attraverso un pulsante all'interno dell'abitacolo e un telecomando al di fuori dello stesso, di avvisare la Centrale Operativa affinché la stessa verifichi con l'utente se effettuare un intervento di assistenza meccanica o se invece bisogna allertare le forze dell'ordine in quanto si stia subendo un'aggressione.

Come si aderisce al progetto? E cosa vi aspettate da questa iniziativa?

Il progetto è stato lanciato al Motor Show dello scorso anno mettendo a disposizione 500 scatole rosa per le donne che hanno deciso di aderire all'iniziativa. Altre 1.500 le assegneremo attraverso un percorso virtuale che abbiamo realizzato all'interno del portale sMANIA di sicurezza - specificatamente nell'Area Rosa - dove le donne potranno registrarsi, fare un percorso didattico di guida virtuale con il nostro simulatore. Parteciperanno ad una graduatoria nazionale e appunto le prime 1500 avranno l'opportunità di montare sulla propria autovettura la Pink Box e le prime cento usufruiranno anche di un corso di Guida Sicura.

A suo parere è cresciuta la sensibilità degli automobilisti, in questo caso delle automobiliste, nei confronti della sicurezza stradale?

Poter fare una valutazione oggettiva su una sensibilità soggettiva non è facile. Certamente c'è una maggiore coscienza del problema della sicurezza stradale, anche per la risonanza che i media danno degli eventi luttuosi e delle stragi

che avvengono quotidianamente sulle nostre strade. Ai media, poi, vanno dietro anche le istituzioni. Quando ci sono eventi così gravi, le coscienze individuali vengono fortemente colpite, soprattutto quelle delle famiglie preoccupate per i propri figli.

Certamente questo è un problema sul quale bisognerebbe prestare attenzione per 365 giorni l'anno e non ad intermittenza, come invece avviene oggi. E bisognerebbe anche spostare un po' l'attenzione dagli incidenti a quello che si può fare per poterli evitare, formando così una coscienza su questo tema. Oggi vale ancora troppo la notizia che la prevenzione.

Ancora una volta il dispositivo satellitare corre in soccorso della sicurezza. Quanto la tecnologia può fare in questo campo?

Credo che la tecnologia sia uno strumento di grande supporto in questa attività. E aggiungo che ha anche uno scopo di deterrenza perché si attuano atteggiamenti e stili di guida più virtuosi, più adeguati, quasi con il timore che questi dispositivi registrino comportamenti non idonei.

Certamente c'è una maggiore coscienza del problema della sicurezza stradale, anche per la risonanza che i media danno degli eventi luttuosi e delle stragi che avvengono quotidianamente sulle nostre strade

Negli ultimi tempi le morti di donne per incidenti stradali stanno crescendo; nel 2006 rispetto all'anno precedente è stato di circa il 10%.

QUALCHE COSIGLIO PER IL TRASPORTO DEI BAMBINI

A cura di **Sicurauto.it**

I bambini (da 0 a 14 anni) feriti in incidenti sono circa **11.000** all'anno e di questi circa **130-150 muoiono** in seguito all'incidente. Le statistiche mostrano che nella maggior parte dei casi i **bambini deceduti in seguito a incidenti** non erano assicurati con gli appositi **sistemi di ritenuta**. Il **rischio di morte** in questo caso viene stimato in **7 volte** superiore rispetto a un bambino legato secondo le norme. Eppure molto **meno della metà** dei bambini viaggia in modo sicuro, un po' come accade per gli adulti: solo il **20%** circa utilizza le **cinture di sicurezza** con regolarità (anche se le cose sembrano essere migliorate grazie al **nuovo codice**).

Peso/età del bambino	Gruppo di seggiolino	Posizionamento nell'abitacolo
Fino a 10 kg (12 mesi circa)	Gruppo 0	Fermesso: sedile passeggero anteriore, nel senso contrario a quello di marcia ma non in presenza di airbag o con airbag disattivato.
Fino a 13 kg (24 mesi circa)	Gruppo 0+	Consigliato: sedile posteriore, nel senso contrario a quello di marcia.
Da 9 a 18 kg (9 mesi a 4 anni circa)	Gruppo 1	Sedile posteriore nel senso di marcia (se il bambino è molto piccolo è preferibile all'inizio montare il seggiolino nel senso opposto a quello di marcia).
Da 15 a 25 kg (9 mesi a 4 anni circa)	Gruppo 2	Sedile posteriore: è un "rialzo", un cuscino piuttosto rigido che permette di legare il bambino con le cinture di sicurezza in dotazione alla macchina.
Da 22 a 36 kg (5 a 12 anni circa)	Gruppo 3	Simile al precedente ma omologato per pesi superiori. Quando il bambino raggiunge la statura di 1,50 m può comunque utilizzare semplicemente la cintura di sicurezza dell'automobile senza seggiolino ma fino ai 12 anni deve comunque viaggiare sul sedile posteriore.



