

FOCUS ASSICURAZIONI

A TUTTI
LA GIUSTA POLIZZA

FURTI AUTO

NE SPARISCONO 298 AL GIORNO
ECCO COME DIFENDERSI

RISCHIOSITÀ STRADALE

SCATOLA NERA
LA VIA MAESTRA

LOGISTICA & AUTOTRASPORTO

LA TELEMATICA SATELLITARE
CI PORTERÀ NEL FUTURO



GUIDA ALLA SICUREZZA 2015



Ania

Fondazione
per la Sicurezza Stradale



H24
VIASAT E SEMPRE CON TE



**Sicuri
FUORI**

Viasat appS, l'applicazione
per **smartphone** con il **pulsante**
di emergenza **SoS Phone**

**Tranquilli
DENTRO**

sosCall, il satellitare
che ti protegge
ovunque tu sia



First in Safety, Security and Services

www.viasatonline.it

800 691 691

sommario

3 I Big Data di Viasat e la società della conoscenza
Domenico Petrone
VIASAT GROUP

4 La sicurezza... e l'RC Auto guarda al futuro
Aldo Minucci ANIA e FONDAZIONE ANIA
per la Sicurezza Stradale

5 Le tante iniziative della Fondazione ANIA
FONDAZIONE ANIA per
la Sicurezza Stradale

9 La telematica satellitare ci porterà nel futuro
Marco Petrone VIASAT GROUP

10 IL FENOMENO CARO POLIZZE RC AUTO

10 Black Box, la "via maestra"
Paolo Ravicchio VIASAT GROUP

12 Tariffe più basse ma rimane l'emergenza
Maurizio Pompella UNIVERSITÀ DI SIENA

14 Ripensare l'RC Auto
Maria Rosa Alaggio
INSURANCE REVIEW e INSURANCE TRADE



16 RC Auto, parlano le assicurazioni
Andrea Jurkic
GRUPPO GENERALI
Oscar Foti ASSIMOCO
Davide Devietti Goggia
AXA ASSICURAZIONI
Tommaso Pugassi
CARIGE ASSICURAZIONI

20 Scatola Nera, perché si
Massimo Rosa ALTA FINANCE SPA e
DIGITAL BROKERS

22 Indagine sulle tariffe RC Auto
CITTADINANZATTIVA



24 Consumatori all'attacco: stop al caro polizze!
Fabrizio Premuti
KONSUMER ITALIA

25 Riforma dell'RC Auto: nel 2015 Scatola Nera e prezzi più bassi?
SOS UTENTI CONSUMATORI
ADICONSUM
FEDERCONSUMATORI

26 RISCHIOSITÀ STRADALE

26 Incidenti stradali: dove, chi, come e quando
ACI/ISTAT



28 Sulla strada giusta
Sergio Dondolini
MINISTERO
INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI

30 Prevenzione e tecnologia per la sicurezza stradale
Marco Giustini
ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ



32 Lo stile di guida? Lo si può insegnare

32 Trasgressione sì, ma "con moderazione"
AUTOScout 24

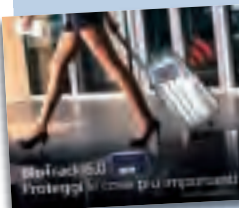
33 Drive in Italy la sicurezza è per tutti
FONDAZIONE ANIA
per la Sicurezza Stradale

34 Viasat fa scuola ecco la prima Academy "telematica"
Nicodemo Magliocca VIASAT GROUP

36 Stay connected!
Antonio Cernicchiaro UNRAE



38 Il noleggio va, nonostante tutto...
Fabrizio Ruggiero ANIASA



40 Contro i ladri vince la tecnologia
Francesco Signor
VIASAT GROUP

42 Statistiche

44 TRASPORTI & LOGISTICA

44 La sfida del futuro? Vincere la complessità
Massimo Getto VIASAT GROUP



45 ITS in Italia: opportunità e prospettive nazionali
Rossella Panero TTS ITALIA

46 Quando nel traffico si incontra la telematica
Rocco Giordano UNIVERSITÀ SALERNO

48 La tracciabilità, un valore al servizio del Made in Italy
Cinzia Franchini CNA - FITA

50 Verso una mobilità urbana 2.0
Carlo Maria Medaglia
ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ

52 Per toccare il futuro con le tue mani
Fernando Capozzi VIASAT GROUP

54 Niente logistica senza riforme
Carlo Mearelli ASSOLOGISTICA

55 Le tre chiavi del successo
CEVA LOGISTICS

56 TNT Italy: la ricetta della sicurezza
Guido Giachino TNT ITALIA



58 Recupera le accise sul carburante ...con un click!
Giovanni Lombardi TECNO ACCISE SRL

60 Differenziati!
Gianni Barzaghi DATAMOVE SRL

62 Statistiche

64 Fondazione Ania, 10 anni di successi
Umberto Guidoni, FONDAZIONE ANIA
per la Sicurezza Stradale



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



Viasat Group Spa



@viasatgroup
@viasatonline
@viasatfleet



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

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

Editoriale

Guardare al passato per immaginare il futuro

Guida alla Sicurezza compie 10 anni. Li festeggiamo con un'edizione speciale, realizzata in collaborazione con la Fondazione Ania per la Sicurezza Stradale, costituita dalle compagnie di assicurazione nel 2004 per contrastare il grave problema degli incidenti stradali attraverso progetti e iniziative volti a ridurre l'incidentalità e a salvare vite umane.

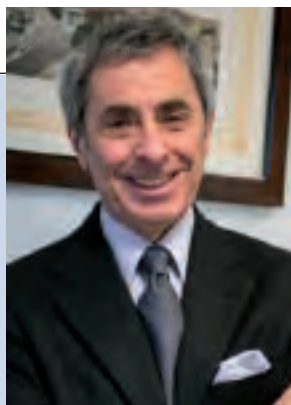
Un gemellaggio duraturo, quello tra il Gruppo Viasat e Fondazione Ania, all'insegna delle migliori tecnologie telematiche satellitari al servizio della sicurezza, condividendo esperienze importanti come è stata la campagna sulla "Scatola Rosa", un progetto di sicurezza rivolto al mondo femminile per il soccorso immediato in caso di incidente e per la prevenzione delle aggressioni. I primi 10 anni della Guida alla Sicurezza segnano un solco importante in un percorso, quello del Gruppo Viasat (1974 – 2014), lungo 40 anni vissuti intensamente correndo sempre incontro al futuro. Sarà un'edizione speciale, come detto all'inizio, pur conservando le peculiarità che hanno reso questa pubblicazione un punto di riferimento per le istituzioni, le aziende e i professionisti che si occupano di telematica satellitare applicata ai settori della sicurezza stradale, della sicurezza personale, del trasporto merci e della logistica. I prossimi cinque anni saranno fondamentali per stabilire le gerarchie di questo mercato in Europa e nel mondo. La sfida sono gli "analytics", ovvero i sistemi e i processi di analisi dei dati basate su tecnologie telematiche. Grazie ai Big Data (grandi aggregazione di dati) e all'"Internet of things" (l'estensione di Internet al mondo degli oggetti) gli automobilisti, le compagnie assicurative, le aziende di trasporto e la Pubblica Amministrazione potranno contare su nuove soluzioni e servizi personalizzati, in grado di premiare gli stili di guida virtuosi, migliorare l'efficienza del processo di gestione dei risarcimenti assicurativi, ottimizzare la logistica dei mezzi e delle merci, prevenire i rischi d'incidente per scarsa manutenzione dei veicoli o connessi alle cattive abitudini di guida.

Tutti questi dati possono essere elaborati in informazioni, quindi pesate e valorizzate allo scopo di trasformarle in conoscenza per comprendere i cambiamenti in atto e, di conseguenza, per farsi trovare pronti e allineati con l'evoluzione del mercato.

L'Italia sarà protagonista di questo cambiamento epocale? Ovviamente, ci auguriamo di sì nella speranza che non si ripetano gli errori del passato, come è accaduto nell'informatica, quando l'esperienza vincente dei precursori nazionali di quella rivoluzione (Olivetti in primis) è stata dispersa per scelte strategiche-politiche malauguratamente miopi.

Francesco Signor
Viasat Group

I Big Data di Viasat e la società della conoscenza



Intervista con [Domenico Petrone](#), Presidente VIASAT GROUP

Nei prossimi anni assisteremo a uno sviluppo esponenziale dei Sistemi Infotelematici Satellitari che cambieranno radicalmente il paradigma della mobilità dei mezzi e delle merci. Diventerà sempre più importante l'evoluzione e la classificazione delle migliori caratteristiche tecniche degli apparati satellitari, le cosiddette OBU (On Board Unit).

Insomma Presidente, il futuro è sempre più... conoscenza?

Occorrono soluzioni tecniche sofisticate in funzione del livello di complessità dei dati elaborati in informazioni utili per il cliente finale. La specializzazione di questi Big Data, elaborati dai Telematics Service Provider, consente di mettere a disposizione dei clienti conoscenze fondamentali per fornire, ad esempio, informazioni sul traffico per l'automobilista, servizi evoluti di assistenza in caso di sinistro, analisi specifiche per le Compagnie Assicuratrici, sino ai sistemi più sofisticati di gestione flotte (Fleet Management System), in grado di rendere più efficiente l'attività, ridurre i costi di esercizio e migliorare i margini operativi delle imprese di trasporto.

La rivoluzione prende forma, quindi...

Assolutamente sì. Stiamo parlando di una rivoluzione che permetterà alle Compagnie assicuratrici e alle aziende di trasporto più innovative di dotarsi di strumenti di Business Intelligence, capaci di elaborare un'enorme quantità di dati (Big Data), provenienti dai dispositivi di bordo, per trasformarli nei nostri centri di elaborazione in informazioni e conoscenze

specifiche, generando nuove opportunità di business.

Di quali informazioni parliamo?

L'infotelematica ha reso possibile l'elaborazione dei dati rilevati e inviati telematicamente alle Centrali Operative Viasat dagli apparati di bordo, nel rispetto doveroso e rigoroso delle norme a tutela della Privacy dei cittadini. Informazioni utili a determinare le caratteristiche di utilizzo del veicolo, le abitudini e lo stile di guida e la ricostruzione dinamica dell'incidente. Nascono così le cosiddette "Scatole Nere assicuratrici", installate a bordo del veicolo e proposte dalla Compagnia al proprio Cliente, secondo un principio molto semplice: se installi questo dispositivo satellitare, ti riconosco uno sconto significativo sulla tua polizza.

Scatola Nera che in Viasat cambia colore...

Noi di Viasat preferiamo chiamarla "BluBox" per dare un'idea più positiva, visto che il vantaggio di questi dispositivi, è bene ricordarlo, non sta solo nel risparmiare qualche centinaio di euro sulla polizza, ma avere a disposizione un Sistema Telematico Satellitare, in grado di generare servizi

di sicurezza più performanti che, in molti casi, possono salvare vite umane sulle strade.

I classici antifurti satellitari Viasat negli ultimi dodici anni si sono evoluti, affiancando alle tradizionali funzionalità di protezione, ulteriori servizi di assistenza e sicurezza per l'automobilista. Una soluzione in linea con le direttive dell'Unione Europea che, come noto, prevede l'obbligatorietà del sistema eCall per la chiamata automatica (Direttiva Europea 2002/22/EC del 7 marzo 2002) su tutti i veicoli di nuova omologazione dal 31 marzo 2018.

Una sfida per l'Italia e... per Viasat?

Siamo all'inizio di un nuovo percorso che vedrà impegnata Viasat nei prossimi anni per cogliere le opportunità di sviluppo non solo in Italia, ma soprattutto all'estero. La telematica ha grandi prospettive per il futuro anche in termini occupazionali, purché si liberino le aziende dai vincoli burocratici che le appesantiscono nella competizione globale. Ad oggi, anche in assenza di specifici interventi normativi, Viasat riesce a essere vincente. Immagini cosa potremmo fare, di più e meglio, in una situazione appena più favorevole.

La sicurezza... e l'RC Auto guarda al futuro

Intervista con Aldo Minucci, Presidente ANIA e di FONDAZIONE ANIA per la Sicurezza Stradale



La telematica ci porterà nel futuro. Determinerà un miglioramento degli stili di guida e una riduzione delle frodi ai danni delle Compagnie assicurative con evidenti ricadute positive sulla sicurezza stradale e sul portafogli degli automobilisti. Insomma, è la vera grande occasione da cogliere senza indugi.

Presidente Minucci, qual è la situazione degli incidenti stradali in Italia?

Sulle strade del nostro Paese muoiono ancora troppe persone. Se guardiamo

alla situazione dal 2000 ad oggi, il numero di morti è dimezzato, ma non possiamo ritenerci soddisfatti. Ora abbiamo di fronte un altro traguardo, quello dell'ulteriore dimezzamento delle vittime per il 2020, anno in cui si concluderà la Decade della sicurezza stradale indetta dalle Nazioni Unite.

Passando al suo ruolo di presidente di ANIA, qual è la situazione del settore Rc auto?

L'andamento del comparto danni è stato complessivamente positivo, con un utile di circa 2 miliardi se si guarda al 2013. Possiamo dire che la redditività è migliorata e il settore Rc auto ha registrato risultati positivi. Un fattore che ha permesso una riduzione dei prezzi praticati dalle compagnie.

A cosa è dovuto questo fenomeno?

Il volume della raccolta premi è diminuito per molteplici fattori. La crisi ha influito sui comportamenti degli italiani: c'è stata una forte riduzione nell'utilizzo delle automobili e nessuna crescita nel numero delle auto circolanti con un effetto immediato e diretto sulla frequenza sinistri e con essi il costo complessivo dei risarcimenti che il settore deve sostenere. Una situazione questa che ha portato alla ventisettesima discesa mensile consecutiva nei prezzi delle polizze che si sono ridotti, dal secondo semestre 2012 ad oggi, del 10%.

Molti puntano ancora il dito contro le compagnie di assicurazione e il caro polizze ...

La media dei prezzi italiani è più alta per una situazione che differenzia il nostro Paese dal resto d'Europa. Lo ab-

biamo detto anche noi. Un primo aspetto riguarda le condizioni della rete stradale italiana, che presenta criticità e complessità superiori determinando una maggiore sinistralità rispetto a quelle di altri paesi. A questo si aggiungono due ulteriori fattori: l'elevato livello di frodi ai danni delle compagnie assicurative e il sistema di valutazione dei risarcimenti delle lesioni gravi dovute ad incidenti stradali. Da oltre otto anni attendiamo l'approvazione delle tabelle – previste dall'art. 138 del Testo Unico sulle assicurazioni – di valutazione del danno, solo queste determinerebbero una riduzione del prezzo attuale delle polizze dal 3% al 5%.

Per il contrasto delle frodi assicurative ritiene che la tecnologia possa essere d'aiuto?

Certamente sì. In tal senso riteniamo che le Scatole Nere siano uno strumento indispensabile e rappresentano una grande opportunità per l'industria assicurativa e per i suoi clienti. La diffusione di strumenti telematici non solo aiuta gli assicuratori a misurare e a gestire in modo più preciso i rischi, anche a fini antifrode, ma fornisce agli assicurati una protezione maggiore in caso di incidente, piuttosto che nell'ipotesi di furto del veicolo. Oltre a questo, le Scatole Nere possono determinare un cambiamento degli stili di guida degli italiani, inducendoli a comportamenti più virtuosi e rispettosi delle regole della strada: una maggiore prudenza, più attenzione alla guida, ma anche riduzione della velocità. Tutti gli elementi che si potrebbero tradurre in una riduzione degli incidenti e, conseguentemente in un abbassamento delle polizze.

Le tante iniziative della Fondazione ANIA

A cura della FONDAZIONE ANIA per la Sicurezza Stradale

La Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale è una onlus costituita nel 2004 dalle Compagnie di Assicurazione per contrastare il grave problema degli incidenti stradali attraverso progetti ed iniziative volti a ridurre l'incidentalità e a salvare vite umane. La domanda di sicurezza è uno dei bisogni prioritari avvertiti dai cittadini e tra questi la sicurezza stradale risulta tra i più importanti. Per contrastare il problema dell'incidentalità stradale, la Fondazione ANIA mette in campo progetti e iniziative concrete volte a sensibilizzare l'opinione pubblica, a formare nel modo più completo chi si mette al volante di qualsiasi veicolo e a educare tutti i cittadini al rispetto del codice della strada. Allo stesso tempo, collabora con le maggiori istituzioni nazionali e locali, per avvicinarle ai problemi degli utenti della strada e migliorare le infrastrutture presenti sul territorio.

Un simulatore per la sicurezza stradale



La Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale mette a disposizione degli automobilisti un simulatore di guida dinamico per il miglioramento delle conoscenze delle tecniche di guida e delle modalità di intervento sui comandi del veicolo in caso di situazioni impreviste sulla strada. Il simulatore utilizza un software in grado di ricostruire i movimenti di un'automobile e di simulare varie situazioni di guida reali (ostacolo improvviso, fondo bagnato, fondo ghiacciato, ecc.). Oltre a questo, c'è la possibilità di ricostruire gli effetti della guida in stato psicofisico alterato (alcol e droghe).

Questo strumento rappresenta l'ideale evoluzione del simulatore di guida statico lanciato anni fa dalla Fondazione ANIA utilizzato nelle manifestazioni dedicate alla sicurezza stradale e portato in numerose scuole d'Italia. Rispetto alla versione statica, quella dinamica aumenta la percezione sensoriale di chi sta simulando la guida riproducendo, ad esempio, gli effetti di una sbandata o della perdita di controllo del veicolo. Al tempo stesso, si ha una maggiore e più realistica percezione dell'accelerazione e della frenata. Sono diversi gli esercizi che si possono fare al simulatore:

Sovra / Sottosterzo con una vettura a trazione anteriore o posteriore e in condizioni di scarsa aderenza lungo una curva. In questo esercizio l'utente impara l'uso corretto dell'acceleratore e dello sterzo percorrendo una curva in condizioni di scarsa aderenza. Sono previste infinite possibilità di esecuzione dell'esercizio, ciascun tentativo dà origine ad un punteggio positivo se l'esecutore ha previsto il rischio ed ha rallentato; un punteggio sempre positivo sarà assegnato all'utente che ha recuperato la situazione di sovra/sottosterzo correttamente

mentre ci sarà, un punteggio negativo, per errori, incidenti o infrazioni del codice della strada (es. velocità eccessiva).

Evitare un ostacolo improvviso. In questo esercizio si percorre un tratto stradale ed il software provvede ad attivare in maniera casuale un ostacolo simulando la situazione di una mancata precedenza, un pedone che attraversa la strada o un ostacolo improvviso al termine di un banco di nebbia. Sono previste infinite possibilità di eseguire l'esercizio, ciascun tentativo dà origine a un punteggio massimo se l'esecutore ha previsto il rischio ed ha rallentato, un punteggio sempre positivo sarà assegnato all'utente che ha recuperato la situazione di "evitamento" con il riallineamento della vettura, mentre ci sarà un punteggio negativo per impatto con l'ostacolo, uscita dalla sede stradale, errato allineamento della vettura, incidenti o infrazioni del codice della strada (es. velocità eccessiva).

Acquaplaning. In questo esercizio si affronta una situazione di acquaplaning generata da un classico accumulo di acqua lungo un percorso. Lo scopo dell'esercizio è quello di inse-

gnare all'utente che in questa condizione è fondamentale non intervenire sui comandi della vettura, perché darebbero luogo ad una condizione irreversibile. Il punteggio è valutato in base al rispetto del codice della strada ed alla previsione del rischio. Ci saranno penalità nelle seguenti condizioni: uscita dalla sede stradale, incidente, mancato rispetto del codice della strada, intervento sui comandi della vettura.

Tornante in condizioni di scarsa aderenza. In questo esercizio si giunge in un tornante alla fine del quale è presente una zona d'asfalto bagnato che mette in crisi l'assetto della vettura in uscita da una curva. Lo scopo dell'esercizio è quello di evitare il testacoda imparando le corrette manovre di correzione necessarie con sterzo e gas. Il punteggio è valutato in base al rispetto del codice della strada, alla previsione del rischio e all'esecuzione della correzione con sterzo e gas. Le penalità si manifestano nelle seguenti condizioni: uscita dalla sede stradale, incidente, mancato rispetto del codice della strada, errato allineamento della vettura a fine esercizio.



Adotta una strada alla 3ª edizione

Per arginare questo fenomeno e rendere più sicure alcune tra le principali arterie italiane, la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale e l'Arma dei Carabinieri

hanno lanciato la terza edizione del progetto "Adotta una strada".

Dal 10 ottobre all'8 dicembre 2014 è stata organizzata un'attività di controllo mirata su sei tra le più pericolose strade statali italiane: la via Aurelia, la

via Emilia, la statale Adriatica, la statale dello Stelvio, la via Casilina e la statale Jonica. Su queste arterie i Carabinieri hanno intensificato i pattugliamenti, soprattutto all'altezza dei cosiddetti black point, considerati i punti più pericolosi e a rischio incidenti, segnalati anche attraverso il progetto della Fondazione ANIA. Grazie al supporto delle Stazioni dell'Arma e dei Nuclei Radiomobile – competenti nei servizi di controllo a favore della viabilità ordinaria (urbana ed extraurbana) per complessivi 648.000 Km – è

Diminuiscono gli incidenti stradali in Italia ma ancora oggi in media ogni giorno muoiono 9 persone e 705 restano ferite. Le strade extraurbane si confermano purtroppo le più pericolose d'Italia.

stata condotta un'azione educativa incentrata sul rispetto delle regole della strada. Due le aree su cui si è concentrata l'azione dei militari: la guida in stato di ebbrezza e il trasporto dei minori in automobile. Per agevolare e aumentare i controlli, la Fondazione ANIA ha donato all'Arma dei Carabinieri strumenti per la rilevazione del

tasso alcolemico nel sangue: etilometri professionali, boccagli monouso e etilometri precursori sono andati ad arricchire la dotazione delle pattuglie dei Carabinieri. Al termine di ogni controllo, agli automobilisti trovati sobri è stato regalato un etilometro monouso per misurare autonomamente il proprio stato alcolemico. Inoltre i Ca-

rabinieri si sono concentrati anche su uno dei più grandi problemi connessi alla sicurezza stradale: il trasporto dei minori in automobile. Lo hanno fatto distribuendo un volantino che sintetizza e descrive gli articoli del codice della strada sull'argomento, con un focus sulle sanzioni in caso di trasgressione.