“Servizio viaggia sicuro” per la sicurezza della donna

a cura di **Andrea Guanci, Direttore Marketing Viasat**



Le donne rimaste ferite sono oltre il 35,5% del totale, mentre quelle decedute sono quasi il 22%. Questi sono dati che fanno riflettere.

Viasat mette a disposizione “Servizio Viaggia Sicuro”. Il Servizio risponde perfettamente all’esigenza di aumentare la sicurezza personale delle donne contenendo in sé la funzione antiaggressione.

46

Viaggiare su strada è un’esperienza che tutti conosciamo e condividiamo: ogni giorno, per piacere, libertà o necessità ci mettiamo al volante di un’auto per soddisfare le nostre esigenze di mobilità. Ed in tale contesto le donne rappresentano una quota considerevole e sempre più numeroso del totale degli automobilisti italiani.

È anche vero però che fra tutti i sistemi di trasporto quello su strada è di gran lunga il più pericoloso e gli incidenti rappresentano ancora oggi, un fenomeno drammatico, tra i più difficili da combattere. Ogni giorno in Italia si verificano in media 652 incidenti stradali, che provocano la morte di 16 persone e il ferimento di altre 912. Nel complesso, l’anno scorso sono stati rilevati 238.124 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.669 persone, mentre altre 332.955 hanno subito lesioni di diversa gravità. Ristringendo il campo di analisi, le donne rimaste ferite sono oltre 119mila (il 35,5% del totale), mentre quelle decedute sono 1.277 (21,35%). Questi dati sono in crescita rispetto all’anno precedente.

Per combattere questo fenomeno fondamentale è la tecnologia satellitare che, inizialmente impiegata come antifurto per individuare e recuperare l’auto rubata, oggi trova applicazioni importanti anche nel campo della sicurezza delle persone che occupano i veicoli, a partire dalla salvezza delle vite umane. Le statistiche evidenziano che per ogni morto in un incidente stradale ci siano almeno due invalidi. In questo campo si parla di golden hour intendendo che il tempo per intervenire efficacemente è di poche decine di minuti. A tal fine Viasat ha messo in campo un sistema che, in caso di incidente, invia automaticamente la segnalazione alla Centrale Operativa permettendo così l’immediata localizzazione dell’auto e il tempe-

stivo intervento sul luogo del soccorso medico. E pensando poi in particolare a quelle donne che spostandosi in auto da sole, possono subire un’aggressione o essere minacciate o avere semplicemente dei problemi meccanici, Viasat mette a disposizione “Servizio Viaggia Sicuro”, un servizio opzionale attivabile previa installazione dell’apposito “Tasto Emergenza”. In caso di necessità, premendo l’apposito tasto, si inoltra una segnalazione alla Centrale Viasat operativa 24 ore su 24 che, grazie alla immediata localizzazione dell’auto e dopo essersi accertata della tipologia di richiesta, è in grado di attivare la prestazione necessaria ed inviare tempestivamente e direttamente sul posto il soccorso.

Il Servizio risponde perfettamente all’esigenza di aumentare la sicurezza personale delle donne contenendo in sé la funzione antiaggressione e quindi, qualora ci si sentisse minacciati, richiedendo l’intervento immediato delle forze dell’ordine. Ma risponde perfettamente anche all’esigenza di prestazioni di assistenza meccanica. In tal caso gli interventi possono essere: riparazione sul posto o nel caso questo sia impossibile, traino fino alla prima officina dove eseguire l’intervento meccanico; auto in sostituzione qualora fosse necessario; taxi a disposizione. Non solo, il Servizio mette a disposizione prestazioni di assistenza medica. In caso di malore vengono forniti consigli medici e, qualora necessario, si predispongono l’invio tempestivo di un’ambulanza. Attraverso questo Servizio spostarsi con la macchina sarà meno rischioso. Sentirsi protetti, sempre, ovunque e in qualunque circostanza, è oggi indispensabile per una donna sempre più indipendente e autonoma ed inserita nella vita economica, sociale e civile del Paese.

Donna al volante, “Guida Sicura”

I dati parlano chiaro: le donne che dichiarano di usare l'auto di più rispetto a 2, 3 anni fa sono il 25%, gli uomini solo il 16,2% ed oggi costituiscono oltre il 33% dell'universo assicurato per la RC auto. Fino a non pochi anni fa simbolo quasi tutto al maschile, oggi invece l'automobile rappresenta anche un oggetto di desiderio delle donne, ormai giustamente riconosciute sicure compratrici di modelli più o meno brillanti. Ma anche come eccellenti piloti? Ne abbiamo parlato con **Danilo Spizuoco**, Direttore Centro Guida Sicura Aci di Vallelunga.



Quali sono le ragioni per cui avete allestito un Corso di guida sicura per sole donne?

La ragione principale è stato per festeggiare l'8 marzo, festa delle donne, in modo particolare e simpatico e senza fare alcun riferimento all'esigenza che le donne possono avere per migliorare la loro guida. Anzi, con l'attività che svolgiamo nel nostro impianto di guida sicura l'elemento che abbiamo riscontrato è che non sia la categoria che abbia più bisogno di fare formazione. Anzi, sono allievi molto attente e recettive.

Quali sono le situazioni che riproducete?

Questo impianto, sul territorio nazionale, costituisce una unicità perché creato esclusivamente per la formazione di conducenti di ogni tipo di mezzi: dal motorino all'autoarticolato. Qui si insegna ad affrontare con strumenti idonei le insicurezze e gli imprevisti che si possono verificare durante la guida quotidiana. Nulla a che vedere con la velocità, ma un impianto dotato di tecnologie particolari che riproducono alle condizioni di massima sicurezza situazioni particolari. Da una frenata sul bagnato ad un ostacolo improvviso da evitare alla perdita di aderenza improvvisa, a un testacoda.

Donne e uomini al volante. Quali le differenze più rilevanti?

L'uomo in Italia si considera un buon guidatore,

non esserlo è un po' un problema, mentre la donna, da questo punto di vista, non ha assolutamente nessun problema. Per cui ascolta ed apprende tutto quello che gli viene trasferito con grande serenità e facilmente mette in pratica le soluzioni tecniche che gli vengono suggerite dai nostri istruttori. In particolare, il percorso didattico che noi proponiamo viene vissuto dalla donna con maggiore coscienza e in maniera più matura. Nella donna c'è una maggiore coscienza del pericolo dettata probabilmente da una maggiore consapevolezza della propria insicurezza alla guida.

È possibile, infine, fare un confronto tecnico sulla guida sicura?

Un campione assai rilevante di guidatori ha consentito agli istruttori di Vallelunga di analizzare e confrontare pregi e difetti tecnici al volante di uomini e donne. Fra le donne è stata riscontrata una percentuale maggiore di errata posizione di guida compensata da una condotta generalmente più prudente e da un uso più razionale del veicolo. Le donne manifestano tuttavia una minore conoscenza tecnica e teorica del veicolo e dei suoi comportamenti dinamici e di conseguenza delle operazioni da compiere per mantenere il controllo del mezzo in condizioni critiche. Questa le porta ad una guida maggiormente intuitiva, finalizzata ad evitare situazioni di rischio.

L'uomo in Italia si considera un buon guidatore, non esserlo è un po' un problema, mentre la donna, da questo punto di vista, non ha assolutamente nessun problema.

La donna vive il Corso con maggiore coscienza e in maniera più matura rispetto all'uomo. Ha una reazione più corretta per chi sta affrontando un momento di formazione finalizzato a migliorare le proprie capacità.