Nelle precedenti edizioni di questa iniziativa abbiamo ottenuto un grande consenso da parte degli automobilisti, con risultati confortanti in termini di riduzione degli incidenti, morti e feriti sulle tratte coinvolte dall'aumento dei controlli. Per aumentare il nostro raggio d'azione, abbiamo deciso di dedicare grande attenzione al trasporto dei bambini in automobile. Gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte per i bambini tra 0 e 13 anni.

Trasportarli correttamente in automobile significa preoccuparsi per la loro sicurezza. E' indispensabile che i genitori capiscano che il seggiolino e tutti i sistemi di ritenuta previsti dalla legge, sono fondamentali per la protezione dei minori trasportati in automobile e le regole del codice della strada si ispirano proprio al principio di protezione. Anche in questa terza edizione, lo scopo principale di "Adotta una strada" è stato quello di sensibilizzare i cittadini ai cor-

retti comportamenti alla guida, visto che oltre l'80% degli incidenti stradali è causato da errori umani.

Per quanto riguarda le strade coinvolte nell'iniziativa, sono state scelte le statali più pericolose d'Italia, considerando quelle con un'estensione maggiore di 100 chilometri.

Umberto Guidoni

Segretario Generale Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale

La nuova campagna di comunicazione ispirata ai comandamenti

Una campagna di comunicazione che si rivolge a tutti gli utenti della strada e, in particolare ai giovani. Cinque diversi spot che lasceranno un segno grazie alla fortissima componente emotiva. Dall'11 dicembre dello scorso anno è iniziata la trasmissione dei 5 nuovi spot in tutti i cinema italiani, ed alla metà di gennaio 2015 la campagna è stata trasmessa in tv. Il valore espressivo delle immagini e i contenuti fortemente valoriali, accentuati dalla presenza di attori di particolare bravura, hanno spinto verso una pianificazione molto sbilanciata sul cinema e sulla tv.

Negli spot l'intento è quello di ottenere un'attivazione emozionale ottimale per fare passare, in modo effi-

cace, il messaggio sotteso, il tutto nella cornice dei "Comandamenti", richiamo particolarmente significativo alle norme come regole di vita. Gli spot sono quindi tutti fondati sulla forza evocativa dei Comandamenti nella logica di principi senza tempo applicata alla circolazione stradale e sono rivolti soprattutto ai giovani. Attraverso le emozioni, attraverso il cuore, si vuole arrivare alle loro teste, al loro modo di pensare, in maniera tale che il messaggio resti impresso e contribuisca alla diffusione di una



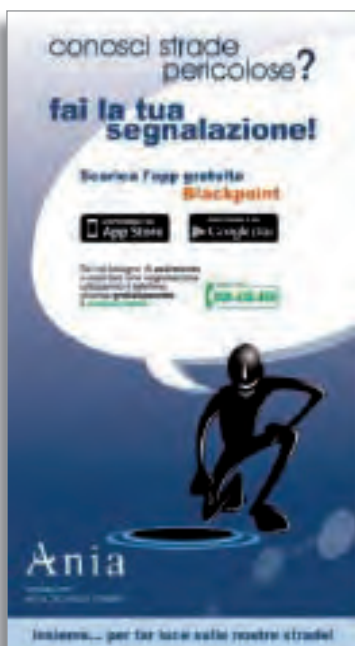
nuova cultura del rispetto delle regole della strada. Ciascuno spot focalizza l'attenzione sulle cause principali degli incidenti stradali come il mancato rispetto delle norme, l'alcol, la distrazione, ma anche su chi è più

esposto, ovvero gli utenti deboli, i giovani e i familiari delle vittime della strada.

Se gli incidenti stradali rappresentano di per sé una tragedia, la situazione è ancora più grave per gli under 30. Per questo la Fondazione ANIA punta su una campagna che possa sensibilizzare i giovani. Un dramma che è stato riassunto in "Onora il padre e la madre", ovvero il più "neorealista" degli spot, nel quale c'è un chiaro richiamo alle tra-

gedie del quotidiano, in particolare alle giovani vittime di incidente stradale e alle conseguenze sulla vita dei genitori. E poi, "Non rubare", "Non uccidere", "Non desiderare la donna d'altri", "Non commettere atti impuri" e "Onora il padre e la madre"; ognuno di questi comandamenti contiene in sé valori e regole che hanno attraversato i secoli e nei secoli hanno rappresentato i codici di comportamento più significativi nella vita delle persone. Proprio in

un momento in cui questi valori sembrano ormai quasi dimenticati, si è voluto richiamarli, ricordando con essi l'importanza del rispetto dell'altro, della vita, dell'attenzione che deve regolare le relazioni tra le persone. La forza dei filmati, l'impatto delle immagini, il realismo con il quale è stato girato il vissuto dei protagonisti, sono il valore aggiunto in grado di suscitare emozioni forti, capaci di sedimentare il messaggio.



Il 20% degli incidenti stradali è causato dallo stato delle infrastrutture: buche, curve della morte, incroci pericolosi e molto altro. Da oggi segnalare un Black Point è ancora più facile. È disponibile una App gratuita per Smartphone e Tablet. Una volta scaricata ed installata sul proprio dispositivo, basterà posizionarsi in prossimità di un Black Point, attivare l'App e scattare una foto: il sistema invierà la segnalazione alla Fondazione ANIA, che provvederà ad informare gli enti proprietari della strada affinché intervengano sul problema. L'App può essere scaricata gratuitamente sugli Smartphone An-

Segnalare un Black Point non è stato mai così facile

droid collegandosi al play store e sugli Smartphone e Tablet Apple collegandosi all'App store.

Il progetto Black Point della Fondazione ANIA è nato nel 2008 e, in 6 anni, sono state raccolte migliaia di segnalazioni sui punti pericolosi della rete stradale italiana. Oltre alla nuova App, restano disponibili i sistemi tradizionali per segnalare i Black Point:

- un indirizzo e-mail info@smANIAdisicurezza.it,
- un numero verde gratuito: 800.433.466,
- un numero per gli sms/mms: 331/2687575
- un recapito postale a cui gli automobilisti possono segnalare i punti particolarmente pericolosi della rete stradale.

Con questa iniziativa, patrocinata dal Ministero delle Infrastrutture, la Fondazione da sempre vuole dare voce a chi circola sulla strada. Per questo è stato reso operativo un portale dedicato: www.smANIAdisicurezza.it. In base alle segnalazioni ricevute, la Fondazione sensibilizza gli enti preposti affinché rimuovano gli elementi di rischio di circolazione sulla strada.

La Fondazione ANIA provvede a monitorare l'attività degli Enti competenti e ne dà informazione a tutti coloro che hanno effettuato la segnalazione. Inoltre, il portale è provvisto di una banca dati con l'indicazione dei punti neri e di un sistema cartografico in grado di indicare i percorsi più sicuri.

Uno strumento molto utile del portale, è la ricerca dei Black Point lungo una strada o in una città: fornito il nome della via e del comune, vengono elencate testualmente e graficamente tutte le segnalazioni già registrate. L'ulteriore sviluppo del progetto ha portato all'interfaccia con i navigatori satellitari, di cui molte automobili sono dotate.

Servendoci di questa tecnologia si può allertare il guidatore mentre si sta avvicinando ad un Black Point già segnalato. Il sistema di navigazione riproduce un segnale acustico per attirare l'attenzione del guidatore dell'approssimarsi di un punto pericoloso della circolazione.

Si può scaricare gratuitamente il software ed installarlo sul proprio navigatore collegandosi al sito blackpoint.smANIAdisicurezza.it.

Investire sulla ricerca di nuove soluzioni tecnologiche per la sicurezza. Cosa vede nel domani?

Viasat ha influenzato fortemente lo sviluppo della Telematica Satellitare nel nostro Paese e i nostri servizi sono in grado di incidere significativamente sulla sicurezza di coloro che si mettono alla guida e sull'efficienza del Sistema di Trasporto e della Logistica Nazionale, a tutto vantaggio dei cittadini, degli automobilisti, delle aziende di trasporto e della collettività più in generale. Nel futuro ci aspettano scenari fino a poco tempo fa inimmaginabili. O immaginabili solo

Sorprendere la crisi rilanciando il proprio business. Rafforzare ulteriormente una riconosciuta leadership di mercato grazie a una strategia di ampio respiro e a una visione di lungo periodo. In una parola, internazionalizzare. Questa la scelta di Viasat, uno dei principali player continentali specializzato nella realizzazione di sistemi di localizzazione e sicurezza di bordo, che continua ad affacciarsi all'estero con successo: ultima tappa l'Inghilterra.

La telematica satellitare ci porterà nel futuro

Intervista con [Marco Petrone](#)

Corporate Development Manager, VIASAT GROUP

nei laboratori. Smart City in cui la mobilità diverrà rapida, economica, ecosostenibile, condivisa, sarà un habitat perfetto per la Telematica Satellitare. E Viasat sarà un gruppo internazionale impegnato nella sfida di diffondere le proprie tecnologie nel mondo.

Un processo di internazionalizzazione già ben avviato...

La crescita del Gruppo è figlia di una strategia che ci ha portato a focalizzarci al massimo sui principali mercati di riferimento della telematica satellitare in Italia (assistenza e protezione dal furto per i clienti consumer, soluzioni e servizi per le compagnie assicurative, sistemi evoluti per la gestione flotte aziendali e nel trasporto merci e persone) e replicare il modello italiano sui mercati europei più interessanti, come testimonia lo sbarco sul mercato spagnolo con la Viasat Servicios Telemáticos e la recente acquisizione del 70% del capitale della società inglese Enigma Telematics, specia-

lizzata nel segmento del fleet management services dell'industria telematica.

Mi sembra di capire che avete una strategia ben precisa. È così?

Certamente. Quest'ultima acquisizione nella strategia del Gruppo consente l'ulteriore sviluppo delle competenze e capability internazionali, ora forte di una presenza diretta in quelli che vengono generalmente considerati i tre Paesi europei di maggiore interesse per la diffusione di queste tecnologie (Italia, Regno Unito e Spagna), oltre a una presenza indiretta in più di venti Paesi in Africa e Medio Oriente, attraverso rapporti di distribuzione con operatori locali. Un passaggio importante per Viasat Group che punta a essere un aggregatore di aziende eccellenti del settore in Europa.

Insomma, quando si parla di Made in Italy si parla anche di telematica...

Se è vero che il Made in Italy è sinonimo di qualità, passione, innovazione ed eccellenza, la telematica rientra in quei prodotti e servizi che fanno del nostro Paese un simbolo del bello e del saper fare. Inutile sottolineare che per mantenere questi presupposti occorre investire con continuità ed oculatezza in sviluppo tecnologico e coltivare all'interno delle nostre aziende i talenti che ci permetteranno di continuare ad eccellere. Lo sbocco ai mercati internazionali fa poi parte del naturale percorso di crescita delle aziende. Solitamente dopo il consolidamento sul mercato domestico le aziende di successo ampliano il loro orizzonte verso altri Paesi ed altri contesti e così facendo divengono più efficienti, con maggiori dimensioni e maggiormente capaci di creare valore nel medio, lungo periodo. Nel Gruppo Viasat la crescita internazionale viene vissuta come un'opportunità ed una sfida.

La Scatola Nera rappresenta una grande opportunità per l'industria assicurativa e i suoi clienti. La diffusione di strumenti telematici non solo aiuta gli assicuratori a misurare e a gestire in modo più preciso i rischi, anche a fini antifrode, ma fornisce agli assicurati una protezione maggiore in caso di incidente, piuttosto che nell'ipotesi di furto del veicolo. I vantaggi offerti dalla tecnologia vanno nelle due direzioni. Le Scatole Nere, proprio perché svolgono una pluralità di funzioni, rappresentano la via maestra per ottenere un abbassamento dei prezzi della RC Auto.

Black Box, la “via maestra”

A cura di **Paolo Ravicchio**

Responsabile Business Unit Insurance, VIASAT GROUP



Il dibattito sempre attuale e sempre vivo sul tema “caro polizza”, che vede in perenne contrapposizione gli automobilisti e le compagnie d'assicurazioni, sarà destinato a riproporsi in continuazione fintanto che l'Italia continuerà a detenere contestual-

mente il poco invidiabile record europeo dei prezzi più alti per l'assicurazione auto e del più elevato tasso di speculazioni e frodi sui sinistri. E' evidente infatti di come i due risultati si condizionino reciprocamente e di come siano espressione dello stes-

so circolo vizioso che fino ad oggi nessuno è stato in grado di interrompere. Fortunatamente però i tempi sembrano finalmente maturi per un cambiamento effettivo e radicale attraverso il contributo che, anche in questo settore, può essere apportato dalle nuove tecnologie.

La Scatola Nera si è infatti dimostrata strumento indispensabile per contrastare efficacemente non solo i furti ma anche i furbi. È dimostrato, infatti, che l'utilizzo della tecnologia satellitare sulle auto sia molto utile per smascherare le frodi alle compagnie assicurative, permettendo una trasparenza ed efficienza nella gestione dei sinistri che si può trasformare in significative riduzioni dei premi di polizza per l'utente finale. Al raggiungimento di tale risultato concorre inoltre la significativa diminuzione dell'incidentalità stradale che si rileva per le auto dotate di tale tecnologia.

La telematica satellitare consente poi alle imprese d'assicurazione di offrire ai propri clienti nuovi prodotti personalizzati e più convenienti, quali le polizze “pay per use”, il cui premio è calcolato in base ai km percorsi, o le più evolute polizze “pay as you drive”, la cui tariffa è costruita in base al profilo di rischio specifico del cliente e determinato non solo dal chilometraggio, ma anche dallo stile e dalle abitudini di guida.

Va anche rimarcato che l'installazione della Scatola Nera rappresente-

rebbe una tappa importante in direzione del sistema eCall per la chiamata automatica di emergenza al 112, previsto dall'Unione Europea, che ne ha prescritto l'obbligatorietà su tutti i modelli di auto di nuova omologazione a partire dal 2018.

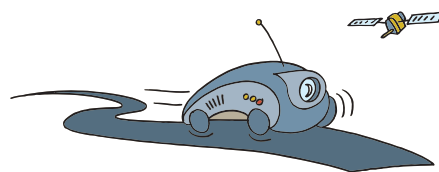
A completamento dell'insieme di vantaggi e benefici della Scatola Nera è però fondamentale sottolineare non solo l'effetto calmierante sui costi dei sinistri e conseguentemente di polizza, ma anche la sua valenza di "salvavita" in quanto, prima di tutto, strumento di assistenza, protezione e sicurezza per chi è al volante. Infatti, in caso d'incidente, invia un allarme automatico verso la Centrale Operativa dedicata (attiva 24 ore su 24, 365 giorni l'anno) per consentire la localizzazione puntuale del veicolo e l'invio tempestivo degli eventuali soccorsi necessari. In tal senso, le cronache giornalistiche riportano spesso casi di automobilisti gravemente feriti raggiunti tardivamente dai soccorsi proprio per la difficoltà di rintracciarne esattamente la posizione. Se le vetture in questione avessero a bordo un dispositivo satellitare, la localizzazione risulterebbe estremamente rapida e, conseguentemente, lo sarebbero anche gli interventi di soccorso.

È importante però sottolineare come le utilità e le prestazioni descritte non si ottengano semplicemente mediante l'installazione del dispositivo elettronico a bordo del veicolo, ma occorra la competenza e professionalità di un "telematic service provider" per far in modo che, dai dati grezzi registrati, si ricavano informazioni e dalle informazioni le conoscenze e le opportunità per soddisfare le diverse esigenze di Compagnie, di aziende di trasporto, di singoli automobilisti, tramite servizi ad alto valore aggiunto. Se quindi la "Black Box" non è una "magic box", che attraverso la sua semplice presenza sul veicolo produce automaticamente tutti i suoi vantaggi, al tempo stesso si deve rilevare quanto sia in realtà differente e deci-

samente più ampio e positivo l'ambito applicativo di tale tecnologia rispetto al concetto più comunemente e tristemente noto di "Scatola Nera" e di quanto, attraverso invece una specifica e professionale gestione della stessa ed un adeguato supporto all'utilizzatore, si possano avere degli effetti, non magici, ma molto concreti e ugualmente strabilianti. Non si possono non definire tali ad esempio una riduzione del 25 % della frequenza sinistri; un tasso di ritrovamento dei veicoli rubati con BluBox Viasat del 82% contro una media nazionale del 41%, un abbattimento del 50% dei tempi di intervento dei soccorsi in caso di incidente.

Insomma, le Scatole Nere, o come si definiranno più appropriatamente in futuro, rappresentano la via maestra per ottenere molteplici benefici e a vantaggio di tutti: in primis imprese d'assicurazione e consumatori, mettendo finalmente d'accordo entrambe le categorie, ma anche aziende di trasporto, istituzioni, professionisti della variegata ed articolata filiera di gestione del sinistro, ecc...

Per queste considerazioni si ritiene che l'utilizzo di questi dispositivi telematici debba essere ulteriormente e più efficacemente promosso per Legge attraverso opportuni ed urgenti provvedimenti.



Ania
Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

Rc Auto: **3 milioni** di black box **in Italia** nel 2014

Le scatole nere più che raddoppiano nel giro di due anni. Il nostro paese è leader mondiale

Le scatole nere sono sempre più popolari tra gli automobilisti italiani. A fine 2014 saranno circa 3 milioni i dispositivi elettronici installati nelle autovetture della penisola. La stima viene dall'ANIA, l'associazione delle imprese assicuratrici che da tempo monitora l'evoluzione delle nuove tecnologie nella r.c. auto. La diffusione degli ultimi anni è stata assai rapida. A fine 2012 risultavano 1,2 milioni di scatole nere utilizzate dagli assicurati e, a fine 2013, il loro numero era già salito a 2 milioni di esemplari. Con il nuovo salto in avanti l'Italia conferma il suo ruolo di leader mondiale in questa tecnologia.

Un simile successo è avvenuto per effetto della naturale dinamica del mercato, caratterizzata da un'offerta di prodotti e servizi sempre più evoluta e dalla disponibilità al cambiamento degli automobilisti, attirati da favorevoli condizioni contrattuali che le polizze con scatola nera recano con sé.

Per promuovere lo sviluppo del mercato non vi è dunque bisogno di imporre sconti in misura predefinita rispetto ai contratti tradizionali. Disposizioni di questo tipo farebbero venire meno la flessibilità di cui il mercato ha bisogno. E si correrebbe il rischio di frenare la diffusione dei nuovi strumenti telematici invece di favorirli.

Ciò non significa che, in generale, l'utilizzo delle scatole nere non comporti riduzioni tariffarie anche consistenti a beneficio dei consumatori, soprattutto i più giovani. Secondo una recente indagine dell'ANIA (ottobre 2014) bonus-malus (tra la prima e la quarta) è stato rilevata una significativa riduzione del rischio assicurativo per quanti nel 2013 avevano sottoscritto un contratto con scatola nera. Nella gran parte delle province è risultato, in particolare, un rilevante calo del premio puro assicurativo, cioè del premio necessario a coprire il costo medio dei sinistri. Rispetto a polizze prive di scatola nera il premio puro è risultato inferiore di circa il 38 % a Roma, di oltre il 40 % a Napoli e Bologna, e addirittura di oltre il 60 % a Palermo. Naturalmente le scatole nere non possono essere considerate una panacea per tutti i mali. Non riducono, in particolare, l'importanza di campagne di educazione stradale atte a diffondere una cultura di rispetto delle regole, soprattutto tra le giovani generazioni.

L'utilizzo dei contratti assicurativi con black box rappresenta uno strumento utile "per abbattere i prezzi della r.c. auto nelle zone ad alto rischio di frode", ha recentemente riconosciuto il presidente dell'Antitrust Giovanni Pitruzella che ne ha auspicato una maggiore diffusione.

"Il principale cambiamento che stiamo osservando con l'introduzione delle scatole nere - osserva il presidente dell'ANIA, Aldo Minucci - attiene agli stili di guida degli automobilisti. Laddove le polizze prevedono un ulteriore sistema premiante in termini di prezzo a fronte di comportamenti virtuosi monitorati dai dispositivi telematici, gli italiani reagiscono positivamente. Rispettano le regole, diventano automobilisti più prudenti. Stiamo insomma assistendo a una sorta di rivoluzione culturale che si accompagna anche a un costo più contenuto delle coperture assicurative".

Calano le polizze RC Auto, ma di poco. E già nel 2015 per una certa tipologia di automobilisti i prezzi sono in rialzo. Intanto l'Italia nell'Ue resta il Paese che paga più di tutti; un salasso per milioni di cittadini che ha purtroppo assunto una ulteriore connotazione di urgenza nell'attuale contesto di crisi economica del Paese. È ora di ripensare l'RCAuto anche alla luce delle innovazioni tecnologiche e, in tal senso, la Scatola Nera rappresenta un presidio di "formidabile utilità".

no le criticità da tempo evidenziate; continuano infatti ad esservi differenze enormi nell'incidenza dei sinistri a seconda della provincia presa in considerazione, dal 9 al 35 per cento, ad esempio, per quanto riguarda i sinistri con danni fisici. E lo stesso si può dire per l'incidenza dei furti e delle frodi.

Da quali voci sono giustificati gli alti premi RC Auto?