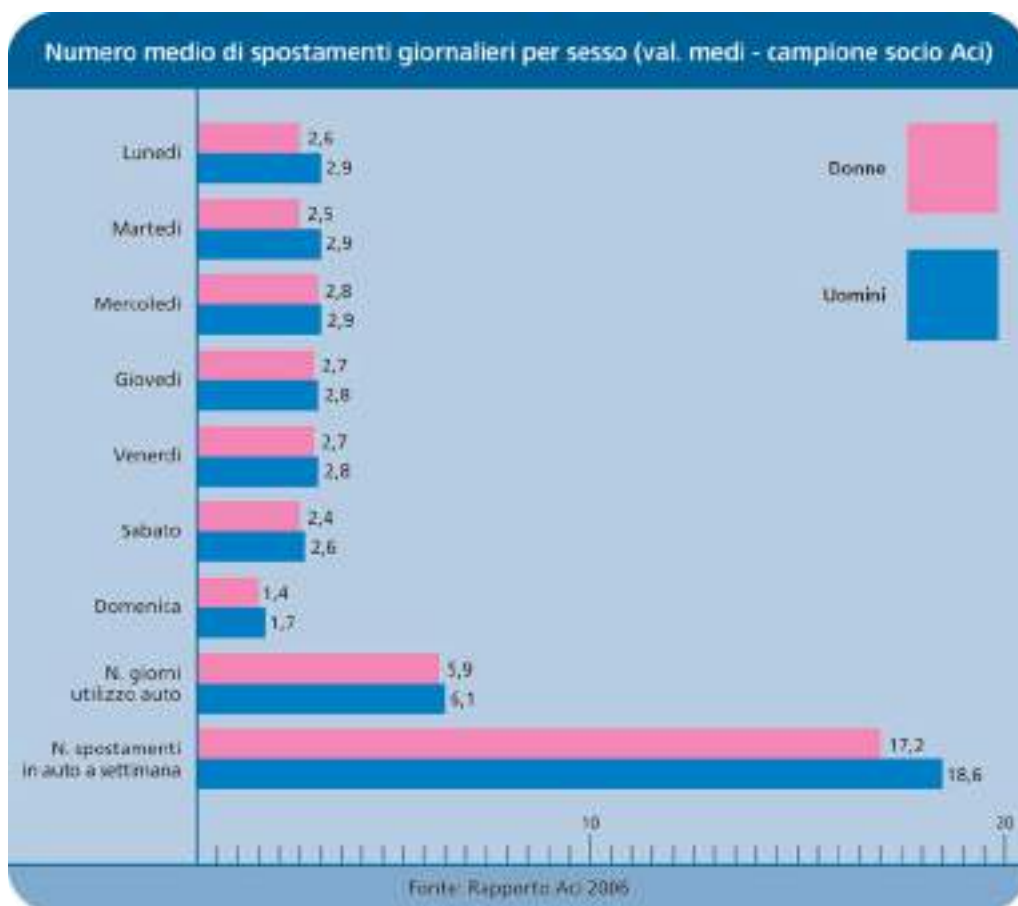
Conducenti, trasportati e pedoni, morti e feriti secondo il sesso - 2006 (val. ass.)

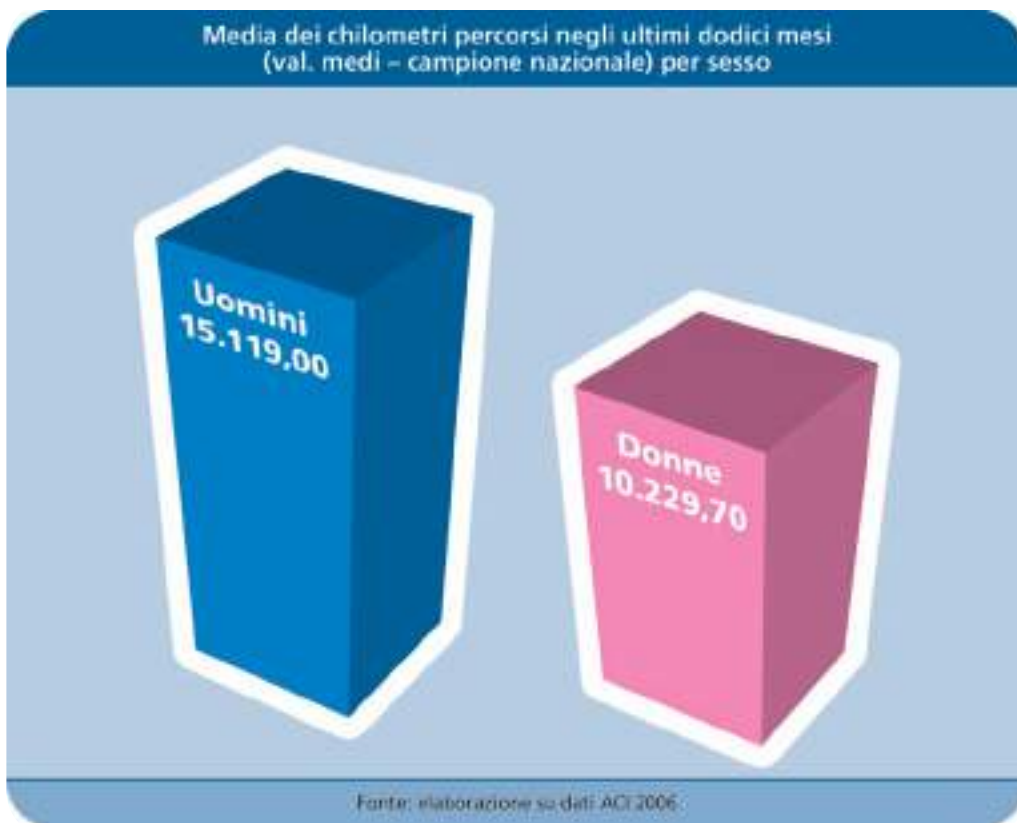
Conducenti		
Sesso	Morti	Feriti
Maschi	3.345	171.105
Femmine	403	53.371

Trasportati		
Sesso	Morti	Feriti
Maschi	601	32.044
Femmine	561	45.373

Pedoni		
Sesso	Morti	Feriti
Maschi	446	9.830
Femmine	312	11.232

Fonte: elaborazione su dati Aci/Itat.