Sotto il profilo tecnico non si può che essere d'accordo che il livello del premio risulta da una stima che tiene conto anzitutto della sinistralità e dell'ammontare medio del sinistro; o se

Tariffe più basse ma rimane l'emergenza

Intervista con [Maurizio Pompella](#)

Professore associato Economia delle Assicurazioni, UNIVERSITÀ DI SIENA



Qual è l'andamento degli ultimi anni dell'RC Auto in Italia? Quali sono i numeri più significativi?

La tendenza più recente, dal 2013, è per una contrazione significativa sia

dei premi del lavoro diretto che degli oneri per sinistri, la seconda persino più evidente. Il che significa – nonostante la congiuntura sfavorevole – un miglioramento degli indici. Resta-

si preferisce del valore atteso del risarcimento. Su questa stima hanno inciso, e tuttora incidono, elementi che tendono ad essere da sempre peculiari del nostro mercato, addirittura con connotazione specifica – come si è detto – a seconda delle aree del Paese. Su frequenza ed entità dei sinistri incidono una serie di circostanze di fatto, quali l'anzianità media del parco vetture circolanti, le dotazioni di sicurezza mediamente presenti, viabilità e manutenzione delle strade, ed altre ancora, rispetto alle quali si registrano differenze obiettive fra una regione e l'altra.

Perché in Italia si paga di più rispetto ad altri paesi europei?

La questione è abbastanza complessa. Oltre alle ragioni appena ricordate, vi sono probabilmente elementi che hanno a che fare con il mercato in senso più ampio. Se equità signifi-

ca che la tariffa ha una base tecnica di calcolo, cioè che il premio risulta fedelmente calcolato in base a una probabilità, il prezzo – quali che siano le ragioni della maggiore sinistralità in Italia – è comunque equo. Il problema sta nel fatto che in molti casi non è sostenibile per il consumatore; ma sarei per dire per le famiglie, visto che è poi il bilancio familiare a soffrire dei rincari. Il fatto d'altra parte che nel nostro Paese i rincari abbiano avuto un trend disomogeneo, con punte anche del 25% da un anno all'altro, e con differenze molto marcate fra una compagnia e l'altra, non trova alcuna giustificazione teorica. Nei rincari avuti a fronte di una sinistralità a tratti crescente si nascondono certamente anche difetti di efficienza, o nella qualità dei processi, che sono esclusiva responsabilità delle Compagnie – naturalmente le meno performanti – e forse anche di chi ha in carico la vigilanza sulle stesse.

Ripensare l'RC Auto grazie al supporto delle Scatole Nere. La telematica sembra oggi strumento indispensabile ...

Non c'è dubbio che la cosiddetta "Scatola Nera" rappresenti un presidio di formidabile utilità ad esempio nella prevenzione delle frodi. Il nostro Paese è peraltro leader in questo settore industriale, e vi sono già tre milioni di dispositivi in circolazione. Penso tuttavia che, per potersi vedere degli effetti al livello aggregato sulla struttura dei prezzi, l'impianto debba diventare obbligatorio, anche perché l'installazione volontaria tende a concentrare automobilisti virtuosi e a lasciare fuori quelli che chiameremmo i furbi, che invece rappresentano il problema. L'installazione sui veicoli pesanti di sistemi di monitoraggio anche molto meno sofisticati ha mostrato comunque risultati certi in merito alla riduzione dei sinistri e della gravità degli stessi.

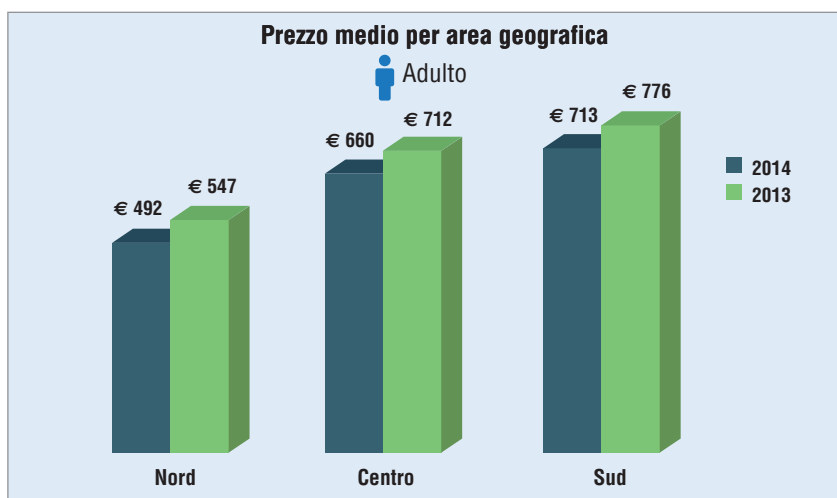
Naturalmente bisogna decidere su chi far ricadere l'onere di una installazione obbligatoria, magari di serie, se sulle Assicurazioni (che oggi ricono-

scono uno sconto importante a chi installa il dispositivo), sul cliente, o sui costruttori, che poi trasferirebbero il costo sul listino. La ragione di molte delle attuali perplessità sta probabilmente nella difficoltà a trovare un accordo su questo. C'è poi un problema di privacy: in Italia è molto avvertito, ma non so quanto genuinamente, visto che chiunque abbia un cellulare è comunque di fatto "tracciato".

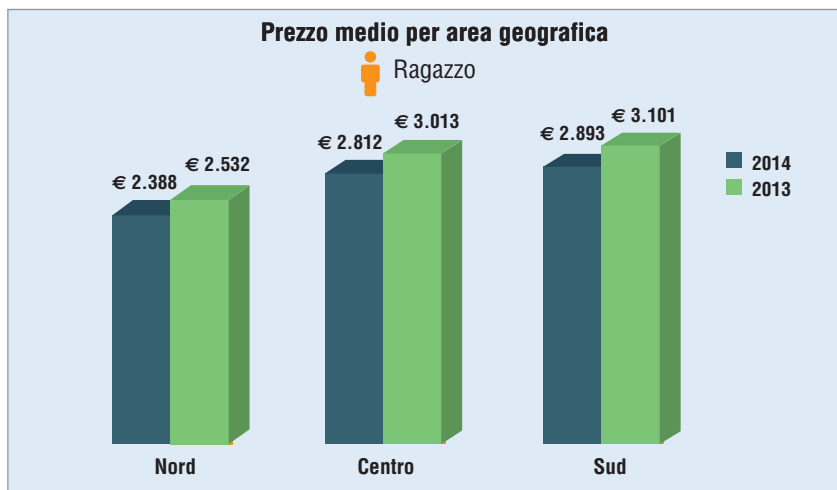
Alla luce di queste e/o altre considerazioni, quale "speranza" può dare agli automobilisti italiani?

Pochi anni restituiranno ai nostri automobilisti, con l'impiego diffuso delle tecnologie, l'equità che meritano nel calcolo del premio, stavolta nel

senso della congruità; magari con uno sforzo condiviso da parte di tutti: costruttori, Compagnie, e naturalmente le istituzioni. Tutti ricordano la fase in cui era facile vedersi riconosciuto di serie, all'acquisto di un veicolo, l'airbag (che serve come è noto dopo il sinistro, o quando il sinistro si verifica) e non anche l'ABS (che serve invece ad evitare l'incidente); oggi entrambi i presidi sono disponibili sempre, ancora una volta con benefici evidenti. In un futuro prossimo avremo veicoli dotati di sistemi di sicurezza e di rilevazione che lasceranno sempre meno spazio al dubbio sulla dinamica dei sinistri, e per conseguenza, è ovvio, anche agli incrementi ingiustificati delle tariffe.



Fonte: CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi & Tariffe



Fonte: CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi & Tariffe

Ripensare l'RC Auto

Intervista con [Maria Rosa Alaggio](#)

Direttore di INSURANCE REVIEW e INSURANCE TRADE

Conciliare redditività e servizio al cliente tra investimenti, riforme, sentenze, riorganizzazione dei processi liquidativi e attività antifrode. Per il settore assicurativo intervenire su tariffe e costi dei sinistri significa confrontarsi con le decisioni del regolatore e del legislatore, in uno scenario che richiede, in nome della tutela del consumatore, l'applicazione del principio di mutualità e maggiore concorrenza. Gli effetti della crisi, con la relativa evoluzione del mercato, così come le spinte normative e giuridiche, impongono un ripensamento strategico e organizzativo del Ramo Auto e della gestione dei sinistri, capace di garantire per il futuro la sostenibilità del comparto e del sistema assicurativo.



Che livello di conoscenza hanno i consumatori della propria polizza auto?

Da numerose ricerche realizzate sul tema emerge che i consumatori apprezzano la possibilità di scegliere la propria polizza auto confrontando i vantaggi offerti in termini di risparmio. Le compagnie dirette e i comparatori hanno favorito, complici la crisi economica e le tariffe salate (soprattutto in alcune Regioni del nostro Paese), una maggiore vicinanza degli italiani all'RC Auto. Anche le campagne pubblicitarie di alcune compagnie hanno contribuito ad accrescere l'attenzione della popolazione, in alcuni casi puntando sul risparmio e in altri sul servizio di assistenza. Molto però resta ancora da fare per informare i cittadini su elementi fon-

damentali contenuti in polizza, a partire dall'importanza della rivalsa, dalle garanzie fornite e dalle esclusioni. Per sensibilizzare gli italiani sul ruolo dell'RC Auto (da non vivere come un obbligo) è necessario quindi superare la logica del prezzo e motivare con più chiarezza la presenza o l'assenza di coperture, con particolare attenzione ai rischi che si possono correre se si rinuncia a determinate condizioni.

Un mercato quello delle polizze auto veramente libero? Concorrenza vera o ... mascherata?

Le spinte dell'Antitrust e di Ivass puntano a creare un mercato più libero e competitivo. Anche le condizioni di mercato hanno condotto le compagnie assicurative a differenziare la

propria offerta RC Auto, facendo leva su tecnologie che consentono di monitorare i comportamenti dell'assicurato alla guida, il rischio di furto o la dinamica degli incidenti. L'orientamento a una maggiore personalizzazione della polizza si concentra però ancora troppo sul prezzo, con politiche al ribasso. Le tariffe vengono spesso modificate per le più svariate ragioni, tra cui spicca il caso di acquisizioni di portafogli a seguito dell'inserimento di un nuovo intermediario, al quale si concedono, per mantenere il cliente della ex impresa, contributi economici di favore e sconti importanti. Si crea così una concorrenza in realtà basata ancora una volta solo sul premio. La libertà deve invece implicare un contratto con garanzie utili e un giusto costo per tutti.

La sfida va colta in un mercato estremamente concentrato (detenuto da pochi grandi gruppi assicurativi, oltre che con comparazioni basate solo sul prezzo), che dovrà nel tempo continuare a garantire reale concorrenza e differenziazione di prodotti tra loro competitivi.

Tra Fascicolo informativo, Nota informativa, questionario adeguatezza, Modelli vari, siamo sulle 70 pagine. Si può parlare di semplificazione e trasparenza?

Siamo ancora piuttosto lontani da una condizione di semplificazione e trasparenza, anche se molti tentativi in questa direzione sono stati fatti. Penso che ancora, salvo lodevoli eccezioni, l'assicurato legga poco o non si renda conto esattamente di ciò che ha sottoscritto. Servono maggiori sforzi da parte del legislatore, del regolatore e del settore assicurativo.

Le conseguenze di questa situazione, del resto, nascono spesso di fronte a un sinistro grave: l'"impugnativa dell'adeguatezza", sempre a causa della tendenza del costo al ribasso e a garanzie contrattuali poco chiare, può rivelarsi particolarmente onerosa per tutti!



Incidenti fantasma, truffe da record, 3 milioni e mezzo di auto che circolano senza assicurazione. E gli automobilisti onesti e virtuosi pagano per tutti...!

Il tema delle truffe rappresenta uno dei più controversi relativi all'RC Auto. Le Compagnie investono da tempo in attività antifrode e moltissimo è stato fatto dal punto di vista organizzativo per intervenire sulla filiera della liquidazione. La collaborazione tra vari Istituti, l'incrocio dei dati e la scatola nera sono valori su cui puntare sempre più. Tutto questo rischia però di non garantire i risultati attesi, per non continuare a penalizzare gli automobilisti virtuosi, senza interventi legislativi incisivi (con particolare riferimento ai danni gravi alla persona), il superamento di troppi interessi di parte e in generale un maggiore senso di responsabilità da parte di professionisti e cittadini.

Ridurre i prezzi per gli assicurati sarebbe facilissimo: la telematica, la Scatola Nera, può far miracoli, non crede?

Ridurre i prezzi per gli assicurati è possibile attraverso la tecnologia, la consapevolezza del consumatore nel momento in cui si confrontano le tariffe, la scontistica già applicata da Compagnie e intermediari. Ma il valore della tecnologia non risiede solo nel prezzo. Con la telematica e la Scatola Nera è possibile soprat-

tutto profilare il cliente, personalizzare la polizza, costruire garanzie per l'RC auto con servizi a valore aggiunto capaci di introdurre elementi di competitività in questo comparto. Le compagnie dovranno proseguire nella loro attività di sperimentazione e di innovazione proprio per valorizzare la componente di servizio, in cui la tecnologia è centrale, e contribuire ad avvicinare il consumatore alla conoscenza della propria polizza.

Ripensare l'RC auto oggi in Italia è possibile? I tempi sono maturi per agire verso la clientela, che attende un rinnovamento reale?

I tempi sono maturi per rinnovare il comparto. Anche perché le Compagnie dovranno fare i conti con il trend strutturale di riduzione del premio medio e con l'impatto che questo avrà sull'andamento complessivo dell'RC Auto in futuro. Mantenere la promessa di mutualità, alla base del contratto assicurativo, significa oggi mettere in campo nuove energie basate sulla vicinanza al cliente, sul servizio offerto, sulla qualità e la trasparenza della relazione. Il rinnovamento reale parte dalla necessità di semplificare e usare un linguaggio meno oscuro, dalla capacità di spiegare il valore e il costo delle singole garanzie offerte, dalla qualità dei servizi offerti al cliente, anche in un'ottica di cross selling.

RC Auto, parlano le assicurazioni

Non aver paura di sperimentare, e mantenere una sincera vocazione verso l'innovazione. Sono i due elementi indispensabili per fare in modo che una novità tecnologica possa avere un risvolto pratico e positivo, capace di instaurare una nuova forma di rapporto con il cliente. Ed in tal senso, l'utilizzo della Scatola Nera ha aperto una nuova era, ricca di possibilità per le Compagnie.



Più spazio alla tua sicurezza più alto il tuo risparmio

Intervista con [Andrea Jurkic](#)

Insurance Telematics Product Manager, GRUPPO GENERALI

Quanto l'utilizzo delle Scatole Nere legate alle polizze auto ha aperto nuove opportunità per le compagnie?

Sicuramente molto. Il Gruppo Generali, in particolar modo in Italia, sta lavorando da tempo in modo strutturato sulla Telematica: in primis nel segmento Motor con le Black Box, le Scatole Nere professionalmente installate nelle auto, ma in via sperimentale anche su altri aspetti del sempre più diffuso IoT – Internet of Things: quelli che riguardano l'Health e l'Home Insurance.

La Telematica Auto e le analisi delle informazioni provenienti dalle Scatole Nere hanno aperto la possibilità di profilare il rischio e creare il prezzo assicurativo basandosi su nuovi parametri tariffari che valorizzino dove, quando e come si guida. In futuro abbinamento con quelle eterogenee legate al traffico, meteo e profili del Cliente caricati in modo trasparente sui social network quali LinkedIn, ci danno la possibilità di comunicare con loro con un linguaggio nuovo e basato sulla trasparenza e fiducia reciproca.

Prodotti sempre più personalizzati ad un costo accessibile. Insomma risparmio e sicurezza due facce della stessa medaglia?

Risparmio e Sicurezza sono gli aspetti più visibili e tangibili dei vantaggi competitivi che le polizze telematiche generano, ma molteplici sono i fattori sottostanti che ci hanno permesso di abilitare in modo differente diverse fasi del processo industriale assicurativo. Tra questi ci piace ricordare che molte strutture organizzative sono coinvolte a generare tale valore aggiunto: l'Attuariato, può profilare il rischio e fare pricing attraverso nuovi parametri tariffari che si aggiungono a quelli tradizionali legati ad anagrafica del cliente e territorialità; il Marketing ha nuovi strumenti di Customer Relationship Management per segmentare la popolazione dei Clienti; Europ Assistance, può garantire per la prima volta servizi di assistenza proattivi e in tempo reale; la Liquidazione Sinistri, ha una fotografia puntuale delle dinamiche dell'incidente; l'Antifrode, può confrontare la "perizia telematica" con le informazioni dichiarate dal Cliente.

Cosa ha portato all'azienda questa sincera vocazione verso l'innovazione?

Un approccio cliente-centrico è ciò che ci ha condotto in questi anni verso le scelte che abbiamo sviluppato come Gruppo Assicurativo. In tema di customer-centric approach, diversi altri settori e taluni mercati rappresentano as-

solutamente un'eccezionale bacino di confronto e di esperienze da mutuare nel mondo assicurativo. Il rischio concreto per coloro i quali non riusciranno ad innovare, attingendo da questo variegato, complesso e mutevole scenario è quello di dover competere in un futuro non troppo lontano con nuovi player che giocheranno un ruolo determinante stravolgendo le attuali logiche di business introducendo servizi basati su tecnologie esistenti ma utilizzate per altri scopi e soprattutto mettendo in campo capacità di calcolo analitiche superiori a quanto espresso fino ad oggi dal mercato delle tradizionali Compagnie Assicuratrici.

Che risposta avete dai consumatori?

Le esperienze nel mondo Motor Telematics non solo ci hanno permesso risultati di successo anche in confronto con i nostri peer competitors, ma ci hanno dato la possibilità di dialogare con i nostri Clienti con modalità prima sconosciute, permettendoci di avere con loro nuovi "momenti della verità", non solo quelli legati al pagamento o rinnovo del premio assicurativo e alla gestione del sini-

stro, introducendo inoltre tematiche di servizio a valore percepito e per questo riconosciuto e pagato. Inoltre la diffusione in alcune aree territoriali storicamente a rischio, ci ha permesso di trovare e premiare i buoni clienti che guidano in aree pericolose o a più alto tasso di frode.

Un rapporto, quello della Telematica con le assicurazioni, che è solo all'inizio. Cosa vi aspettate per il futuro?

Sempre più nel futuro i Big Data, da noi intesi come set di informazioni eterogenee, non strutturati e provenienti da fonti differenti, impattano radicalmente nel business assicurativo basato storicamente sulla asimmetria informativa e sulla capacità di estrarre informazioni a valore aggiunto per profilare in modo ottimale il rischio potenziale del Cliente e servirlo puntualmente sulle sue reali esigenze di copertura.

Oltre a ciò non va dimenticato che gli attori attorno a questo business si stanno sempre più differenziando attraendo gli operatori telefonici e le case automobilistiche quali nuovi player del mercato telematico.

La telematica satellitare da diversi anni è entrata perentoriamente nel settore della mobilità delle persone e delle merci. Rappresenta oggi non solo strumenti di sicurezza indispensabili per gli automobilisti, ma consente poi alle imprese di offrire ai propri clienti nuovi prodotti personalizzati e più convenienti. Senza dimenticare che si riconosce alla telematica satellitare l'esser la "via maestra" per ottenere importanti riduzioni della polizza RC Auto. Insomma rappresenta una grande opportunità per l'industria assicurativa e i suoi clienti. Ecco come rispondono tre importanti compagnie assicurative alle seguenti domande:

- 1) Come l'evoluzione della telematica ridisegna i piani strategici delle Compagnie assicurative?
- 2) Oggi è possibile stipulare polizze personalizzate che permettono consistenti risparmi. Come funzionano e quanto sono diffuse?
- 3) C'è poi la questione Scatola Nera: combatte le frodi e consente risparmi sulla polizza. Solo vantaggi per le aziende e per i suoi clienti. Ne auspicate un maggior utilizzo?
- 4) Le associazioni dei consumatori sono sempre molto vigili al tema delle tariffe. A suo parere la tendenza in atto assicurerà un livello dei prezzi livellato agli altri paesi europei?

A tutti la giusta polizza

Intervista con **Oscar Foti**
Responsabile Auto e Gestione Crediti, ASSIMOCO

Evoluzione telematica - La progressiva digitalizzazione sta avendo un impatto importante sulle aspettative dei consumatori, sugli stili di vita e su come fruire dei servizi. Le Scato-

le Nere e le applicazioni sugli Smartphone, ad esempio, sono in continua evoluzione e consentono di affiancare alla copertura assicurativa servizi di vario genere oltre a ga-



rantire una maggior tranquillità a chi guida (si pensi alla funzionalità di emergency call o di localizzazione satellitare del veicolo). Le compagnie potranno profilare sempre meglio la rischiosità dell'assicurato attraverso informazioni certe sullo stile di guida, km percorsi, tipo di strada percorsa, località attraversate, passeggeri a bordo etc... Queste informazioni potranno avvicinare sempre di più l'assicurato alla "giusta" tariffa RCA a discapito della mutualità che colpisce negativamente i conducenti migliori.

Polizze personalizzate - Oggi le Compagnie sono in grado di personalizzare le proprie tariffe sulla base delle informazioni presenti nei propri database. I coefficienti utilizzati tengono conto dei dati del proprietario e si focalizzano su età, comune di residenza, anni di patente,

classe di merito e numero di annualità senza sinistri. Sono molto utilizzati anche i dati relativi alle caratteristiche tecniche del veicolo assicurato, quali alimentazione, rapporto peso potenza, cilindrata, uso. Inoltre è possibile scegliere il massimale per la garanzia di responsabilità civile auto nonché ottenere riduzioni in caso di dichiarazione di conducente abituale di età superiore ad un certa soglia.