Uomini e donne vittime di furto, tassi per 100.000 abitanti, triennio 2004/2006



Statistiche

“Però, Zanardi di Castel Maggiore”



Io credo che qualunque cosa si faccia, il talento sia essenziale senza il quale non è possibile arrivare. Tuttavia è una cosa che hanno in tanti e la concorrenza è spietata, non è un'esclusiva di pochi.



Alex, cominciamo dal tuo mondo. Pilotare un'automobile da corsa: quanta passione e quanti sacrifici?

Passione sicuramente tanta, sacrifici se uno li guarda come azioni oggettive possono sembrare tali, ma se il primo pensiero che ti passa davanti agli occhi la mattina quando ti svegli e l'ultimo quando ti addormenti è quello di pilotare un'automobile in competizioni sportive, allora parlare di sacrifici mi sembra eccessivo. Lo fai perché ti piace e hai voglia di farlo e quindi parlerei di fortuna nell'esser riuscito a trasformare una passione in un mestiere.

Rispetto a qualche anno fa, la tecnologia è molto presente sulle autovetture da gara. Al giorno d'oggi il talento è ancora la caratteristica principale per poter competere ad alti livelli?

Io credo che qualunque cosa si faccia, il talento sia essenziale senza il quale non è possibile arrivare. Tuttavia è una cosa che hanno in tanti e la concorrenza è spietata, non è un'esclusiva di pochi. Non solo, il talento va prima scoperto dentro di se, va poi affinato;

Alex Zanardi da Castel Maggiore non è solo un pilota che ha ottenuto importanti successi come pilota, prima di go-kart, poi di Formula 3, Formula 1 e Formula Indy americana. Ma anche un personaggio molto amato in Italia, e stimato dai giovani, per il suo approccio allo sport, per il coraggio dimostrato dopo il terribile incidente, per la schiettezza e la disponibilità nei confronti di tutti. Noi lo abbiamo incontrato.

di **Paolo Emilio Iacovelli**

bisogna lavorarci sopra. Questo però ancora non basta per vincere perché devi essere bravo e fortunato anche nel scegliere il materiale giusto, la macchina giusta. Allora sì che finalmente si hanno tutti gli elementi per poter competere ad alto livello.

Quante e quali sono state le tue soddisfazioni maggiori?

Fortunatamente ne ho avute tante. Ho scritto un libro, il titolo è una battuta: “Però, Zanardi da Castel Maggiore”. Questa è una frase che tra me e me mi sono ripetuto diverse volte nell'arco della mia carriera. Io sono partito come un ragazzino da un paese della provincia di Bologna, con tutte le sue insicurezze, ancora molto attaccato “alla gonna della mamma”, senza sapere una parola d'inglese e senza aver avuto mai un manager. Questo però è stata anche la mia forza; il fatto di sentirmi così esposto alle insidie rappresentate dalla forza dei miei avversari mi ha sempre imposto a prepararmi al meglio delle mie capacità, usare al meglio le carte che il destino mi ha dato. E poi quando ho cominciato a centrare il risultato e sentivo

l'Inno di Mameli sul gradino più alto del podio mi dicevo: "Però, Zanardi da Castel Maggiore", chi lo avrebbe mai detto.

Come si è evoluto il concetto di sicurezza in ambito di automobilismo sportivo?

Enormemente. Negli anni l'automobilismo si è conquistato questa nomea di sport pericoloso che oggi in verità è abbastanza ingiustificata ed anzi a mio avviso questo mito è alimentato un po' ad arte perché continua ad essere un'idea estremamente intrigante che affascina da un certo punto di vista la folla di appassionati che segue soprattutto la Formula 1.

Un tempo un'auto faceva un testa-coda e bastava che uno dei serbatoi fosse colpito da un sasso e ci fosse una fuoriuscita di carburante, che poteva prendere fuoco. Ma i serbatoi altro non erano che una scatola fatta con un foglio alluminio di un millimetro e mezzo sul quale ci attaccavano gli sponsor: quelli erano le fiancate della macchina.