Scatola Nera - Avere informazioni immediate e certe in caso di sinistro è uno strumento estremamente valido nella lotta alle frodi assicurative, con ripercussioni positive su tutto il sistema tariffario che subisce ancora il peso di questi costi aggiuntivi, oltre a consentire interventi di soccorso immediati. Sicuramente è auspicabile la più ampia diffusione possibile. Normalmente poi i prodotti

assicurativi con Scatola Nera prevedono la possibilità di abbinamento di garanzie accessorie quali l'Assistenza stradale e la garanzia Furto con localizzazione satellitare.

Caro Polizze RC Auto - I fattori che incidono sul tema tariffario sono molteplici. Si va dalla pressione fiscale, oggi arrivata al 26,5% a seguito dell'entrata in vigore del federalismo fiscale che ha provocato l'aumento di 3,5 punti percentuali delle imposte sulla garanzia RCA in praticamente tutte le province italiane; ai costi di gestione determinati da vincoli normativi; ai costi dei risarcimenti soprattutto sulle lesioni, che i tribunali impongono alle compagnie. Inoltre bisognerà verificare come si muoveranno i dati relativi al numero dei sinistri, soprattutto nei territori a più alta frequenza.

Telematica, un investimento necessario

Intervista con **Davide Devietti Goggia**

Responsabile Auto e Controlli Tecnici, AXA ASSICURAZIONI



Evoluzione telematica - La telematica definisce nuove opportunità con risvolti sia di carattere tecnico che organizzativo e risulta indispensabile per una migliore selezione della clientela in ingresso e ad una più efficace calibrazione delle politiche di definizione del premio di rinnovo per il portafoglio in essere. In tal senso va letto che un investimento necessario, oltre che utile, e si rivelerà certamente "un fattore" con il

quale tutti i player dovranno confrontarsi.

Polizze personalizzate - Oggi esiste la possibilità di stipulare polizze "su misura" che consente decisi risparmi. Questi sono in funzione di una serie di fattori: ricostruzione dinamica del sinistro, che consentono alla compagnia una migliore tutela nei confronti delle frodi; osservazione delle tipologie di comportamento tramite le quali premiare gli assicurati virtuosi; tipologia di percorrenza in termini di fascia oraria e di strada. La diffusione delle offerte Pay per Use è aumentata nel corso degli ultimi anni e la maggior parte dei players prevede a listino modalità più o meno complesse di prodotti telematici.

Scatola Nera - La Scatola Nera consente sicuramente di offrire al cliente un incentivo economico a fronte di un potenziale ritorno per la compagnia dato dal contenimento del carico sinistri. Ricordiamo infatti che la Scatola Nera nasce come dispositivo finalizzato alla ricostruzione dinamica del sinistro (sono poi possibili garanzie in funzione delle caratteristiche del device in termini di hardware). Allo stato non è ancora possibile definire con certezza che l'investimento, considerato il combinato a carico delle compagnie di canone per il device e ribasso sul premio, si chiude in equilibrio per le imprese. I primi segnali inducono peraltro a proseguire in tale direzione.

Caro Polizze RC Auto - Le dinamiche che influenzano la determinazione del prezzo RCA sono estremamente disomogenee tra i vari paesi dell'Unione. Il mercato italiano in particolare si contraddistingue per una maggiore incidenza del contenzioso per danni alla persona; risarcimenti per il caso morte mediamente quat-

tro volte più alti; maggiore rischiosità della circolazione come espressa dal numero di decessi per miliardo di km percorsi; maggiore incidenza di comportamenti pericolosi; maggiore incidenza frodi nonché veicoli non assicurati.. Su alcune di tali componenti strutturali la telematica può incidere favorevolmente nel breve

periodo: le frodi possono essere efficacemente contrastate tramite ricorso alle risultanze delle Scatole Nere, i comportamenti alla guida possono essere analizzati e se ne possono ricavare modelli predittivi, fondati sull'atteggiamento in termini di "aggressività" dello stile di guida che premiano i guidatori "prudenti".



L'evoluzione è in corso: il futuro è interessante

Intervista con **Tommaso Pugassi**
Dirigente Responsabile Servizio Assunzioni
CARIGE ASSICURAZIONI

Evoluzione telematica - Il "mondo esterno", in generale, ha da sempre influenzato i piani strategici delle Compagnie che si occupano per definizione di gestire il rischio. Le evoluzioni più recenti sono soprattutto in funzione della tecnologia, la telematica in particolare, che ha fatto da qualche anno ormai il suo ingresso in maniera perentoria tanto che alcune aziende hanno deciso di entrare nel mercato RC Auto offrendo esclusivamente prodotti abbinati a strumenti telematici. Altre hanno deciso di prevedere il "prodotto telematico" all'interno della propria offerta, accanto ai prodotti tradizionali. Tutti stanno comunque verificando l'esatta portata del business anche alla luce dei differenti interventi legislativi su questo settore.

Polizze personalizzate - Fin dal 1994 la liberalizzazione dell'RC Auto ha necessariamente coinciso con l'inizio di una sempre più forte personalizzazione delle tariffe e la con-

seguente riduzione della mutualità tra assicurati.

Da diversi anni le Compagnie si sono concentrate anche sul fatto – di per sé intuitivo – che l'esposizione al rischio fosse anche in funzione all'utilizzo effettivo che si fa della vettura e allo stile di guida. È evidente che queste nuove metodologie tariffarie hanno un senso se possono essere validamente supportate da uno strumento "terzo" che associ alla dichiarazione dell'assicurato, l'effettiva prova di quanto dichiarato.

Scatola Nera - La Black Box ha fatto il suo ingresso nel mondo assicurativo come evoluzione dell'antifurto satellitare con il quale condivide una parte della tecnologia, poi ampliata per renderla uno strumento più completo. L'utilizzo del dispositivo satellitare – oltre al fatto già citato di permettere l'accesso ad alcune formule tariffarie – permette una selezione positiva della clientela: chi sceglie di installarlo non ha generalmente intenzione di perpetrare una frode. Inoltre mette a disposizione, in caso di sinistro, attivo

o passivo, una serie importante di informazioni per la corretta gestione dello stesso.

Il mercato ha visto crescere fortemente il numero di polizze con la Black Box ed è convinzione generale che il numero aumenti ancora. Tra l'altro si potrà usufruire di alcune garanzie accessorie: un esempio per tutti è la garanzia assistenza, attraverso la chiamata manuale o automatica, in caso di incidente, guasto o malore.

Caro Polizze RC Auto - Dopo una loro prima comparsa nel mondo delle garanzie Furto, abbiamo assistito all'ingresso dei dispositivi satellitari anche nel mondo della RC Auto. Con l'utilizzo della tecnologia satellitare è possibile conoscere con buona certezza i km che l'assicurato percorre, in quali orari, in quale tipo di strade – urbane, extraurbane o autostradali – valutare l'aggressività o la prudenza nella guida e profilare quindi la tariffa giusta tenendo conto di queste importanti informazioni. L'evoluzione è in corso: credo che ci aspetti un futuro molto interessante.

Oltre 3 milioni di automobilisti virtuosi hanno già installato la Scatola Nera. Poco più di due anni fa superare il milione di pezzi sembrava un traguardo impossibile eppure una forte accelerazione ha portato a triplicare tale obiettivo. Certamente l'incentivo, in termini di sconti sulle tariffe RC Auto e, ancor di più, sul premio della polizza furto e incendio ha contribuito significativamente a spingere il tasso di utilizzo da parte dei conducenti italiani. Inoltre, come spesso avviene quando si introduce una tecnologia che impatta sulla sicurezza limitando in qualche modo la percezione di libertà di chi se ne dota, il tempo ha spazzato via i dubbi di alcuni circa la volontà di adottarla.

Scatola Nera, perché sì

Massimo Rosa, Direttore Commerciale ALTA FINANCE SPA
e Consigliere di Amministrazione DIGITAL BROKERS



La Scatola Nera è utile per garantire più protezione, più sicurezza, più assistenza e non solo.

Evidenti i vantaggi offerti dalla tecnologia. Se da un lato infatti il cittadino che sceglie la Scatola Nera percepisce una limitazione, in realtà del tutto teorica, della propria privacy,

dall'altro i benefici ottenibili in caso di emergenza - incidente, guasto meccanico o necessità di chiedere aiuto di fronte ad esempio ad un tentativo di rapina - offrono una più che valida contropartita. Non ultimo il fatto di poter contrastare efficacemente un tentativo di furto del veicolo. In questo caso l'automobilista, seppur magari assicurato, valuta con grande interesse la possibilità di rintracciare in tempo reale, e quindi recuperare velocemente il proprio veicolo avvalendosi dell'assistenza di una centrale operativa 24 ore su 24 e 7 giorni su 7.

La Scatola Nera è utile per ottenere un significativo riduzione del costo dell'RC Auto e sulle Polizze furto e incendio.

Indubbiamente l'adozione della Scatola Nera è stata, sebbene non certo il solo, uno dei fattori che, nel corso dell'ultimo periodo hanno condotto ad un calo delle tariffe RC Auto. Oggi, in un contesto nel quale la crisi ha abbattuto l'utilizzo dei mezzi di trasporto, e quindi la sinistrosità, le tariffe sono naturalmente calate ma, nel contempo, sono calate ancor di più per coloro che hanno accettato la proposta del proprio assicuratore di adottare la Scatola Nera. In particolare poi, le garanzie legate al furto, consentono importanti risparmi. Ad esempio il mondo del trasporto su gomma che acquista la polizza furto

può ottenere, attraverso la sistematica adozione della Black Box, sconti sulle tariffe ufficiali che possono in alcuni casi abbattersi di oltre il 20%. Tali sconti possono arrivare, per il privato addirittura al 40-50% contro un più limitato 5-8% nel caso della sola RC Auto.

È giusto che gli automobilisti onesti e virtuosi che utilizzano la Scatola Nera paghino meno dei non virtuosi.

L'affermazione non fa una grinza anche se le Compagnie di assicurazione non hanno ancora pienamente recepito questo messaggio. Ma in realtà ci sono varie sfumature che gli assicuratori dovrebbero considerare. Innanzitutto, sembrerà banale, ma l'assicurato che accetta la Scatola Nera è, statisticamente, ma anche intuitivamente, una persona che dimostra di non aver nulla da temere.

Un aspetto però molto più importante non ha ancora, a parere di chi scrive, fatto adeguatamente breccia nella mente degli assicuratori. Parlo dell'importanza di rilevare ed analizzare gli stili di guida. Auspico che, in un prossimo futuro, si lavori di più su questo aspetto giungendo così a valorizzare pienamente le potenzialità oggi sempre più diffusamente rese disponibili dalla tecnologia.

La Scatola Nera permette la Perizia Telematica e velocizza di conseguenza la liquidazione del sinistro.

Una corretta ricostruzione dell'incidente è un enorme valore in termini di servizio non solo per la collettività e la giustizia ma anche per ogni assicurato onesto. E quindi ancora una volta, volendo incentivare chi guida con coscienza e disincentivare i pirati della strada ricostruire correttamente significa premiare chi merita. E, diciamolo, chi è nel giusto merita anche una ricostruzione inequivocabile dei fatti e, quindi, in caso di ragione una liquidazione celere del danno subito.

Il "caro assicurazione" è una conseguenza di fenomeni fraudolenti che penalizzano gli automobilisti onesti.

Come spesso avviene nel nostro Paese anche in questo caso molti pagano, e pagano salato, per colpa di pochi o tanti disonesti che scelgono di agire nell'illegalità per proprio vantaggio personale. E così mentre alcuni lucrano su falsi sinistri stradali, con la connivenza di periti e carrozzieri, su presunti colpi di frusta, o addirittura su furti organizzati al solo scopo di incassare il risarcimento della Compagnia liberandosi magari di un'auto di lusso divenuta troppo costosa e appariscente, altri pagano premi salati, troppo salati, al punto da indurre molti italiani, a loro volta disonesti (non c'è dubbio) ma motivati talvolta dall'oggettiva impossibilità a pagare, a circolare senza polizza. Le truffe divengono sempre più difficili, non c'è dubbio: anagrafe dei testimoni, nuove tabelle sul risarcimento del danno biologico ma anche sistemi sempre più diffusi di tutor capaci di rilevare se il mezzo sia assicurato o meno contribuiscono a ridimensionare il fenomeno. Tuttavia intere province, una su tutte Napoli, continuano a pagare premi esorbitanti che, in nessun modo, tengono conto di quanto il singolo automobilista sia virtuoso oppure no.

Purtroppo forti interessi di lobby malavittose (e non solo), tendono a ostacolare l'utilizzo della Scatola Nera.

La criminalità organizzata, da sempre, annovera tra le sue numerose fonti di guadagno il-

legali le truffe assicurative e quindi ovviamente rientra tra le categorie contrarie alla Scatola Nera, specialmente ad ogni ipotesi di sua obbligatorietà. Ma senza spingerci ad analizzare il mondo dell'aperta illegalità, numerose categorie professionali, pur rimanendo entro i confini della legalità, che non significa però automaticamente dell'etica, traggono vantaggio dall'incertezza che caratterizza molti sinistri automobilistici e, con l'ampia adozione della Scatola Nera, perderebbero una parte significativa del loro lavoro. Tra questi avvocati, liquidatori, carrozzieri e, talvolta, perfino gli stessi agenti d'assicurazione.

Non c'è, insomma, un "nemico pubblico numero uno" che si oppone, ma un ampio sottobosco di categorie professionali rappresentate, in alcuni casi, da potenti lobby che, nel nome della sopravvivenza della propria base "produttiva" fanno sentire il proprio potere frenante fino in Parlamento. Un potere amico di pochi e nemico del bene comune. Non scordiamoci inoltre che i tanti, troppi soldi, che le famiglie italiane oggi spendono per polizze auto troppo onerose, se liberati, potrebbero meglio essere utilizzati per dare un piccolo slancio ai consumi e contribuire così alla ripresa.



Indagine sulle tariffe RC Auto

A cura di CITTADINANZATTIVA



La lettura delle segnalazioni dei cittadini evidenzia, anno dopo anno, le criticità che vengono riscontrate relativamente al settore della RC Auto. Da tempo ormai primeggia il caro tariffe, divenuto ancora più insostenibile negli ultimi periodi di crisi. Cittadinanzattiva, attraverso l'annuale indagine dell'Osservatorio Prezzi & Tariffe mostra l'andamento dell'RC Auto nel nostro Paese.



Una prima considerazione. Nell'ultimo anno c'è stata una significativa riduzione di segnalazioni (-9,4%) da parte dei cittadini rispetto alla criticità del caro-polizze. Ma ad una lettura più attenta quanto rilevato non rappresenta un miglioramento strutturale del sistema ma delle serie minacce che concorrono ad aumentarne le criticità. Infatti, alla riduzione delle denunce del caro po-

lizza corrispondono due fattori: l'aumento dei veicoli circolanti privi di contratto assicurativo e l'aumento della vendita di polizze "low cost" ma contraffatte all'ignaro consumatore. Una polizza contraffatta, in termini economici, si traduce in un premio assicurativo più sostenibile per il consumatore, che il più delle volte, ignaro della truffa, pensa di aver finalmente risolto il problema del caro tariffe. In realtà, oltre a non avere alcuna copertura assicurativa RC Auto, l'assicurato rischia il sequestro del mezzo e una sanzione pecuniaria.

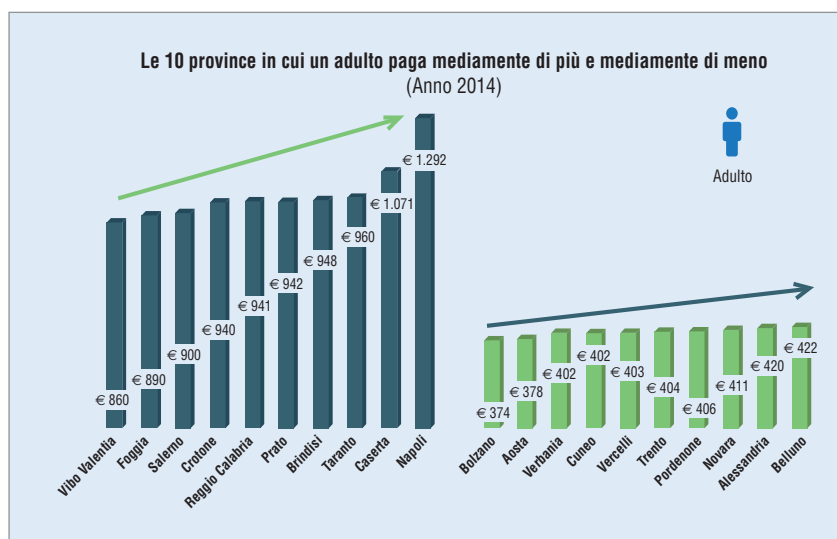
Nel corso del 2013 l'IVASS ha diramato ben 31 gli avvisi al pubblico (pubblicati sul sito istituzionale e diramati alla stampa) per segnalare casi di contraffazione di polizze.

Il problema del caro-polizze è comunque quello che infastidisce di più i consumatori italiani costretti a pagare in maniera maggiore rispetto ai loro concittadini europei. Per i neopatentati, poi la tariffa è fuori controllo: pagano in media 2.651 € all'anno, ma in casi limite le offerte possono arrivare a superare anche i 6.000 €, come registrato in ben quattro città, tutte del Sud: Napoli, Caserta, Bari e Brindisi (6.699 €). La tariffa più bassa per un neopatentato è stata riscontrata ad Aosta (1.119 €). Se per i giovani l'assicurazione rappresenta un vero salasso, la situazione non va tanto meglio per un adulto in classe di massimo sconto: in 23 città si paga non meno di 700 €. La tariffa più alta per un guidatore adulto è stata registrata a Napoli (1.821 €), la più economica a Cuneo (252 €).

L'indagine ha consentito poi di maturare una serie di valutazioni sull'andamento delle tariffe, rispetto alla precedente rilevazione, alla luce sia delle novità normative introdotte che del perdurare della crisi economica. La cosa certa è che il valore medio delle tariffe proposte dagli assicura-

tori, per entrambe le tipologie di profili, ha registrato un calo (per gli adulti 604 € attuali contro i 661 € della precedente rilevazione, per i neopatentati 2.651 € contro i precedenti 2.828 €). Come leggere questo fenomeno? La chiave di lettura è di certo la riduzione dell'incidentalità, la cui spiegazione può risiedere in due motivi. Sicuramente questa riduzione in parte può essere addotta alle difficoltà connesse alla dimostrazione delle lesioni lievi, riconducibili all'effetto della norma che ne rende obbligatorio l'accertamento strumentale. Ma ancora più significativa è la considerevole riduzione dei veicoli in circolazione. Per effetto della crisi, dei costi connessi al mantenimento di un'auto e del carburante, sempre più cittadini si orientano sull'utilizzo di mezzi pubblici o condividono il mezzo privato. Secondo dati ANIA, nel 2013 il numero dei veicoli assicurati è in riduzione del 2,5% rispetto al 2012 (da 39,2 mln a 38,2 mln). Ciò vorrebbe dire che la riduzione delle tariffe rilevata avrebbe un valore congiunturale e non strutturale (quindi temporaneo).

Un interessante spunto di riflessione viene anche dai dati diffusi dall'IVASS nella sua ultima relazione annuale. A seguito delle indagini dell'Istituto, risulta un considerevole decremento della sinistrosità nelle 21 province oggetto di rilevazione. Si evidenzia come il massimo della riduzione dei sinistri, in termini di importi, nel biennio 2012-2013, è registrata a Napoli (-33,6%), mentre il minimo a Bolzano (-2,2%). Napoli detiene il primato anche della riduzione del numero dei sinistri (-33,9%). Purtroppo ad una riduzione così significativa dei sinistri (nel numero e negli importi) non corrisponde una riduzione altrettanto significativa dei premi richiesti per il 2014: il valore medio dei premi richiesti a Napoli per un adulto in prima classe di merito è il più alto (1.292 €) e rispetto ai nostri dati 2013 subisce una riduzione del 6,7%, contro il valore medio rilevato a Bolzano (371



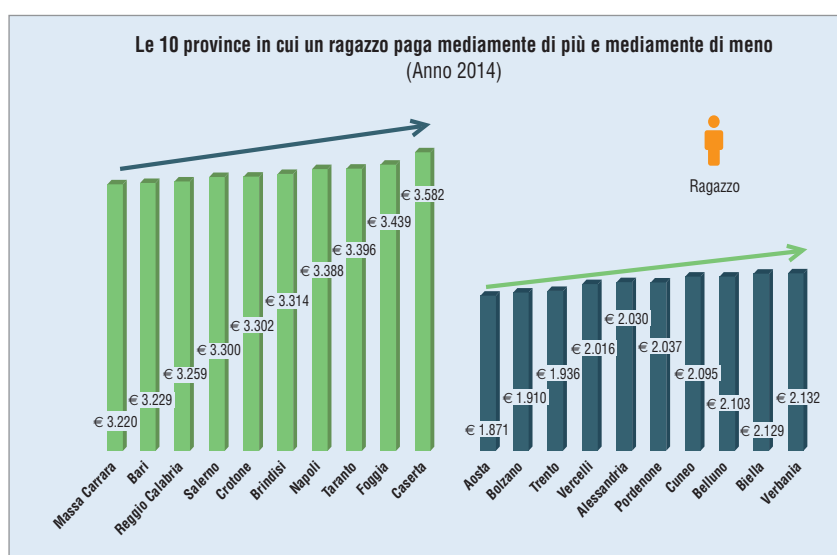
Fonte: Cittadinanzattiva, Osservatorio Prezzi & Tariffe

€) che la colloca invece al primo posto tra le 10 città meno care e con un decremento del 10,7% della tariffa media rispetto la nostra precedente rilevazione.

Altro punto su cui è interessante riflettere è il valore del *loss ratio* diffuso dall'Istituto. Si evince come la provincia di Napoli, come già detto caratterizzata dal premio più alto, presenta un rapporto tra importo dei sinistri e premi contabilizzati (*loss ratio*) del 55%, contro, fa notare l'Istituto, il

76,8% di Milano dove il premio medio è considerevolmente più basso (per un adulto è meno della metà).

Differenze territoriali: in generale, l'importo delle tariffe RC Auto è più elevato al Sud (in media, un neopatentato spende 2.893 € e un automobilista adulto 713 €), valori simili al Centro (rispettivamente, 2.812 € e 660 €) mentre tariffe mediamente meno pesanti sono offerte nelle regioni settentrionali (rispettivamente, 2.388 € per un giovane e 492 € per un adulto).



Fonte: Cittadinanzattiva, Osservatorio Prezzi & Tariffe

Sul tema RC Auto la tanto invocata svolta non è poi così facile perché i problemi sono tanti così come gli interessi coinvolti. Eppure questo, che oggi rappresenta un “problema sociale”, deve essere affrontato con la giusta determinazione ed equità. Gli strumenti ci sono. I consumatori intanto continuano a denunciare e aspettano con sempre meno pazienza.

Consumatori all'attacco: stop al caro polizze!

Intervista con **Fabrizio Premuti**,
Presidente KONSUMER ITALIA

Il costo dell'RC Auto continua ad essere insostenibile, bisogna abbassare le tariffe. Come?

Ho sempre sostenuto che la RC Auto è, per le tariffe, quello che noi vogliamo sia. In un sistema ipergarantista come quello italiano, la tariffa è alta perché deve contenere al proprio interno oltre ai costi dei risarcimenti, ai costi generali d'impresa ed a quelli per la retribuzione della rete distributiva, una serie spesso infinita di costi aggiuntivi che spaziano da quelli puramente speculativi, ai falsi incidenti, ai danni gonfiati ad arte. Per ognuna di queste voci potremmo attuare sistemi di contenimento e, dove necessario, di contrasto.

Parlare solo di furbetti mi sembrerebbe a questo punto riduttivo. Qui siamo alla presenza di una serie infinita di costi impropri e criminali che incidono fortemente sulle tariffe dei cittadini assicurati onesti.

Chi rema contro?

Verrebbe facile dire i furbetti e i delinquenti. Sarebbe però una risposta estremamente superficiale. Ogni Legge diventa tale quando riesce a far convivere i più diversi interessi che

insistono sull'oggetto della legge. Nel caso del famoso articolo 8, la Scatola Nera ha avuto due sfortune. La prima: l'essere inclusa in un articolo all'interno del quale si andavano a toccare interessi diretti di altre categorie professionali ed artigiane, che ovviamente hanno fatto azione di lobby sui propri riferimenti parlamentari contrastandone l'introduzione. La seconda: si è agganciati ancora al concetto del controllo quale forma negativa di indagine sullo stile di vita delle persone. In realtà si tratta di uno strumento che controlla sì, ma lo stile di guida.

Vediamo ora cosa succede con il Ddl concorrenza recentemente varato dal Governo.

Scatola Nera per ridurre i premi RC Auto. Un aspetto importante ma non il solo...

Indubbiamente poter contare su uno strumento che permetta la profilatura di rischio individuale è un bel vantaggio. Per i consumatori onesti lo è ancora di più se quello strumento non permetta più l'intervento di fantasia sulla creazione di falsi sinistri o



che comunque sulla base dei dati di crash si possa risalire alle responsabilità ed anche approssimare l'entità dei danni. Ma io credo che in una società evoluta il fattore più importante rimanga quello meno ricordato. Godere di un dispositivo info-telematico permette di intervenire in tutte le situazioni a rischio per le persone: permette di inviare soccorsi immediati sul luogo di un incidente; permette di limitare i danni alle persone e di salvare vite. Solo questo ci dovrebbe convincere sulla bontà dell'installazione su tutti i veicoli, moto comprese. Insomma la telematica non è più un'opzione e con la sua introduzione massiva ne avrebbero a guadagnare le tasche per tariffe assicurative più basse, la società per la diminuzione dei costi sociali e la tranquillità di ognuno di noi.

Riforma dell'RC Auto: nel 2015 Scatola Nera e premi più bassi?



Il Disegno di Legge sulla concorrenza prevede una serie di significative innovazioni in ambito assicurativo. Un corposo pacchetto interviene in materia di RC Auto con l'obiettivo di ridurre i costi per il consumatore e combattere le frodi. Quali sono le principali caratteristiche del nuovo Disegno di Legge? Si richiamano in primo luogo obblighi di trasparenza e contempla poi una ampia casistica di possibili "sconti obbligatori" per esempio dall'installazione della Scatola Nera.

E ora... giù l'RC Auto

A cura di [SOS UTENTI CONSUMATORI](#)

Finalmente l'Esecutivo ha varato il provvedimento che prevede sconti per gli assicurati virtuosi che sottopongano a ispezione preventiva il veicolo o installino le Scatole Nere che potrebbe non solo favorire un calo delle altissime tariffe, ma potrebbe

rilevarsi un importante elemento di garanzia.

Riteniamo necessario che si intervenga anche a livello normativo per riportare l'RC Auto almeno nella media europea, equiparando i costi sostenuti da Nord e Sud, con gli utenti del Meridione fortemente penalizzati. È necessario che la Riforma tuteli gli automobilisti onesti, colpendo i furbi di ogni parte. Prevedere sconti in polizza è una delle richieste che come associazione abbiamo fatto più volte.

Sì alle Scatole Nere, no ai costi d'installazione

A cura di [FEDERCONSUMATORI](#)

Secondo recenti studi, in Italia circa 4 milioni di veicoli (auto, moto, scooter, ecc.), l'8% del parco circolante, sarebbero privi di polizze, causando danni e frodi assicurative stimate in circa 2,8 miliardi di euro. Da anni denunciavamo fenomeni elusivi, che danneggiano gli assicurati virtuosi, costretti a pagare le "Tariffe più care d'Europa" anche per gli evasori.

Questa associazione è d'accordo con l'installazione delle Scatole Nere, che riteniamo dovrebbero essere addirittura obbligatorie. La Riforma va in questa direzione, ma più lo si approfondisce, più emergono veri e propri favori ai soliti noti. I costi della Scatola Nera a carico dei consumatori, non saranno sufficienti ad ammortizzare le eventuali diminuzioni di tariffe RC Auto. In sede di approvazione vigileremo che ciò non accada e ci batteremo per modificare il testo.

Bene l'obbligo degli sconti

A cura di [ADICONSUM](#)

Il Ddl Concorrenza pur nelle ombre che esistono – e che possono essere oggetto di modifica nell'iter parlamentare – contiene alcune luci che vanno nella direzione giusta per la tutela dei consumatori ed il risparmio delle famiglie. In particolare, per ciò che riguarda le Compagnie, l'obbligo di sconti significativi sull'RC Auto rappresenta un primo passo verso un abbattimento delle tariffe.

Si tratta a questo punto di migliorare il provvedimento anche con il supporto delle Associazioni dei consumatori. Riteniamo indispensabile l'obbligo di installare, a spese della Compagnia assicurativa, i dispositivi tecnologici necessari, la Scatola Nera, che dovrebbero essere di serie sulle auto di nuova immatricolazione. È chiaro poi che la dizione sconti "significativi" deve trovare una quantificazione che va negoziata e non lasciata alle circostanze.

Incidenti stradali: dove, chi, come e quando

A cura di ACI/STAT

A partire dal 2011 è stata inaugurata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione Europea la nuova decade di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. L'obiettivo fissato per il 2020 consiste nell'ulteriore dimezzamento, a partire dal 2010, dei morti sulle strade in Europa e nel mondo. Ma oggi, quanti sono? Dove si verificano, perché e chi coinvolge? L'annuale Rapporto sulla Sicurezza Stradale fornisce tutte le spiegazioni.

INCIDENTI: QUANTI?

Nel 2013 sono stati 181.227 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia. Essi hanno causato il decesso di 3.385 persone mentre altre 257.421 sono rimaste ferite. Ogni giorno, durante il 2013, si sono verificati in media 497 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 705. Rispetto al 2012, si riscontra una diminuzione del numero di incidenti (-3,7%), di feriti (-3,5%) e di morti (-9,8%). Fra il 2013 e il 2010 le vittime della strada diminuiscono del 17,7%. Prosegue dunque il trend discendente della mortalità già rilevato nella precedente decade.

INCIDENTI: DOVE?

Nel 2013, sulle strade urbane si sono verificati 136.438 incidenti (75,3% del totale), che hanno causato 184.683 feriti (71,7% del totale) e

1.421 morti (42,0% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265 (il 5,1% del totale) con 15.447 feriti (6,0% del totale) e 321 decessi (9,5% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono 35.524 (19,6% del totale), i feriti 57.291 (22,3%) e le vittime 1.643 (48,5%).

Rispetto al 2012, su tutti gli ambiti stradali si registra una riduzione sia degli incidenti con lesioni a persone sia dei morti e feriti. La diminuzione è più accentuata sulle strade urbane, consistenti anche i miglioramenti conseguiti sulle strade extraurbane. Più contenuto il calo registrato sulle autostrade. Tuttavia, è utile ricordare gli importanti risultati conseguiti, in termini di riduzione delle vittime sulle autostrade, a seguito dell'attivazione del sistema "Tutor", introdotto nel 2006. Tra il

2013 e il 2010, gli incidenti in autostrada sono diminuiti del 23,3%, i decessi del 14,6% e i feriti del 16,6%.

INCIDENTI: QUANDO?

Nel 2013 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato a luglio (17.766), con una media giornaliera di 573 incidenti. Il maggior numero di morti è stato invece registrato ad agosto, 347 in termini assoluti e 11 in media giornaliera, mese in cui anche l'indice di mortalità ha toccato il suo picco, 2,38 morti ogni 100 incidenti. Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti con lesioni a persone (28.066, pari al 15,5% del totale) e di feriti (38.808 pari al 15,1% del totale). La domenica presenta invece la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (592, pari al 17,5% del totale), seguita dal sabato (529 morti) e dal venerdì (494 morti).

Durante l'arco della giornata, un primo picco del numero di incidenti si registra tra le 8 e le 9 del mattino, un secondo alle 13 ed un terzo tra le 18 e le 19. L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,87 decessi ogni 100 incidenti) fra le 21 e le 7 del mattino mentre raggiunge il valore massimo intorno alle 3 e alle 6 del mattino (5,1 e 5,3 decessi ogni 100 incidenti).

INCIDENTI: COME?

La tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale, seguita dal tamponamento. Ma considerando l'indice di mortalità, la tipologia di incidente più pericolosa è lo scontro

Incidenti stradali e persone infortunate per Regione

Regioni	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	11.258	259	16.370
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	315	7	448
Lombardia	33.590	422	46.335
Trentino-A. Adige	3.169	59	4.180
Friuli-Venezia-Giulia	3.304	83	4.590
Liguria	8.772	85	11.074
Emilia-Romagna	18.135	344	24.914
Toscana	16.231	224	21.663
Umbria	2.402	61	3.447
Marche	5.549	86	7.961
Lazio	22.167	366	30.781
Abruzzo	3.603	70	5.464
Molise	507	26	800
Campania	9.100	273	13.848
Puglia	10.190	224	17.123
Basilicata	888	22	1.477
Calabria	2.773	98	4.721
Sicilia	11.821	254	17.724
Sardegna	3.661	123	5.522
ITALIA	181.227	3.385	257.421

Fonte: ACI / ISTAT - Anno 2013

frontale (4,61 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada e urto con ostacolo accidentale (3,96 decessi ogni 100 incidenti) e dall'investimento di pedone (2,68 decessi ogni 100 incidenti).

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata).

INCIDENTI: CHI?

Delle 3.385 vittime della strada nel 2013, 2.691 sono maschi e 694 femmine. Per i maschi, la classe di età in cui si registra il maggior numero di decessi è quella compresa tra i 20 e 24 anni (248); seguono, con numerosità pressoché analoghe, le fasce di età 25-29 e 40-44 anni (221 e 222 decessi). Per le femmine, benché i livelli di mortalità siano molto più contenuti rispetto a quelli dei maschi (con proporzione di circa 1 a 4 in termini assoluti), i valori massimi nel

numero di decessi si registrano nella classe di età 20-24 anni (57 decessi). Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 15 e i 44 anni, con un picco nella classe di età 20-24.

Tra i passeggeri infortunati frequenze non trascurabili si registrano anche fra i bambini di 0-9 anni, fatto che evidenzia la necessità di mantenere alta l'attenzione sul corretto utilizzo dei dispositivi di sicurezza e dei sistemi di ritenuta studiati appositamente per i bambini.

Il pedone è uno dei soggetti più vulnerabili fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il rischio di infortunio causato da investimento è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Per quanto riguarda le vittime, il valore massimo si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni (97), per i feriti (1.493) in quella tra 75 e 79 anni.

Avanti così!

L'Italia conferma la tendenza ultra decennale nella diminuzione continua del numero di morti e feriti sulle strade e, nel 2013, ha superato la soglia di riduzione del 50% del numero di vittime sulla strada rispetto al 2001. Un dato positivo, soprattutto in considerazione del fatto che il nostro Paese è in linea con il resto del continente nel tentativo di ottenere un ulteriore dimezzamento delle vittime entro il 2020, obiettivo fissato dalle Nazioni Unite e dalla Commissione europea. Dati sicuramente incoraggianti, ma che non ci devono far abbassare la guardia, tenendo presente che, in valore assoluto, l'Italia è il paese con il maggior numero di morti nell'Europa a 28.

I dati diffusi confermano alcune criticità che avevamo messo in evidenza già negli anni scorsi: la pericolosità delle strade extraurbane, l'elevato numero dei morti tra i neopatentati, la conferma che la distrazione al volante è la prima causa di incidente e il drammatico coinvolgimento degli utenti vulnerabili della strada. Infatti, analizzando il rapporto, emerge che 1.649 vittime della strada, pari al 48,7% del totale, erano utenti vulnerabili; in particolare, 724 motociclisti, 549 pedoni e 251 ciclisti hanno perso la vita in incidenti. Non è un caso che le Nazioni Unite e la Commissione Europea abbiano sollecitato l'adozione di politiche in loro favore. In particolare, bisogna intervenire sulle aree urbane affinché aumenti la tutela di queste categorie di utenti. Riuscire a risolvere questo problema significa dimezzare i morti sulle strade. Interventi mirati vanno, poi, fatti sulle strade extraurbane che, anche quest'anno, si confermano le più pericolose d'Italia. Un discorso a parte va fatto sui giovani. In un quadro complessivo in cui si registra la diminuzione delle vittime under 30, resta alto l'allarme nella fascia dei neopatentati, tra i 20 e 24 anni, dove si raggiunge il picco dei decessi con 305 morti. Da oltre 10 anni la Fondazione ANIA dedica iniziative ai giovani e stiamo oggi raccogliendo i frutti del lungo lavoro svolto.

Aldo Minucci

Presidente della Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale

La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa e tutti stanno facendo la loro parte. I risultati raggiunti sono quindi frutto di un progressivo cambiamento che ha interessato e che interessa tutte le componenti del sistema: l'infrastruttura stradale, i veicoli circolanti, il comportamento degli utenti. Un ruolo rilevante del lavoro svolto è da attribuirsi, oltre all'efficacia che hanno avuto alcune misure di carattere legislativo, al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed alle misure eseguite attraverso i suoi programmi di attuazione. Questi hanno portato alla realizzazione sul territorio di numerosi interventi finalizzati alla sicurezza.

Sulla strada giusta

Intervista con [Sergio Dondolini](#),
Direttore Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Incidenti stradali e persone infortunate dal 2000 al 2013

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti
2000	256.546	7.061	360.013
2001	263.100	7.096	373.286
2002	265.402	6.980	378.492
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
2007	230.871	5.131	325.850
2008	218.963	4.725	310.745
2009	215.405	4.237	307.258
2010	212.997	4.114	304.720
2011	205.638	3.860	292.019
2012	188.228	3.753	266.864
2013	181.227	3.385	257.421

Fonte: ACI / ISTAT - Anno 2013

Alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale è stato recentemente assegnato il compito di “Coordinamento nazionale sull'attuazione della disciplina in materia di infomobilità e di Intelligent Transport System (ITS)”. Quali strategie ed i punti d'azione?

La Direzione si è attivata per dare attuazione al Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) adottato con Decreto ministeriale n. 44 del 12 febbraio 2014. In prima fase ci si è concentrati sui settori più sviluppati potendo, su questi, agire con maggiore efficacia. Ricordo, ad esempio, quelli relativi al miglior utilizzo delle tecnologie già presenti a bordo dei veicoli e all'accesso alle informazioni di mobilità. Una delle priorità sarà, fra l'altro, quella di acquisire tutti gli elementi necessari per monitorare le azioni in corso, e di specificare le attività per rendere operativo il Piano e aggiornare le “Date obiettivo” delle azioni del Piano stesso.

Con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Orizzonte 2020, quali risultati intendete raggiungere?

Il nuovo PNSS Orizzonte 2020 propone un obiettivo generale di riduzione della mortalità in accordo con l'indirizzo comunitario di dimezzare il numero di decessi sulle strade entro il 2020, e diversi obiettivi specifici, per particolari categorie “a maggior rischio”. La nuova strategia è stata impostata per agire sulle categorie del sistema stradale, che, rispetto ad altre, manifestano un livello di rischio maggiore o offrono un più elevato potenziale di miglioramento. Si tratta di alcune utenze particolarmente vulnerabili, i pedoni, i ciclisti, gli utenti delle due ruote a motore, e degli utenti coinvolti in incidenti in itinere. Per le categorie a maggior rischio individuate, sono fissati obiettivi specifici di riduzione del numero di morti: pedoni (-60%), ciclisti (-60%), utenti delle due ruote a motore (-50%) e

utenti coinvolti in incidenti in itinere (-50%). Inoltre, per tutelare una categoria particolarmente vulnerabile, dall'elevata valenza sociale, il PNSS Orizzonte 2020 stabilisce come principio guida nell'azione di miglioramento della sicurezza sulle strade che "Sulla strada: Nessun bambino deve morire" ponendosi, in tal modo, per tale categoria, in una logica di "vision zero".

Sono quindi state definite delle opportune linee strategiche, indirizzate a rimuovere o mitigare i fattori di rischio associati a queste categorie. Il Piano pone inoltre particolare attenzione al sistema di gestione della sicurezza stradale e definisce delle attività rivolte al miglioramento del sistema di raccolta e trasmissione dei dati di incidentalità, alla creazione di strutture dedicate al monitoraggio della sicurezza stradale, alla elaborazione di piani e programmi efficaci ed efficienti, alla creazione di un Osservatorio nazionale della Sicurezza Stradale.

Intanto in Italia gli incidenti stradali continuano a diminuire ...

È ormai dal 2001 che registriamo un trend positivo per la sicurezza stradale, caratterizzato da una importante riduzione dei decessi. Nel 2013 la riduzione su base annua della mortalità è stata di oltre 3.700 decessi in meno rispetto al 2001 con un decremento di circa il 53%. In alcuni casi la riduzione è stata ancora più alta, ad esempio il numero di decessi di conducenti e passeggeri di autoveicoli si è ridotto del 61%. Permangono tuttavia ancora diverse criticità, soprattutto per quegli utenti denominati "vulnerabili". Basti pensare che nel 2013, un decesso in incidente stradale su due è stato un pedone, un ciclista o un utente delle due ruote a motore.

Migliorare la sicurezza di queste categorie, sulle quali, come detto è posta particolare attenzione nel PNSS orizzonte 2020 rappresenta quindi

una delle sfide del prossimo futuro.

Il Piano individua anche l'uso delle tecnologie come uno strumento idoneo ad aumentare la sicurezza sulle strade. Insomma, sempre più Black Box ed eCall?

Il PNSS accoglie le indicazioni europee sulla promozione degli ITS (Intelligent Transport System) e si coordina con quanto previsto dal Decreto ITS attuativo – "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia" e dal Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS).

In tal senso il Piano promuove la diffusione di "Black Box" ai fini dell'estensione dei servizi ITS, la diffusione di sistemi cooperativi, che agevolano lo scambio di informazioni fra veicoli e fra veicolo e infrastruttura, e di sistemi avanzati di enforcement come i sistemi "Alcohol Interlock" che prevengono l'abuso di alcol alla guida bloccando l'accensione del veicolo. Laddove opportuno, il Piano promuoverà la conduzione di sperimentazioni (Field Operational Test, FOT) per valutare i potenziali effetti su scala reale di tali sistemi.

Sul fronte eCall, l'Italia ha partecipato al progetto europeo HeERO (Harmonised eCall European Pilot) la cui prima fase si è conclusa nel 2013. Il progetto, coordinato per l'Italia dalla Presidenza del Consiglio, si è proposto di testare e validare gli standard per la tecnologia eCall definiti a livello europeo. Il test site italiano è stato condotto a Varese dove è stato attivato il NUE (Numero Unico di Emergenza). L'esperienza ha consentito di valutare attentamente gli ostacoli e gli aspetti da affrontare per implementare il sistema su scala regionale e successivamente su scala nazionale.



Infine Direttore: quali le novità del Codice annunciate e che, sembra, entreranno in vigore nel 2015?

La finalità principale del Disegno di Legge delega per la riforma complessiva del Codice della Strada è perseguire gli scopi della sicurezza della circolazione stradale attraverso la redazione di un codice ispirato alla semplificazione e snellimento delle procedure. Questo nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative agevoli la comprensione da parte dei cittadini e, in definitiva, porti ad un maggiore e più consapevole rispetto delle regole.

Nell'attuale testo, all'esame parlamentare, va rilevata una particolare attenzione verso misure normative atte a favorire un più efficace intervento in quelle aree che rappresentano alcune delle principali criticità in materia di sicurezza stradale quali la mobilità in area urbana e la sicurezza degli utenti vulnerabili.