Questo per dire che le insidie erano tantissime. Oggi ci sono dei Crash Test sono così severi che hanno tracciato la strada anche per quelli effettuati sulle vetture di serie. La formula 1, da questo punto di vista, ha fatto scuola.

Quanta parte di questa tecnologia e di Ricerca&Sviluppo applicata dall'automobilismo sportivo, viene poi applicata alle macchine di serie?

È un discorso complesso. Si parla del fatto che i grandi costruttori investono cifre iperboliche nel mondo dell'automobilismo, in particolare in Formula 1, e che questo sia un beneficio per quelle conoscenze che sono poi usate sulle auto che guidiamo tutti i giorni. Questo è vero solo in parte, e quando si parla di materiali compositi, di leghe estremamente nobili, queste cose non saranno mai adoperate sulle auto di serie perché sarebbero estremamente costose. Tuttavia quando c'è una scoperta è ovvio che dall'altra parte c'è un ingegnere che studia la possibilità di poterla applicare anche sulla grande serie. Ed allora studia come è possibile ottenere lo stesso effetto facendo un percorso diverso, magari più lungo ma anche meno costoso e che impieghi materiali meno nobili.

Spesso la sicurezza è una percezione, ma in pista è una cosa, sulla strada è un'al-



tra. Cosa pensi in proposito?

In pista il pilota è lì per portare l'auto al limite e lui non sente questo come un rischio. Fai un curvone in pieno perché sai che lo puoi fare, perché è un calcolo e non è coraggio. Il pilota pur entrando in quella curva a "tavoleta" sa che è in grado di uscirne. Sulla strada invece molto spesso siamo indotti a esagerare da auto che basta sfiorare l'acceleratore passa 0 a 100 all'ora in un attimo. Ci dimentichiamo che la macchina per quanto sia silenziosa, scattante e per quanto abbia una tenuta di strada eccezionale e dei freni potentissimi, comunque non è in grado di impedire che una signora esca con la sua utilitaria da un parcheggio a pettine stracarica di borse della spesa, senza vedere un accidente. In quella circostanza se noi stiamo arrivando mentre digitiamo un Sms alla fidanzata, anche a 50 all'ora e con una macchina super accessoriata e super sicura, senza rendercene conto si può perdere la vita.

Questo è un concetto estremamente sottovalutato sulla strada. Tanto è vero che si parla troppo spesso della velocità, giustamente criminalizzandola sotto un certo punto di vista, dimenticando poi quanto è importante l'attenzione che bisogna prestare quando si guida. È ovvio, poi, che più veloce si va più le conseguenze sono dannose qualunque cosa accada.

il fatto di sentirmi esposto alle insidie rappresentate dalla forza dei miei avversari mi ha sempre imposto a prepararmi al meglio delle mie capacità, usare al meglio le carte che il destino mi ha dato.

In pista il pilota è lì per portare l'auto al limite e lui non sente questo come un rischio.

Pur entrando in una curva a "tavoleta" sa che è in grado di uscirne.

Sulla strada invece molto spesso siamo indotti a esagerare da auto che basta sfiorare l'acceleratore passa 0 a 100 all'ora in un attimo.

Troppo spesso si parla della velocità, giustamente criminalizzandola sotto un certo punto di vista, dimenticando poi quanto è importante l'attenzione che bisogna prestare quando si guida.

Io dopo l'incidente sono tornato a correre e vengo preso come esempio di coraggio spesso da quegli stessi che poi mi sorpassano sulla strada quando c'è un nebbione ad una velocità doppia della mia. Loro rischiano molto più di me la domenica in pista.



Il modo migliore per trovare la sicurezza è quello di adeguarci alla situazione che ci circonda, prenderne atto, e comportarsi di conseguenza.

52



Proprio in merito alla sicurezza stradale, come credi sia trattato il tema in Italia?

Purtroppo per arrivare a destinazione i messaggi devono essere sempre più simili a slogan. Ogni tanto mi capita di essere invitato a parlare ai ragazzi delle scuole ma quello è un momento diverso; quando invece c'è bisogno di mandare un messaggio breve ed efficace mi rendo conto che ci si trova sempre a fare comunicazione sugli stessi punti. È lontana da me l'idea di omologare comportamenti che sono poi cause di rischio, ma ritengo che molte altre cose sono importanti. Come ad esempio l'esser capaci di sapersi muovere in un contesto in cui non siamo soli e magari senza farlo distrattamente o comunque mettendo in preventivo che siano gli altri che lo facciano distrattamente.