Prevenzione e tecnologia per la sicurezza stradale

Intervista con **Marco Giustini**, Dipartimento Ambiente e Prevenzione Primaria, Reparto Ambiente e Traumi, ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ

Gli incidenti stradali hanno un peso rilevante sullo stato di salute della popolazione e sull'utilizzo dei servizi sanitari, il che determina un crescente interesse verso gli aspetti di qualità della vita ed i costi di cura, ossia verso il consumo di risorse e le perdite di produzione che ne derivano. Proprio per rispondere a queste esigenze la Sanità, attraverso il Piano nazionale della prevenzione (PNP), adottato per il quadriennio 2014-2018, intende promuovere la salute tramite l'individuazione di 6 macro-obiettivi comuni prioritari, tra i quali vi è quello di prevenire gli incidenti stradali e ridurre la gravità dei loro esiti.

Quanto pesa l'incidentalità stradale sulla politica sanitaria generale?

Gli incidenti stradali sono una seria emergenza sanitaria in tutti i paesi europei, quale prima causa di morte nelle età comprese tra i 15 ed i 35 anni. Si stima che nei Paesi ad economie avanzate i costi degli incidenti stradali ammontino tra 1 e 3 % del Prodotto

Interno Lordo. Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, pubblicate nel 2013, nel mondo ogni anno 1.240.000 persone muoiono in incidente stradale, tra 20 e 50 milioni sono i soggetti con lesioni non mortali, spesso con esito di disabilità permanente. Nei 27 Paesi UE sono morte nel 2012 per incidente stradale 27.724 persone: 55 persone ogni milione di abitanti. In Italia, nel 2013, sono morte in incidente stradale 3.385 persone (-9,8% sull'anno precedente). Riguardo ai feriti rilevati in ospedale,

I PEDONI, CATEGORIA A RISCHIO

MESI	TOTALE		
	Maschi	Femmine	Totale
MORTI			
Gennaio	32	13	45
Febbraio	30	21	51
Marzo	28	8	36
Aprile	21	8	29
Maggio	20	14	34
Giugno	24	17	41
Luglio	18	12	30
Agosto	36	15	51
Settembre	26	19	45
Ottobre	38	17	55
Novembre	36	30	66
Dicembre	40	26	66
Anno	349	200	549
FERITI			
Gennaio	997	1.084	2.081
Febbraio	740	869	1.609
Marzo	793	923	1.716
Aprile	690	819	1.509
Maggio	801	893	1.694
Giugno	708	901	1.609
Luglio	695	792	1.487
Agosto	572	682	1.254
Settembre	816	954	1.770
Ottobre	890	1.013	1.903
Novembre	1.031	1.258	2.289
Dicembre	1.076	1.237	2.313
Anno	9.809	11.425	21.234

Fonte: ACI / ISTAT - Anno 2013

il sistema SINIACA-IDB ha stimato in circa 1 milione l'anno i feriti in incidente stradale acceduti in Pronto Soccorso - 1 soggetto su 7 presenti pericolo di vita evolutivo o immediato - e circa 72 mila ricoveri in ospedale.

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

La mortalità per trauma, escludendo i decessi immediati per lesioni non compatibili con la sopravvivenza, vede un picco di massima incidenza nell'arco di 2-4 ore dall'evento dovuto all'evoluzione delle lesioni riportate (in particolare emorragie, insufficienze respiratorie e lesioni cerebrali). Una buona organizzazione dell'assistenza al traumatizzato, sia su strada che all'interno della struttura ospedaliera comporta un aumento significativo della probabilità di sopravvivenza. Sin dagli anni '70 fu identificata nella "golden hour" il momento ideale per trattare il traumatizzato. Questo concetto appariva come un'esigenza primaria negli Stati Uniti, dove il 60 % della mortalità era concentrato nelle prime sei ore. Studi condotti in Italia negli anni '90 hanno dimostrato che circa il 40% dei decessi per trauma osservati si sarebbero potuti evitare grazie ad una corretta gestione delle prime fasi del soccorso e con un efficace inquadramento diagnostico.

Quali i principali fattori di rischio per la sicurezza stradale?

La guida di un veicolo è un compito assai complesso, centrato sull'interazione di tre elementi principali: Uomo-Ambiente-Veicolo. Focalizzandosi sul fattore umano, uno stile di guida particolarmente aggressivo e lo stato psicofisico del conducente possono considerarsi due tra i maggiori determinanti. Riguardo a quest'ultimo aspetto, l'alcol è l'elemento più rilevante nel caso d'incidenti stradali gravi o mortali; il rischio d'incidenti aumenta esponenzialmente a concen-

#NONRISCHIOPERCHÉ

A cura della **FONDAZIONE ANIA** per la Sicurezza Stradale

Oltre 12mila persone coinvolte nei questionari sulla sicurezza stradale. Quasi 400mila contatti web, centinaia di messaggi pubblicati su twitter e migliaia di "like" arrivati via facebook. Sono questi i numeri del grande successo ottenuto dall'iniziativa #nonrischioperché, organizzata dalla Fondazione ANIA in collaborazione con la Polizia di Stato, che ha coinvolto alcune delle principali località turistiche italiane. La sicurezza stradale è stata trasformata in un vero e proprio evento, con quiz a tema, prove al simulatore di guida e il coinvolgimento virale, grazie ai social network e all'hashtag. Sensibilizzazione e prevenzione hanno rappresentato i principali ingredienti di #nonrischioperché.

Una manifestazione nata dalla consapevolezza che l'incidentalità stradale resta la più grande tragedia del nostro Paese e per far fronte a questa emergenza, ogni giorno un van della Fondazione ANIA ha sostato nelle piazze principali di Forte dei Marmi, Tropea, Vieste, Rimini, Lignano Sabbiadoro dando la possibilità di partecipare ad un quiz sulla sicurezza stradale e di svolgere prove di guida sicura al simulatore. Ai partecipanti, sono stati consegnati gadget a tema, tra i quali etilometri monouso con informazioni sulla guida in stato di ebbrezza. Intanto una pattuglia della Polizia Stradale metteva a disposizione dell'utenza per provare l'etilometro e per lo svolgimento di attività di comunicazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale.

"Per combattere gli incidenti stradali è necessario sensibilizzare ed informare gli utenti della strada – spiega il Presidente della Fondazione ANIA, Aldo Minucci – a partire dai più giovani. Bisogna farlo, in particolare, per la guida in stato di ebbrezza, che rimane una delle principali cause di incidente. Per questo abbiamo deciso di aprire con tutti loro un dialogo attraverso i social network. Il confronto, il dialogo, la possibilità di lanciare un monito, la rapidità di diffusione di un'esperienza che garantiscono i social può rappresentare la nuova frontiera attraverso cui diffondere buone pratiche, così da rendere la sicurezza stradale un evento in cui ci si può divertire imparando".

trazioni alcolemiche superiori a 50mg/100 ml di sangue. L'alcol, inoltre, spesso si associa al consumo di sostanze psicotrope – di per sé un altro notevole fattore di rischio – aumentando sinergicamente la pericolosità. Oltre a questi fattori, anche l'assunzione di alcuni farmaci di largo consumo, elevati livelli di stress o affaticamento sono componenti importanti nella genesi dell'incidentalità stradale.

La parola chiave è prevenzione. Quanto può fare il sistema sanitario in azioni di informazione-educazione, in particolare dei giovani?

Per diminuire il numero e la gravità degli incidenti stradali servono programmi a lungo termine come pure la stabilizzazione degli attuali interventi di prevenzione e, considerata l'etiologia multifattoriale, interventi che incidano simultaneamente su più fattori di rischio. In tale direzione il Sistema Sanitario Nazionale,

attraverso il Piano Nazionale di Prevenzione indirizza le proprie azioni su strategie di dimostrata efficacia per la riduzione degli incidenti stradali quali la promozione di stili di vita corretti; l'informazione e la formazione sui fattori che alterano lo stato psicofisico alla guida quali uso di alcol e droghe o l'assunzione di farmaci e la stanchezza alla guida; l'informazione e la formazione sui pericoli legati alla guida senza cinture e senza casco e senza sistemi di ritenuta per i bambini, all'eccesso di velocità e alla violazione delle norme del codice della strada in genere; la tutela degli utenti vulnerabili della strada; l'organizzazione dell'emergenza e soccorso sanitario; e) le attività di advocacy presso le altre istituzioni coinvolte, in particolare per promuovere la mobilità sostenibile e sicura (potenziamento del trasporto pubblico locale, pianificazione urbanistica, messa in sicurezza dei percorsi casa scuola).

Lo stile di guida?

Lo si insegna pure

La nota positiva è la consapevolezza del pericolo indotta da anni di campagne di sensibilizzazione. Certo, le cattive abitudini restano: dal più diffuso uso del cellulare senza auricolare, al mettersi al volante dopo aver bevuto qualche bicchiere di troppo, alla velocità e la distrazione. I “guidatori senza peccato” non sono in realtà molto numerosi, e si ritengono particolarmente attenti al codice della strada. Insomma, talvolta indisciplinati e distratti ma “con moderazione” e con tanta voglia di tecnologia. E Sì, perché togliete tutto agli automobilisti ma non gli ultimi dispositivi per restare connessi col mondo e sentirsi sicuri. A tutto c'è rimedio quindi: la macchina tecnologica la cerco, lo stile di guida posso anche impararlo perché, fortunatamente, c'è chi me lo può insegnare.

Trasgressore sì, ma “con moderazione”

A cura di **AUTOScout24**

Come si comportano gli automobilisti quando sono al volante della propria vettura? Dall'indagine condotta da AutoScout24 - la più grande piattaforma classified automotive online d'Europa - sullo stile di guida degli italiani emerge un quadro piuttosto rassicurante, con limiti di velocità e segnaletica tutto sommato rispettati e un discreto senso di responsabilità e attenzione alla guida per la propria ed altrui sicurezza.



Comportamenti alla guida: radio e cellulari. Dalla ricerca è emerso che il 19% degli italiani al volante si concentra solo sulla guida, ma la miglior compagnia in auto è la radio (68,9%), anche se una minoranza la ascolta a volume troppo alto (8,6%) esponendosi quindi a distrazioni rischiose per la sicurezza. Sicurezza messa a rischio anche da un vizio che gli italiani piano piano stanno

riuscendo a perdere: quello di rispondere al cellulare mentre si guida, sperando di non essere visti dalla polizia (24%) e addirittura facendo i furbi appoggiando il gomito al finestrino cercando di dissimulare (5,8%). Ancora molto basso il numero di automobilisti che si dota di apparecchiature che permettono di mantenere entrambe le mani sul volante: il 27,2% risponde con il viva-

voce, il 19% con l'auricolare. Chi è sprovvisto di tali dotazioni o accosta e risponde (15,9%) oppure non risponde affatto (7,7%).

Strada o Gran Premio? Quasi 1 italiano su 5 (18,6%) si dice prudente al volante: rispetta la segnaletica ed il codice della strada, mentre un altro 10% considera la propria guida dolce, senza scatti bruschi. La maggioranza degli intervistati (56,3%) de-

finisce il proprio stile agile, superando leggermente i limiti di velocità, mentre sono pochi quelli che normalmente sfrecciano con volate e accelerazioni (8,6%) e ancora meno quelli che scambiano la strada per una pista di Formula 1 (3,2%). C'è anche un buon 18% che fermo al semaforo frema in attesa che scatti il verde.

Responsabilità: limiti e segnaletica. Rimane un problema per gli italiani: rispettare i limiti di velocità, superati "ogni tanto" dalla stragrande maggioranza degli intervistati (87,1%) che li considera davvero difficili da rispettare. Solo il 7% si attiene sempre alla segnaletica. Per fortuna paiono invece aumentati i riguardi nei confronti dei pedoni: ben l'82,1% degli italiani si ferma sempre davanti alle strisce pedonali contro solo l'1,7% che non lo fa mai.

Paure e stereotipi. In ogni caso, gli italiani si sentono tranquilli al volante e sicuri della propria guida. Alla domanda "Come ti comporti quando per la strada incontri una pattuglia dei Carabinieri?" l'82,2% risponde che guida come sempre, come se non ci fossero, mentre c'è un 13,3% che diventa nervoso preoccupandosi di controllare se tutto è in regola. Addirittura c'è un 4,5% che cerca una strada alternativa! Infine, un dato curioso emerge dal sondaggio: tra tutti gli intervistati solo il 2% pensa che a guidare meglio siano le donne. Di contro, il 42,7% sostiene che gli uomini guidano meglio delle donne mentre il 54,8% dichiara che la differenza di sesso al volante non c'entra nulla.

Intanto le multe fioccano. In un solo lustro le multe sono cresciute di dieci volte, un valore che ci pone al primo posto assoluto della classi-

fica, con un grande distacco nei confronti di tutti gli altri. Infatti al secondo posto si trova la Romania con un +124%, seguita dalla Grecia e dalla Bulgaria, rispettivamente con +108% e +102%. Al fondo della graduatoria troviamo, invece, gli Stati più virtuosi, partendo da Svezia (+9%), Germania (+11%) e Inghilterra (+18%). Quali le infrazioni? I primi tre gradini del podio sono occupati dal divieto di sosta, dall'uso del cellulare e dall'eccesso di velocità; poi troviamo i semafori rossi, la guida senza casco o senza cinture, seguiti dal passaggio in ZTL e in divieto di accesso. Infine le infrazioni più gravi, come la guida privi di patente, assicurazione o documenti di circolazione.



Drive in Italy, la sicurezza è per tutti

A cura della **FONDAZIONE ANIA per la Sicurezza Stradale**

Una piattaforma e-learning in 6 lingue, un percorso formativo on line, per imparare le regole del Codice della Strada, ambientato nelle più importanti città italiane, un vademecum con i comportamenti responsabili alla guida e mille corsi di guida sicura come premio. Sono queste le principali caratteristiche di "Drive in Italy", il progetto di formazione ed educazione stradale dedicato ai nuovi cittadini, realizzato dalla Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, con il patrocinio del Ministero dell'Integrazione.

Per accedervi è necessario avere una patente di guida valida in Italia, collegarsi al sito internet (<http://driveinitalia.smaniadisicurezza.it>) e selezionare

la lingua preferita: oltre all'italiano, sono disponibili l'inglese, il rumeno, l'albanese, il cinese e l'arabo. Una volta effettuata la registrazione ed entrati nella piattaforma, sarà possibile avviare un percorso formativo. L'obiettivo è quello di conoscere il Codice della Strada, ma anche di sensibilizzare sui comportamenti di guida che devono essere assunti sulla base del contesto in cui ci si muove (urbano, extraurbano). Periodicamente, ai più meritevoli che avranno superato positivamente il corso di guida on line, sarà data la possibilità di accedere a corsi di guida sicura in cui vengono insegnate tecniche per affrontare situazioni di rischio sulla strada e vengono fornite le basi per migliorare le abilità di guida. La volontà della Fondazione ANIA è

quella di dedicare un'attenzione particolare a questi nuovi cittadini che contribuiscono fattivamente alla crescita del nostro Paese, migliorando la loro conoscenza delle regole di circolazione e, conseguentemente, la sicurezza sulle nostre strade. La mobilità costituisce un fattore fondamentale di sviluppo e di integrazione sociale. Affinché questo processo possa realizzarsi, è necessario favorire la conoscenza del Codice della Strada italiano e delle regole in esso contenute. Per questo crediamo che mettere a disposizione un corso di formazione alla guida anche nella lingua d'origine dei nuovi cittadini, possa promuovere una più rapida ed efficace coesione ed integrazione nel tessuto sociale del nostro Paese.

Viasat fa scuola ecco la prima Academy “telematica”

Intervista con **Nicodemo Magliocca**
Responsabile Servizi Telematici, VIASAT GROUP

C'è il dispositivo satellitare che viene installato sul mezzo. E poi c'è il Cliente che ogni giorno, per lavoro, piacere, studio, o per necessità esce da casa con l'autovettura. Può passare una vita senza che succeda nulla, ma può bastare un attimo che si richieda l'aiuto immediato della Centrale Viasat. E già, perché nel caso del furto dell'auto, di problemi meccanici, di malore, di minaccia o aggressione o nell'eventualità di un incidente stradale, scendiamo in campo noi ad attivare il soccorso, che deve essere tempestivo.



La squadra vincente si costruisce con il tempo, centimetro dopo centimetro. Tanto più di una divisione strategica e delicata qual è la sua...

Viasat è il Gruppo leader che per primo ha investito in Italia nella progettazione e produzione di prodotti e sistemi con integrazione di tecnologie satellitari. E la Centrale è il motore, la forza, il fiore all'occhiello di quest'Azienda. Un milione di contatti, oltre due milioni di sms hanno bisogno di qualità nelle procedure, professionalità degli operatori e soprattutto centralità del cliente: questo il mondo dei servizi di sicurezza e assistenza Viasat. 140 operatori fra Roma e Torino per dare assistenza agli oltre 500 mila Clienti e una rete di 2100 installatori distribuiti sull'intero territorio italiano di cui 1100 in esclusiva e 150 certificati ISO 9001. Operativi ventiquattro ore su ventiquattro; sette giorni su sette. Natale, Pasqua, Capodanno e Ferragosto. Un servizio sempre mirato a risolvere i problemi dei Clienti, un servizio che spesso può salvare la vita!

La tempestività e la precisione negli interventi è tutto per voi. Sbaglio?

Non sbaglia assolutamente. Negli incidenti stradali si parla di “ora d'oro” e primi “dieci minuti di platino” per indicare il tempo entro il quale un soccorso efficace contribuisce alla sensibile riduzione delle morti evitabili, nonché degli esiti invalidanti. La risposta del sistema è considerata all'altezza se l'ambulanza è presente

sul luogo dell'evento, entro 8 minuti dalla chiamata nell'area urbana ed entro 20' nell'area extraurbana, garantendo un intervento di soccorso qualificato ed un trasporto protetto fino al più vicino ospedale. Ecco perché un'auto dotata di sistemi di allarme automatici o anche manuali è indispensabile per innalzare i livelli di sicurezza stradale e per agevolare il soccorso medico in caso di incidente.

Viasat intanto fa scuola e nasce l'Accademy. Di cosa si tratta?

Il mondo dell'infotelematica italiana sta vivendo un momento di grande dinamicità con processi aggregativi che spesso vedono le nostre aziende – soffocate dalla crisi – preda di gruppi internazionali. In tale contesto, Viasat Group ha dimostrato negli anni di essere un'eccellenza di primo piano dal punto di vista tecnologico e di know-how ritagliandosi un ruolo da apripista in questo campo sul piano internazionale. Quel progresso tecnologico e di conoscenza che intende cavalcare con la prima scuola telematica italiana.

È importante una premessa: il nostro Paese è noto nel mondo per essere uno dei campioni della telematica mondiale e nei prossimi anni assisteremo a uno sviluppo esponenziale dei sistemi infotelematici che cambieranno radicalmente il paradigma della mobilità dei mezzi e delle merci. È questa una grande opportunità per lo sviluppo e l'innovazione del nostro Paese con tutti i benefici che ne potrebbero derivare in termini di crescita economica, di competenze professionali e, quindi, occupazionali.

Le prospettive di crescita del comparto dipendono dalla tempestività e dalla capacità di rinnovamento per acquisire un vantaggio competitivo, sfruttando appieno le opportunità tecnologiche disponibili sul mercato. Da qui l'idea di una scuola, la Viasat Academy appunto, che si propone di realizzare attività di forma-

zione, sostenute dai programmi di Fondo Professioni, per sviluppare competenze tecnico commerciali nell'ambito delle aziende che costituiscono l'ampia Rete Viasat Assistance. Fondo Professioni, lo ricordiamo, è il fondo paritetico interprofessionale per la formazione dei dipendenti degli studi professionali e delle aziende collegate, grazie al quale è possibile destinare lo 0,30% del monte salari a interventi di formazione per i propri dipendenti.

L'obiettivo è mettere a disposizione dei propri partner, attraverso un articolato programma di aggiornamenti, piani formativi aziendali e individuali sulle tematiche connesse alle tecnologie infotelematiche satellitari.

Quali sono gli ambiti degli interventi? E a chi vi rivolgete?

Gli ambiti sono diversi. Dall'aggiornamento sull'offerta commerciale alle novità in termini di soluzioni e sistemi Viasat; dalle nuove tecniche installative (es. veicoli ibridi) alle procedure di installazione e manutenzione dispositivi; dalle best practice alla certificazione. L'obiettivo è sviluppare costantemente le competenze della nostra Rete nel campo dell'infotelematica satellitare.

Le attività formative della Viasat Academy sono concepite per soddisfare le esigenze di aggiornamento professionale del nostro network di Centri di Assistenza e del circuito affiliato di officine in tutta Italia. Insomma, ci rivolgiamo a 2100 installatori, di cui 1500 Viasat Assistance e 100 Certificati TUV ISO 9001. Un numero molto elevato che prevede il coinvolgimento diretto e indiretto di circa 5.000 persone.



Per concludere, Viasat punta di diamante della telematica italiana?

“Dal primo, originale, antifurto satellitare” Viasat di strada ne è stata fatta parecchia. Poco meno di 30 anni durante i quali la telematica satellitare ha fatto passi da gigante pur mantenendo un perimetro di mercato praticamente ancora sottostimato e non ancora maturo rispetto ai volumi potenziali. Come detto in apertura, il mercato delle soluzioni telematiche satellitari è indubbiamente una grande opportunità per lo sviluppo e l'innovazione del nostro Paese con tutti i benefici che ne potrebbero derivare.