Io dopo l'incidente sono tornato a correre e spesso vengo preso come esempio di coraggio. Però spesso mi capita di trovarmi su strade magari con un nebbione che mi impedisce la visuale e vengo sfilato da un numero elevato di macchine incolonnate ad una velocità esagerata dietro l'apripista di turno incollato alla linea verniciata e non sanno che loro in quel momento rischiano molto più di me che gareggio la domenica in pista. E magari sono gli stessi che dicono:

"Certo Alex, che coraggio che hai". Questo per dire che manca la consapevolezza di quel che si fa, perché molto spesso noi ci buttiamo in vicoli ciechi da cui neanche Schumacher, con la sua destrezza e la sua bravura, riuscirebbe ad uscirne. Attenzione, perché in quelle circostanze non è più una questione di Abs, di controllo della trazione, di pneumatici performanti, di capacità nel controllare la macchina. Bisognerebbe ragionare prima, ragionare di più e rispettare le insidie che sulla strada è normale debbano presentarsi.

Infine Alex, i giovani sono i più a rischio sulle strade. Quando ti confronti con loro sul tema della sicurezza, li vedi consapevoli dei rischi, oppure ...

È ovvio che la percezione dei giovani va molto in funzione di quanto carisma ha l'interlocutore che gliene parla. È ovvio. È scontato che il genitore sia quello che abbia più a cuore le sorti del proprio figlio, ma spesso fa molta fatica a comunicare qualcosa al proprio ragazzo perché sembra la solita paternale. In verità vorrebbe accorciare il percorso che dovrebbe condurre il proprio figlio alla consapevolezza di quelli che sono i rischi, di quelle che sono le possibili insidie che ci si trova, nostro malgrado, costantemente ad affrontare sulle strade. Ritengo, e può sembrare un paradosso, che il sottoscritto che della velocità ne ha fatto un mestiere possa sembrare una persona che abbia autorità agli occhi dei ragazzi. Ed allora mi permetto sempre di suggerire loro di fare molta attenzione sulle strade, non tanto perché non si è capaci a guidare o perché non si è in grado di controllare le reazioni dell'auto, ma perché bisogna stare attenti anche alle reazioni delle auto che ci stanno vicini, di quello che stanno facendo gli altri. Il Codice della strada è un numero che siccome deve funzionare 24 ore su 24 ci potrà sembrare a volte "limitativo" rispetto a determinate condizioni ma bisogna tenere presente che ci sono anche momenti e fasce orarie in cui il traffico imporrebbe un adeguamento di quel limite a scendere in quanto, ed in quel caso risulta essere addirittura troppo "tollerante". Quindi il modo migliore per trovare la sicurezza è quello di adeguarci alla situazione che ci circonda, prenderne atto, e comportarsi di conseguenza.

Autostrade per l'Italia: corretti comportamenti per la guida

Fra tutti i sistemi di trasporto, quello su strada è di gran lunga quello più pericoloso e che paga il prezzo più alto in termini di vite umane.

È ormai acclarato che oltre il 90% degli incidenti mortali è dovuto ad errati comportamenti di guida.

Per continuare a ridurre il tasso di mortalità sulla nostra rete è indispensabile sensibilizzare i viaggiatori sui comportamenti di guida più corretti.

A tal fine, negli anni, Autostrade per l'Italia, si è contraddistinta efficacemente per una serie di Campagne sulla sicurezza al fine di sensibilizzare l'automobilista all'uso di "azioni" più responsabili contribuendo così all'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali.



Autostrade per l'Italia, negli anni, si è contraddistinta efficacemente per una serie di Campagne sulla sicurezza al fine di sensibilizzare l'automobilista all'uso di "azioni" più responsabili contribuendo così all'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali.



Stop alle stragi del sabato sera



Da anni l'ASAPS - l'Associazione Sostenitori Amici della Polizia Stradale - si distingue la produzione, spesso in strettissima collaborazione con Sicurstrada, di copioso materiale legato ai temi della sicurezza stradale. Oggi lancia una Campagna di sensibilizzazione per il contrasto delle stragi del sabato sera con un forte ed efficace messaggio.

Insieme per la sicurezza stradale

Il Progetto Icaro - la campagna di sicurezza stradale promossa dalla Polizia di Stato, dal Ministero dei Trasporti, dal Ministero della Pubblica Istruzione, e dalla Fondazione delle Compagnie di Assicurazione per la Sicurezza Stradale con la collaborazione di Sicurstrada e dell'Unicef - è giunto all'ottava edizione e in sette anni ha interessato 133 città ed oltre 72.000 studenti. L'obiettivo è il coinvolgimento emotivo dei giovani della scuola superiore per modificare quelle idee e quei comportamenti che troppo spesso li mettono a rischio sulle strade.



IV campagna europea per la sicurezza stradale e primo soccorso

Per contribuire all'obiettivo dell'Unione Europea di ridurre della metà il numero di morti per incidenti stradali tra il 2001 e il 2010, le Società Nazionali europee della Croce Rossa hanno già organizzato dal 2001 ad oggi tre campagne europee dedicate alla sicurezza stradale. La IV Campagna Europea per la Sicurezza Stradale e il Primo soccorso 2007-2008, vede coinvolte 19 Società Nazionali di Croce Rossa ed ha ricevuto un importante contributo dall'Unione Europea ed è principalmente rivolta ai bambini di età compresa tra i 7 e gli 11 anni.

Lo specifico contributo alla Campagna da parte della Croce Rossa Italiana consiste nelle attività di test in alcune scuole del "Quaderno delle attività sulla sicurezza stradale e il primo soccorso", predisposto per i bambini della Comunità Europea, è parte del più ampio Pacchetto Risorse sulla Sicurezza Stradale e il Primo Soccorso, che a fine campagna verrà pubblicato e reso disponibile sul sito www.1-life.info.



Negli ultimi quindici anni in tanti hanno lavorato per far crescere l'attenzione su questa tragedia e determinare cambiamenti sul piano politico, sociale, culturale e strutturale. Un lavoro da proseguire per allineare l'Italia ai pesi europei più civili.

La campagna "Vacanze coi Fiocchi" si distingue per la leggerezza utile a superare le barriere psicologiche che si innalzano quando si chiamano in causa i problemi della sicurezza stradale, per aprire i cuori e le menti alla riflessione e a comportamenti più consapevoli.

56



Vacanze coi fiocchi

Sulle strade delle vacanze ci sono 1.000 vite da salvare. Sono quelle che, secondo i dati statistici, rischiano di andare perdute nel periodo luglio-agosto. Questa "strage annunciata" può essere contrastata. In strada troppe volte non si muore per caso. Si muore soprattutto perché in tanti non rispettano le regole mettendo in gioco la propria vita e quella degli altri.

Per questo è indispensabile far crescere una nuova cultura della strada e della responsabilità. Perché il semplice rispetto delle regole da parte di tutti renderebbe possibile - subito e a costo zero - la riduzione drastica delle vittime. Sono la cultura personale, il contesto sociale e la capacità di far rispettare le regole che portano all'adozione di comportamenti corretti o scorretti. Grande è il lavoro culturale ancora da compiere per rendere tutti più consapevoli della necessità di cambiare il nostro rapporto con la strada. Modificare una cultura radicata e i comportamenti consolidati non è facile, richiede tempi lunghi, un lavoro educativo e culturale continuativo.

Campagna a cura del Centro Antartide





**NASCE IL NUOVO ED UNICO CANALE
TELEVISIVO CHE TROVI DIRETTAMENTE
NELLA TUA AUTOFFICINA:
AUTOMOTIVE CHANNEL.**

INFORMAZIONE, FORMAZIONE, INTRATTENIMENTO, CURIOSITÀ ED EVENTI: L'AUTOMOTIVE VA IN ONDA SOLO SU AUTOMOTIVE CHANNEL* 24 ORE SU 24, PER ESSERE SEMPRE AGGIORNATO CON IL MONDO DELL'AUTOMOBILE. SINTONIZZATI SU UN UNICO CANALE TELEVISIVO. SCOPRILO IN ESCLUSIVA NELLE MIGLIORI AUTOFFICINE D'ITALIA.

Se sei un autoriparatore o un ricambista e vuoi Automotive Channel gratis nel tuo luogo di lavoro, scopri come fare chiamando il numero **199.199.783**

*Automotive Channel trasmette su piattaforma EuroBird 9, nuovo satellite con programmazione in chiaro e prima HD Tv.

www.automotivechannel.it

VIASAT SA SEMPRE DOV'È.



IL PRIMO, L'ORIGINALE, L'ANTIFURTO SATELLITARE.

Con Viasat sei sempre in contatto con la tua auto* e ti assicuri la massima tranquillità, grazie ai numerosi prodotti e servizi di protezione e sicurezza satellitare pensati apposta per il veicolo e per chi viaggia. In più, risparmi fino al 65% sulla polizza RC e fino all'85% sull'assicurazione furto e incendio**.

Chiama Viasat: 800 691 691 - www.viasatonline.it



*Compatibilmente con la copertura GPS/GSM. **Risparmio massimo riferito ad alcune polizze e limitatamente ad alcune compagnie polizze. Il proprio dettagliato è consultabile sul sito www.viasatonline.it