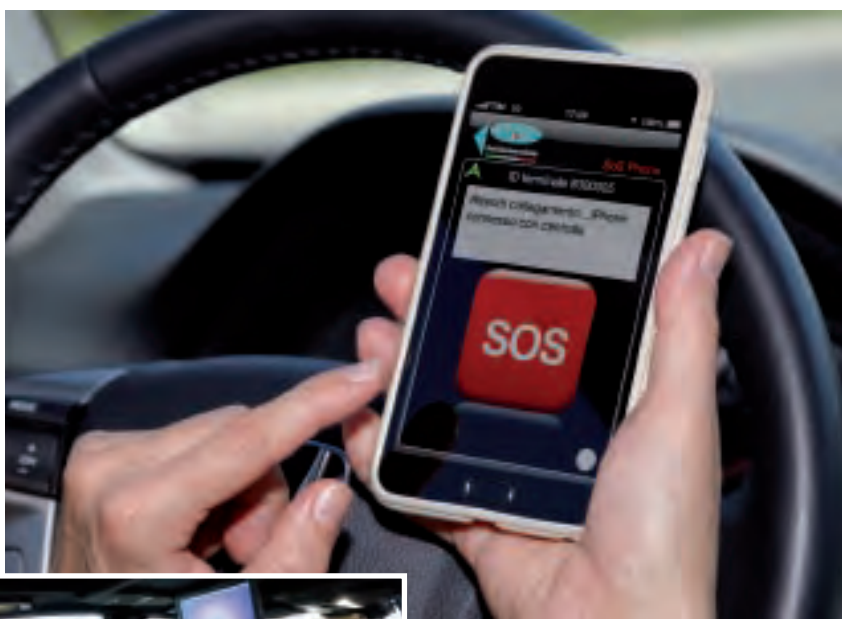
L'Italia sarà protagonista di questo cambiamento epocale?

Non so l'Italia, ma Viasat sicuramente sì, e l'esperienza Viasat Academy va giusto in questa direzione. In Viasat abbiamo questa visione, crediamo che l'innovazione, la creatività e la conoscenza debbano essere protetti e incoraggiati per aiutare l'Italia e gli altri Paesi ad uscire dalla recessione globale.

L'imperativo di base dell'era moderna è la connettività. Come in una vera e propria corsa all'oro, le Case automobilistiche si sfidano a colpi di innovazioni futuristiche sui sistemi di bordo più all'avanguardia, mettendo quasi in secondo piano la fisicità del veicolo. Il risultato è un elenco infinito di dispositivi tecnologici di cui è possibile usufruire all'interno dell'abitacolo.

Stay connected!

Intervista con **Antonio Cernicchiaro**
Vice Direttore Generale, UNRAE



La telematica non è più un'opzione ma un'irrinunciabile necessità. Potenzialità enormi per traguardi prima impensabili?

Le tecnologie esistenti ed applicabili per la realizzazione di sistemi ITS sono diverse, e non è facile stabilire quali saranno scelte per un'applicazione diffusa in futuro. L'esperienza insegna che ad ogni impulso la ricer-

ca industriale risponde con proposte tecnicamente fattibili, la cui realizzazione è però subordinata poi ad una serie di fattori terzi.

Le tecnologie ITS hanno ormai basi consolidate, anche se dopo anni di ricerche e prove non si sono ancora definiti progetti certi, almeno per le applicazioni di cui si parla. Non è compito dell'industria automobilistica raccomandare particolari soluzioni tecnologiche, ma dobbiamo ricordare che ogni soluzione, per essere concretamente accettabile e praticabile, deve: essere fattibile e sostenibile; potersi adeguare ai futuri sviluppi tecnologici, avere costi adeguati ed essere facilmente commerciabile; non indurre svantaggi in termini di concorrenza o creare costi impropri per l'industria; essere accettabile per l'automobilista o per l'operatore dei trasporti.

Qualsiasi sistema integrato di open data non dovrà poi interferire, ma integrare adeguatamente i vari sistemi di controllo e gestione, oggi già offerti anche in abbonamento da molte Case costruttrici ai clienti che li richiedano. Con tali sistemi, nel settore del trasporto di merci, per esempio, oltre alle garanzie di intervento automatico sulla marcia del veicolo, per adeguarla alle variazioni del percorso agendo sul cruise control, alle condizioni di traffico o allo stato di allerta del conducente, è oggi possibile "condurre" il veicolo nelle migliori condizioni di risparmio di carburante, di preavviso di possibile guasto e relativo eventuale intervento remoto, fino alla raccolta e archiviazione dei dati di veicoli e autisti.

Sicurezza e risparmio in una Scatola Nera. Cosa pensa in proposito?

Naturalmente anche l'UNRAE segue con grande attenzione l'iter di formazione ed emanazione della normativa sulle scatole nere, ritenendola assolutamente idonea a migliorare la sicurezza della circolazione e a garantire una più "intelligente" e consapevole gestione degli autoveicoli.

Altrettanto importante sarà l'entrata in vigore della normativa sul dispositivo eCall, sulla quale però l'UNRAE auspica che vengano adottate disposizioni accessibili da tutte le tecnologie attualmente sviluppate, con particolare riferimento a quelle elaborate dalle Case automobilistiche, in modo da permettere l'integrazione con tutte le varie modalità di accesso. Peraltro, è doveroso sottolineare che per consentire l'effettivo avvio di questo nuovo sistema tutte le parti interessate dovranno rispettare gli impegni tecnologici necessari, a partire dai singoli Paesi, che dovranno attivare punti di risposta per il servizio pubblico.

Basterebbe utilizzare strumenti telematici per smascherare frodi alle Compagnie e ridurre significativamente i premi. Lo richiedono gli automobilisti onesti e virtuosi...

... e lo condivide anche l'UNRAE che ritiene utile, non solo la diffusione di specifici strumenti telematici che consentano di monitorare puntualmente ed efficacemente la circolazione degli autoveicoli in modo da ostacolare il rischio di azioni illegali in occasione di sinistri, ma anche l'utilizzo di questi strumenti per controllare l'uso dei veicoli, allo scopo di pervenire ad una riforma della fiscalità ad essi applicata, reimpostandola in modo meno gravoso per gli automobilisti di quello attuale, basandola sul principio del "pay-per-use", che permetterebbe di realizzare una tassazione sull'effettivo e certificato impiego del mezzo.

La sicurezza è un bene al quale nessuno deve poter rinunciare, e la telematica può far tanto. È d'accordo?

Per il settore automotive quello della promozione di sistemi ITS che realizzino la cosiddetta smart mobility è ormai un principio acquisito. Oltre allo sviluppo di forme integrate ed



efficienti di infomobilità generale ai fini della maggior possibile garanzia di sicurezza della circolazione, meritano attenzione il settore del trasporto pubblico di persone e il comparto del trasporto di merci. L'impiego di sistemi telematici non solo è in grado oggi di fornire informazioni utili ai fini del risparmio sui costi assicurativi, ma nel trasporto pubblico di persone può – per esempio – consentire l'emissione e l'uso di bigliettazione elettronica integrata, più comoda per l'utenza e capace di garantire maggiori controlli sulle evasioni. Nel comparto del trasporto di merci la telematica può veramente dispiegare tutte le sue potenzialità, raggiungendo già oggi traguardi notevoli in termini di sicurezza, permettendo alle aziende di ottenere risparmi gestionali, ovvero un più razionale esercizio del trasporto intermodale, nonché la tracciabilità di particolari carichi – come quelli di materie pericolose – e il controllo su strada dei veicoli anche ai fini del rispetto delle norme sui tempi di lavoro, utile per combattere i fenomeni di concorrenza sleale, praticata tramite il cosiddetto dumping sociale.

L'auto "connessa" è ormai una necessità inderogabile?

Per quanto riguarda il tema dei connected vehicles, se con tale espressione si intende un sistema che permetta a ciascun veicolo di trasformarsi in un vero e proprio "sensore



in movimento", capace di fornire e ricevere informazioni sulle condizioni di infrastrutture e traffico attraverso apparecchiature V2V (vehicle to vehicle) o V2I (vehicle to infrastructure), bisogna innanzitutto dire che si tratta ancora di un'area di ricerca, per quanto assai avanzata, nella quale si deve anche tenere conto degli sviluppi delle applicazioni che nel frattempo sono state sperimentate e vengono già offerte sul mercato, quali ad esempio i sistemi di gestione/controllo dei veicoli industriali, oppure le cosiddette "scatole nere" ai fini assicurativi e, domani, i servizi di eCall.

Nel fermento di lodevoli iniziative sullo sviluppo ormai necessario e auspicabilmente adeguato alle esigenze dei vari operatori, di sistemi ITS integrati a livello europeo, basati sui concetti inalienabili di sicurezza della circolazione ed efficienza ambientale. Costruttori e distributori di autoveicoli sono però preoccupati dal rischio che si possa finire imprigionati in una rete complessa di applicazioni, a discapito di quelli che dovrebbero essere a questo punto considerati come altri due concetti inalienabili: la semplicità di utilizzo e l'economicità di gestione.

Il noleggio va, nonostante tutto...

Intervista con **Fabrizio Ruggiero**, Presidente ANIASA

Il 2015 sarà l'anno in cui la mobilità assumerà molti aspetti differenti rispetto al modello di distribuzione e utilizzo a cui siamo abituati finora. I vari mondi dell'auto tenderanno sempre più a sovrapporsi e non più a farsi solo concorrenza. Il risultato sarà una mobilità integrata a 360 gradi, con soluzioni sempre più evolute, in particolare nelle metropoli dove la mobilità sarà un tema sempre più complesso. Grazie alla tecnologia, sarà possibile fruire di soluzioni integrate, su misura delle necessità degli spostamenti privati o professionali degli utenti. Una sfida che l'Aniasa sarà pronta a raccogliere.

Quali sono le tendenze in atto nel settore del noleggio a lungo termine? Quali le ultime stime?

Con il segmento dei privati fermo ai livelli degli anni '70, il noleggio ha sostenuto il mercato immatricolando un'auto su quattro. Secondo le nostre stime il settore chiuderà il 2014 con un fatturato in crescita del 2% e solo per le attività di noleggio a lungo termine si configura un bilancio superiore ai quattro miliardi di euro. Il comparto del long term sta registrando un forte aumento di immatricolato che, in attesa dei dati di fine anno, possiamo indicare in oltre il 24% per le vetture e il 60% per i furgoni.

La crescita di immatricolazioni è principalmente dovuta a un forte rinnovo delle flotte già oggetto di proroga da parte di molte aziende clienti negli scorsi anni. Particolarmente decisa è la ripresa delle immatricolazioni di furgoni, anche in questo caso dovuta a una domanda "di sostituzione", specialmente per le grandi flotte di alcuni clienti Direzionali. Il 2015 dovrebbe vedere non solo un aumento delle sostituzioni, ma anche un reale maggior utilizzo della formula del noleggio a lungo termine da parte dei piccoli operatori e dei professionisti, con un'offerta oggi maggiormente strutturata per le loro esigenze. Anche i privati stanno cominciando ad assaporare i vantaggi del noleggio "aziendale" ed è la grande scommessa su cui puntano le aziende del settore. Aggiungo che il car sharing, attivo nelle grandi città metropolitane, potrebbe essere un veloce trasmettitore della cultura e dei vantaggi del noleggio.

Insomma, Fleet Solution DNA anti-crisi. Perché? Quali sono i vantaggi?

Nel 2014 si è confermata la funzione del noleggio come fattore di contenimento dei costi, che consente anche di evitare l'impiego di "cash" nell'acquisto delle flotte, indirizzandolo al supporto del core business aziendale. Tutto ciò è ancora più rimarchevole se inquadrato in un contesto economico generale che ha visto salire notevolmente la pressione fiscale, con costi assurdi della burocrazia e degli stessi adempimenti fiscali, nonché dei servizi attinenti l'Automotive. L'aumento medio dei costi di noleggio a lungo termine negli ultimi 5 anni è stato sostanzialmente pari alla spinta inflattiva verificatasi nello stesso periodo 2009/2013 (9,3%). Il settore utilizzando economie di scala, expertise e innovazione è riuscito a consolidare l'aumento inflattivo e si conferma pertanto continuo produttore di saving e di stabilità dei costi.

Fiscalità, servizi e offerte personalizzate, innovazione. Quali le sfide di questi anni difficili?

È davvero arduo far comprendere ai nostri politici che a volte tassare di meno si traduce in maggiori entrate per l'Erario. Eppure qualcosa si sta muovendo. Finalmente si è riusciti con le altre associazioni Automotive ad aprire un dialogo sul tema dell'eccessiva tassazione sull'auto. Il Presidente della Commissione finanze della Camera e il Sottosegretario al Ministero dell'economia e delle finanze sono stati i primi rappresentanti istituzionali a condividere la necessità di riequilibrare il peso fiscale sul settore delle quattro ruote. Anche sulla base di uno studio ANIASA-LUISS, ne è nata una proposta di legge che considera sia famiglie che aziende, oltretutto in una prospettiva decisamente ambientale: per le auto iper ecologiche e di nuova immatricolazione esenzione del bollo per 3-5 anni e ripristino della deducibilità dal 20% al 40% per quelle aziendali.

Dopo un iter velocissimo per i tempi italiani, la proposta di legge Cappezzone (approvata dalle varie Commissioni) si è arenata a ottobre dello scorso anno alla Commissione Bilancio e fermata a dicembre in sede Legge di Stabilità. Nel frattempo continuiamo ad essere anni luce lontani dall'Europa, a tassare molto di più e ad incassare di meno.

Come se non bastasse, si continua a penalizzare un settore anti-elusione, fiscalmente trasparente, in cui ogni operazione viene regolarmente tracciata. E' il caso della norma sull'intestazione temporanea dei veicoli (articolo 94 del Codice della Strada), momentaneamente stoppata dal Tar Lazio a seguito del ricorso di alcune aziende del comparto, che si apprestava a introdurre farraginosi meccanismi informativi, che duplicavano informazioni già a disposizione della PA. Il settore prende comunque atto degli obiettivi legislativi, ma considerando la previsione di comunicazioni solo via web e quindi paperless, non è disposto a sostenere alcun costo di

"tassazione indiretta" sulla mobilità. Alla fine si tratta di flussi informativi con costi di massimo 10 centesimi, non di 9 euro.

La "non sicurezza" incide per il 17% sul costo complessivo di una flotta. Lo dice un'indagine Arval Italia. Poca attenzione al tema?

Piccola premessa. Sono diverse le concause della rischiosità delle nostre strade: secondo dati SIIV - Società italiana di infrastrutture viarie - la distrazione e gli errori del guidatore, l'eccesso di velocità, l'ebbrezza, ecc. rappresentano solo il 40% dei motivi di incidente. Il 30% dipende dalla manutenzione delle strade e un altro 30% da come è strutturata e segnalata la rete stradale. È chiaro che ognuno deve fare la propria parte ed in questo campo le aziende di noleggio sono estremamente serie. Non solo nella manutenzione continua del veicolo, ma anche nel contributo alla formazione ed alla responsabilizzazione del driver con corsi di guida sicura ed aggiornamenti sui temi della sicu-

rezza e della normativa stradale. Sappiamo tutti che, alla fine, è il driver a fare a differenza.

La telematica legata alle applicazioni satellitari rappresenta oggi la nuova frontiera per il noleggio. È d'accordo?

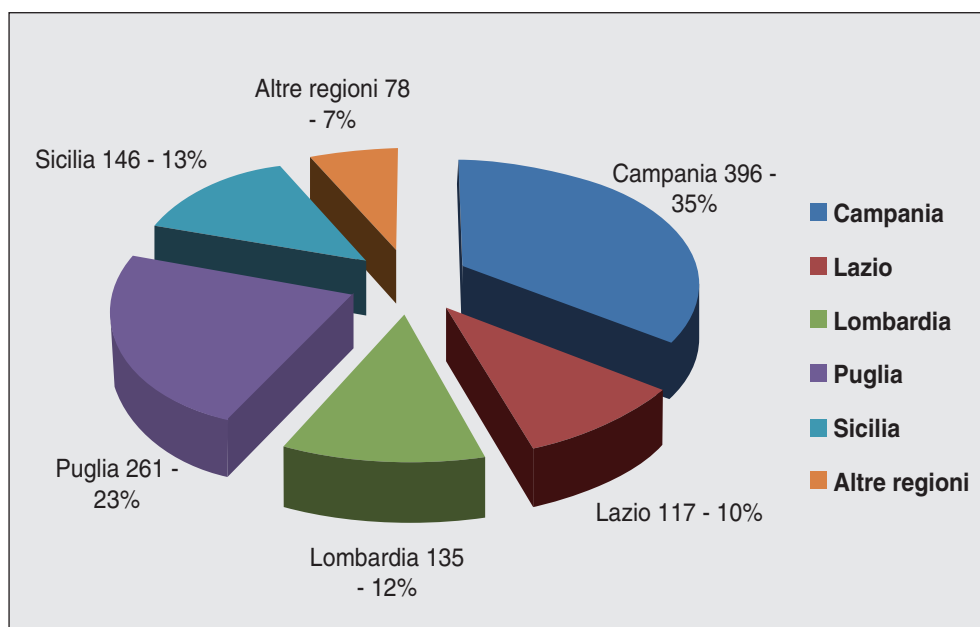
Sì, sicuramente. La mobilità aziendale nelle smart city e nella rete dell'intermodalità è il nuovo contesto su cui tutte le aziende del noleggio stanno investendo con una serie di applicazioni e piattaforme per migliorare ancora i processi operativi. La tecnologia dovrà essere al servizio della mobilità integrata, garantendo nel contempo economie, sicurezza e tutela dell'ambiente; tutti concetti che sono alla base del successo del noleggio veicoli.

Ed anche per arginare un fenomeno preoccupante: i furti d'auto...

Sono assolutamente d'accordo con lei e le tecnologie info-telematiche possono risultare determinanti per arginare questi eventi. Cresce infatti il dato relativo a furti e appropriazioni indebite nel periodo gennaio-novembre 2014 e si registra un calo brusco dei recuperi. Ci sono poi alcune regioni in cui questo fenomeno

è particolarmente preoccupante: 5 regioni (Campania, Puglia, Lombardia, Sicilia, Lazio) raccolgono da sole il 93% dei furti complessivi. Da sempre i "topi d'auto" e le organizzazioni criminali hanno mostrato una particolare predilezione per le vetture a noleggio, ma negli ultimi mesi si è registrato un vero e proprio exploit che mette a serio rischio la redditività delle attività di renting in alcune zone della nostra Penisola.

I furti di auto del noleggio a breve termine gennaio-novembre 2014 (episodi e % incidenza del fenomeno)



Contro i ladri vince la tecnologia

Intervista con **Francesco Signor**

Responsabile Marketing & Comunicazione, VIASAT GROUP

Furti d'auto in calo, finita l'emergenza? Assolutamente no se si tiene conto che spariscono pur sempre oltre 107mila macchine l'anno e che in alcune aree del nostro Paese questo reato costituisce un fenomeno dilagante. Certo, l'inversione di tendenza che si registra da oltre 10 anni fa ben sperare, però la battaglia non è ancora vinta e tanto si può ancora fare per non rimanere vittima di questo odioso reato.

Numeri alla mano, quanti sono i furti di autovetture in Italia?

Quella del furto in Italia rappresenta una vera e propria industria del crimine che alimenta ingenti guadagni. Secondo gli ultimi dati della Divisione Centrale della Polizia Criminale, sono 107.383 le auto rubate nel 2014, 298 auto al giorno, 12 ogni ora!

La Campania si conferma in cima al "podio" come la Regione più a rischio con i suoi 20.982 furti d'auto l'anno, segue il Lazio con 18.315 e la Puglia con 15.546. Segue la Sicilia (15.389) e la Lombardia (14.221). Roma, così come l'anno precedente, si conferma la Provincia in cui vengono rubate più auto: ben 16.923. Segue la provincia di Napoli (15.683) e di Milano (8.503). Appena dopo Catania (7.280) e Bari (6.452).

Quali auto ci sono in cima alla lista dei desideri dei ladri?

Si può immaginare che i ladri vengano attratti dalle auto di lusso. Ed invece le autovetture in assoluto più "ricercate" continuano ad essere quelle di medio-piccola cilindrata: Fiat Panda (11.813 auto sottratte), Fiat Punto (9.855), Fiat Cinquecento (6.805). Seguono Lancia Y (4.439) e Fiat Uno (4.267). Tutte sommate il 34% del circolante. Questi modelli d'auto sono molto ricercati generalmente per farne un uso temporaneo: per commettere reati (rapine o furti) o per la vendita dei pezzi di ricambio. Quelle più pregiate, di medio-alta gamma, invece, spariscono generalmente "su commissione", o per essere rivendute all'estero.



BluTrack 6.0 
Proteggi le cose più importanti
www.viasatonline.it

AUTOVETTURE RUBATE PER REGIONE

Regione	auto rubate anno 2014	auto rinvenute anno 2014
ABRUZZO	1.595	638
BASILICATA	327	109
CALABRIA	4.003	2.147
CAMPANIA	20.982	6.995
EMILIA ROMAGNA	2.994	2.407
FRIULI VENEZIA GIULIA	395	265
LAZIO	18.315	4.863
LIGURIA	780	646
LOMBARDIA	14.221	6.629
MARCHE	767	530
MOLISE	298	72
PIEMONTE	5.872	3.538
PUGLIA	15.546	6.916
SARDEGNA	1.453	730
SICILIA	15.389	6.378
TOSCANA	1.860	1.439
TRENTINO ALTO ADIGE	135	103
UMBRIA	445	353
VALLE D'AOSTA	26	16
VENETO	1.980	1.687
Totale:	107.383	46.461

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Anno 2014

PRIMI 10 MODELLI AUTO RUBATE

Fabbrica	Modello	auto rubate anno 2014	incidenza sul totale
FIAT	PANDA	11.813	11,00%
FIAT	PUNTO	9.855	9,18%
FIAT	CINQUECENTO	6.805	6,34%
LANCIA	Y	4.439	4,13%
FIAT	UNO	4.267	3,97%
FORD	FIESTA	3.162	2,94%
VOLKSWAGEN	GOLF	2.874	2,68%
SMART	FORTWO COUPE'	2.442	2,27%
FIAT	GRANDE PUNTO	1.590	1,48%
OPEL	CORSA	1.515	1,41%

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Anno 2014

E quante se ne ritrovano?

Sul fronte recuperi, nel 2014 si sono ritrovate 46.461 auto (il 43% del totale). Un dato questo migliore di quel 41% dell'anno precedente.

I numeri stanno lì a confermare come negli anni si sono fatti notevoli passi avanti grazie a tecniche investigative sempre più all'avanguardia e alla sempre maggiore

diffusione della telematica satellitare, un "optional" ormai irrinunciabile sulle auto piccole o grandi che siano. L'installazione di dispositivi di sicurezza satellitare Viasat sono indispensabili per arginare il fenomeno. In caso di allarme, infatti, la Centrale Operativa Viasat attiva le forze dell'Ordine in meno di 120 secondi, riuscendo a recuperare il 68% delle auto entro la prima ora dalla segnalazione di furto. Non solo protezione dell'auto, però. È bene infatti ricordare che chi installa dispositivi satellitari oltre a innalzare la sicurezza personale e dei propri cari, può ottenere consistenti sconti sulla polizza RC Auto anche in assenza di una specifica legge.

A quale tecnologia fa riferimento?

Faccio riferimento alla tecnologia satellitare che oggi, anche grazie all'aggiunta di altri servizi oltre al tradizionale antifurto, quali antipanico, antirapina, infomobilità, è all'avanguardia nelle chiamate di emergenza manuali o automatiche. Tutti conoscono il dispositivo satellitare classico per contrastare il furto d'auto o ritrovare l'autovettura. Ma oggi i dispositivi di tracking correlati a sistemi di allarme possono contribuire ad aiutare i cittadini vittime di reati. Si tratta di apparecchiature connesse alle centrali che, ricevendo il segnale SOS, lo trasmettono immediatamente alle sale operative delle forze dell'ordine per richiedere un pronto intervento. Pensiamo a quanti crimini si commettono sulle nostre strade: furti su autovetture, camper, mezzi di trasporto o rapine ai danni di automobilisti o autotrasportatori. Ecco perché Viasat Group insiste ad investire in ricerca e sviluppo e ad immettere sul mercato dispositivi sempre più sofisticati e utili alla protezione dell'automobilista/cittadino a 360 gradi. L'ultimo di questi? Il BluTrack. Per le auto, ma non solo!

In caso di allarme per furto, la Centrale Operativa Viasat attiva le Forze dell'Ordine in meno di 120 secondi, riuscendo a recuperare il 68% delle auto nei primi 60 minuti.

I VANTAGGI DEI MIGLIORI DISPOSITIVI VIASAT

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

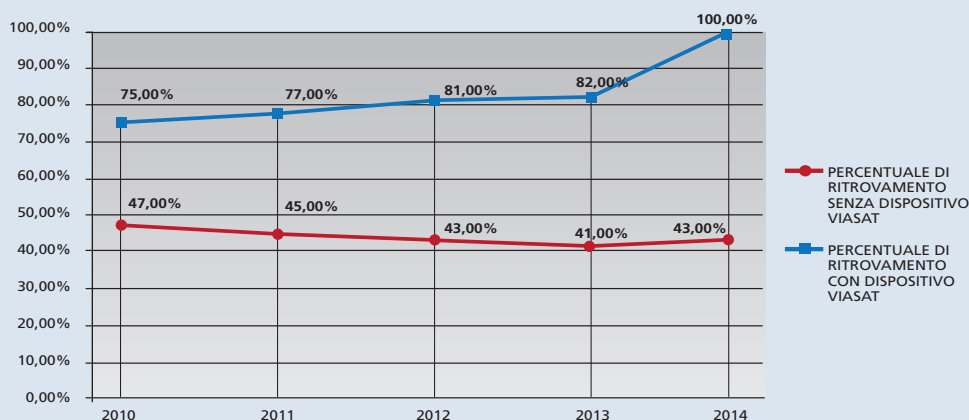
- Minor rischio di furto.
- Maggior numero di veicoli recuperati.
- Minor numero di veicoli non recuperati.

PERCENTUALE RITROVAMENTI CON E SENZA DISPOSITIVO VIASAT

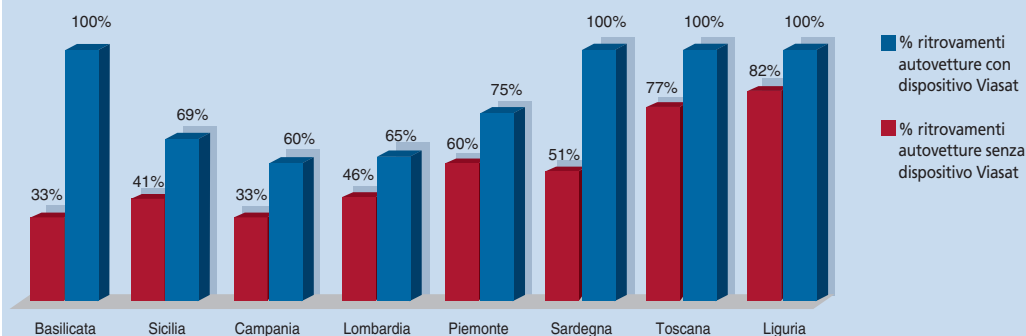
ANNO	% auto ritrovate	% auto ritrovate con Viasat
2010	47%	75%
2011	45%	77%
2012	43%	81% (*)
2013	41%	82% (*)
2014	43%	100% (**)

(*) dati relativi a vetture con BluBox con autenticatore

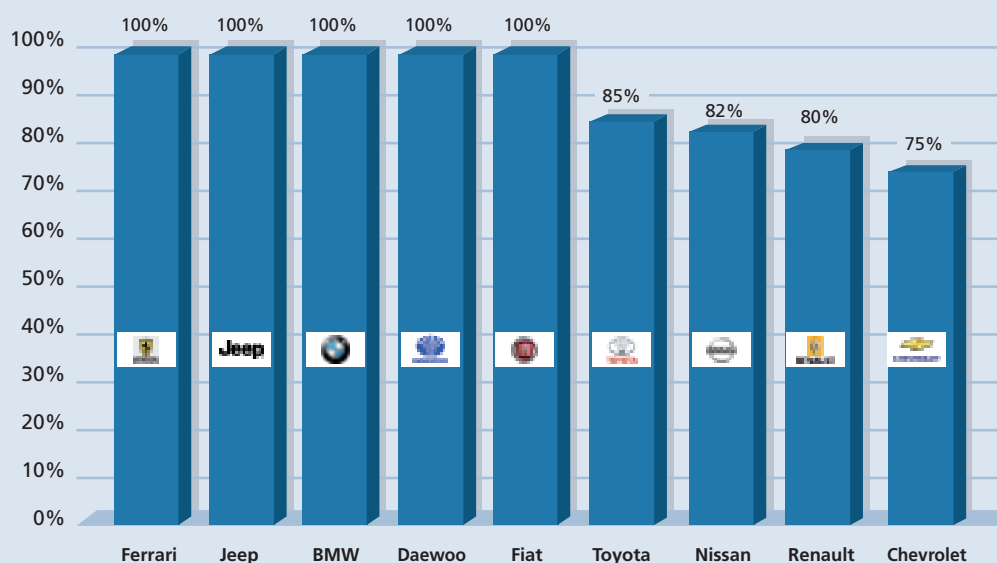
(**) dati relativi a vetture con Blu Track 6.0



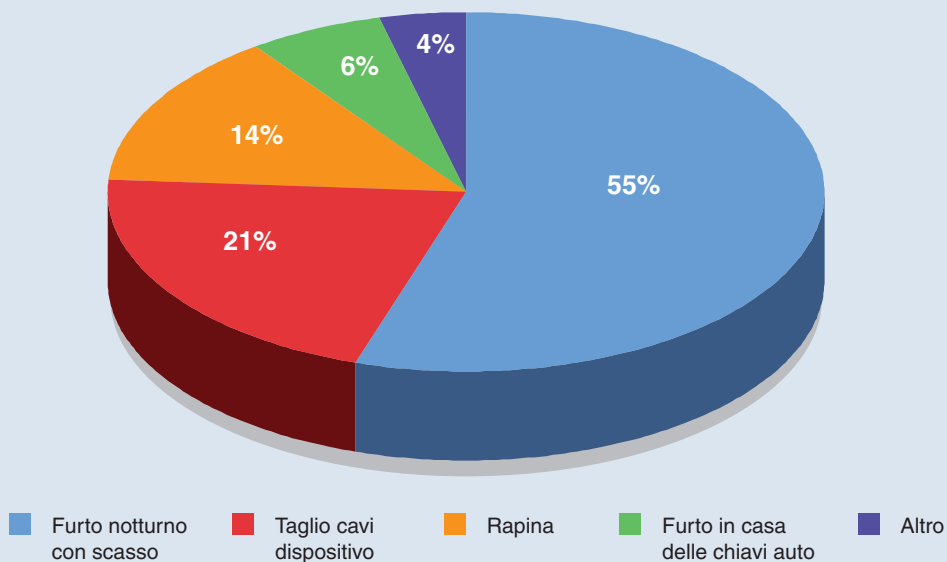
% RITROVAMENTI AUTO IN ALCUNE REGIONI SENZA E CON DISPOSITIVO VIASAT



AUTOVETTURE CON PIÙ ALTA % DI RITROVAMENTO GRAZIE AI MIGLIORI DISPOSITIVI VIASAT



MODALITA' FURTO AUTO



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

La sfida del futuro?

Vincere la complessità

A cura di Massimo Getto

Vicepresidente e CFO, VIASAT GROUP



Il termine greco **συνεργός** indica la capacità, il talento e la predisposizione che agenti distinti ed indipendenti hanno di comunicare, dialogare, connettersi, produrre risultati.

Riflettendo sul contesto aziendale di Viasat e sul contesto nel quale questa agisce, la considero la parola chiave per la nostra crescita e sviluppo futuri.

In un'era di cambio di paradigma economico e di repentini mutamenti del contesto economico, solo chi avrà la lungimiranza di interpretare con

anticipo il futuro e ripensare alla propria organizzazione per adeguarli alle esigenze del mercato potrà affermarsi e sviluppare i propri obiettivi. Uno dei nuovi paradigmi di sviluppo sarà sicuramente l'*internet of things*. Il Gruppo Viasat ha quasi mezzo milione di dispositivi in costante movimento sul territorio, in Italia, in Europa, nel mondo. Ciascuno di questi rileva in ogni istante dati di stato: vettore velocità ed accelerazione, temperatura, umidità, condizioni del veicolo. I dispositivi, comunicando con la nostra centrale, trasmettono questi dati che programmi dedicati trasformano in informazioni, organizzandoli secondo logiche dinamiche. Le informazioni sono messe a disposizione dei nostri clienti e trasformate in conoscenza e cultura. La conoscenza così prodotta ha impatti travolgenti

sulle organizzazioni e fondamentali sul piano economico finanziario per i nostri clienti. **Συνεργός**

Tutti i dati, economici, finanziari, patrimoniali sono ogni giorno organizzati, aggregati, strutturati in informazioni che ci permettono costantemente di monitorare le nostre *performance*, di migliorarci e trasferirne gli esiti attraverso la comunicazione finanziaria a tutti gli *stakeholder*. La trasparenza, la puntualità e la tecnica di questa comunicazione ci permette di instaurare un rapporto di fiducia verso il contesto esterno e stringere relazioni basate su principi e valori condivisi e non solo sulla convenienza economica del momento. L'approdo in borsa, una condivisione del capitale, sono un naturale approdo per chi vive questa cultura nel quotidiano. **Συνεργός**

Viasat è un gruppo internazionale che cresce e si sviluppa, salvaguardando le peculiarità e la cultura di ciascuna realtà locale, ma armonizzandole in un contesto aziendale più ampio. Consapevoli che punti di vista ed approcci variegati rendono la sintesi più efficace ed il nostro Gruppo maggiormente in grado di rispondere alle sfide globali che i nostri clienti ci propongono. **Συνεργός**

Συνεργός non ha una traduzione esaustiva in italiano, la parola più prossima è sinergia. Si ha sinergia quando il risultato complessivo è superiore alla somma dei singoli componenti. Per vincere la complessità che avremo di fronte **Συνεργός** dovrà essere il nostro costante obiettivo.

ITS in Italia: opportunità e prospettive nazionali

Intervista con **Rossella Panero**,
Presidente TTS ITALIA

Se l'obiettivo è quello di sviluppare una mobilità sostenibile, è fondamentale un apparato di concertazione che da dietro le quinte sia in grado di gestire i trasporti in maniera sistematica. Esistono già strumenti che offrono alle politiche dei trasporti l'informazione sulla mobilità, oltre alla gestione e al controllo degli spostamenti. Vanno sotto il nome di Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS) e sono fondati sull'integrazione di informatica e telecomunicazioni applicate a una mobilità più efficiente.

È possibile fare il punto normativo sugli ITS?

In risposta alla Direttiva Europea 2010/40/UE "Sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di

trasporto", l'Italia ha recepito la Direttiva stessa nell'articolo 8 del Decreto Sviluppo Bis. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con i Ministeri dell'Interno e dell'Istruzione e Ricerca, ha emanato un decreto attuativo (Decreto 1° febbraio 2013 "Diffusione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti in Italia") per dare concretezza alle azioni. E, soprattutto, a febbraio 2014 è stato pubblicato il Piano nazionale per gli ITS da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Indubbiamente, il Piano Nazionale rappresenta una pietra miliare per il nostro settore, tuttavia non può e non deve essere considerato il punto di arrivo, bensì quello di partenza per ridare slancio a tutte le industrie coinvolte.

Cosa ne frena il pieno sviluppo in Italia?

In riferimento agli ITS, un grande freno è rappresentato dalla scarsa conoscenza di questo settore, dal fatto che resti quasi di nicchia. TTS Italia si impegna da sempre su questo punto e a febbraio ha lanciato la Piattaforma degli Enti Locali per favorire un maggiore dialogo tra domanda e offerta nonché offrire un punto di incontro per lo scambio di best practice. Quando si parla di mobilità intelligente non si fa riferimento solo alla tecnologia e alle innovazioni ad essa collegate. La mobilità intelligente include anche e soprattutto l'esigenza e la necessità dell'utente di evolvere, di semplificare e di stare al passo con i tempi. È quello il vero punto di partenza da cui scaturisce l'innovazione.

Quali proposte concrete proponete?

TTS Italia ha più volte ribadito la propria posizione in merito, sia attraverso even-

ti pubblici che azioni istituzionali mirate. Strade tecnologiche che sappiano comunicare dati sui flussi di traffico, interagire con i veicoli in uno scambio reciproco di informazioni, chiamare in caso di emergenza, sanzionare le violazioni al codice della strada, informare gli utenti/automobilisti delle condizioni della viabilità. Un trasporto pubblico locale accessibile, efficace e affidabile con informazioni alle fermate o nelle stazioni, biglietti acquistabili con lo smart phone e performance di servizio monitorate. Sicurezza stradale più elevata con semafori intelligenti, tutor, monitoraggio del trasporto di merci pericolose e aree sicure dove far sostare i camion. Una piattaforma logistica nazionale unica e interconnessa con i maggiori nodi di scambio e con le flotte di automezzi. Maggiore sviluppo delle "connected car", auto intelligenti in grado di diventare sensori in movimento. Il tutto accompagnato dalla revisione dell'architettura nazionale ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti), più ricerca e sviluppo per il settore e la creazione di un database sui benefici portati ai cittadini e alla pubblica amministrazione dall'introduzione delle nuove tecnologie.

Ci sono aziende, penso a Viasat, che offrono soluzioni "intelligenti" in materia. Come sfruttarle al meglio?

Il modo migliore per sfruttare le tante soluzioni intelligenti in circolazione è renderle fruibili e accessibili al massimo per l'utente finale. Ed in questo bisogna dare pieno merito all'opera e al lavoro di innovazione continua di Viasat. È sicuramente altrettanto importante muoversi tutti nella stessa direzione dal punto di vista normativo: la definizione di standard rappresenta un nodo cruciale per lo sviluppo intelligente di un Paese.

Quando nel traffico si incontra la telematica

Intervista con **Rocco Giordano**

Docente di Politica economica per i trasporti e la logistica, UNIVERSITÀ SALERNO



Italiani, popolo di santi, poeti e navigatori. Sarà anche vero, ma certamente non vale in un settore, quello del trasporto merci, che oggi continua a preferire decisamente la modalità stradale a discapito delle altre possibili. Ed allora che ci siano almeno tutte le condizioni di efficienza logistica e operativa e di sicurezza del mezzo affinché l'intero comparto dell'autotrasporto possa competere e primeggiare. La telematica satellitare è quindi una scelta ineludibile: ignorare questo imperativo vuol dire ripetere l'errore commesso trent'anni fa da molte imprese che non hanno assecondato il cambiamento imposto dall'informatica.

Oggi quando si parla di trasporto merci si pensa esclusivamente ai mezzi pesanti. Perché il Camion continua a rimanere oggi il vettore preferito?

Il camion continua a rimanere oggi il vettore preferito sostanzialmente per due ordini di motivi. Il primo è dato dal livello di offerta dei mezzi e della capacità di trasporto, oggi in eccesso rispetto alla domanda. Questo elemento di base del mercato determina un livello dei prezzi per i servizi che vengono richiesti che non sarebbe comparabile con altre modalità di trasporto soprattutto sulle medie-lunghe distanze. Per le brevi distanze dobbiamo registrare un eccesso di veicoli immatricolati come conto proprio. Considerando poi che la flessibilità di impiego, la facilità di accesso ed egresso dai punti di origine e destinazione delle merci sono determinanti, questi completano il quadro dei fattori che fanno preferire l'uso del veicolo su gomma.

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

Credo che sia giunto il momento di sfatare un luogo comune e chiarire il ruolo che hanno i mezzi pesanti nel quadro generale della incidentalità e prioritariamente della sicurezza stradale. Per anni abbiamo dovuto assistere a slogan come TIR assassini; i mostri o bisonti della strada. Questo luogo comune ha fatto scattare negli utenti della strada un timore di guida nell'incontrare un TIR, dettato più da aspetti di tipo psicologico che da elementi reali. Le campagne organizzate

negli anni passati dal Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori hanno fatto chiarezza: i sinistri in cui sono coinvolti i mezzi pesanti sono il 6,5%; i decessi con responsabilità accertate dei veicoli commerciali (non mezzi pesanti) il 4,2%; i feriti il 4,1% del totale. Se queste sono le cifre ogni commento è superfluo! Resta il principio che 1 vita umana vale quanto 1.000 vite umane. Bisogna lavorare per abbassare ancora di più queste percentuali!

Una decisa politica sui Sistemi Intelligenti (ITS) che abbia il duplice effetto di innalzare la sicurezza e ottimizzare il processo logistico. A che punto siamo?

I Sistemi ITS oggi sono gli strumenti maggiori per sostenere il processo di crescita sia del settore del trasporto delle merci che della logistica, attraverso l'interazione fra gli elementi della filiera produttiva (produzione - trasporto - logistica). Controllo dei flussi di traffico, ottimizzazione del trasporto nell'utilizzo dei mezzi e delle procedure, sicurezza sulle strade nell'intero processo della filiera. Il primo obiettivo deve essere quello di realizzare strutture tecnologiche, informatiche e telematiche, con particolare riguardo alla "tracciabilità" dei percorsi e delle merci, con positive ricadute in termini di organizzazione aziendale per le imprese. Inoltre, con la ricerca di una ottimale implementazione di tali tecnologie, si raggiunge l'obiettivo di realizzare maggiori livelli di sicurezza stradale (sia in termini di "safety", che di "security"), e di favorire l'instaurazione di più evoluti ed innovativi sistemi di gestione della filiera produttiva e del trasporto merci.

Il sistema, al fine di esprimere al massimo le proprie potenzialità, deve puntare ad un diretto coinvolgimento di tutti gli attori del settore dell'autotrasporto, dei poli logistici integrati con il coinvolgimento di tutti gli attori della catena. A che punto siamo? È ormai mia convinzione fin

dal 2012 quando abbiamo varato la prima versione del Piano della Logistica, che oggi in Italia ci sono gli attori, le tecnologie e le esperienze, per "avere" da subito una prima Piattaforma telematica, in grado di fornire servizi all'utenza.

Occorrono due pre-condizioni: che le Associazioni di categoria degli autotrasportatori si convincano della utilità e che siano definiti degli standard operativi in cui UIRNet diventa, come previsto dalla legge, il soggetto che mette a punto la "rete", mentre i "servizi" devono essere lasciati al libero mercato.

Dalla localizzazione dei mezzi alla tracciabilità delle merci. La telematica satellitare è una scelta obbligata per dare a questo comparto tutta l'efficienza di cui ha bisogno?

La telematica, che abbiamo accennato all'inizio, è una scelta industriale, in quanto le condizioni operative che detta la globalizzazione non possono essere ancora precluse da una artigianalità operativa che determini tempi morti e scarsità di informazioni, che allunga i tempi di trasferimento delle merci e determina mer-



cati marginali per gli operatori della domanda.

È risaputo che molte aziende, per ottenere vantaggi commerciali, non rispettano le norme di sicurezza. Ma rendere obbligatoria la Black Box?

Riguardo ai vantaggi commerciali, io li chiamerei "vantaggi" che vengono strappati al mercato stressando i tempi di guida e di riposo, operando con formule assicurative non sempre in piena regola. "Sistemi di logistica" ha pubblicato sul numero 1 Marzo 2014, tutto quello che non dovrebbe fare l'autotrasportatore. Una Black Box obbligatoria può contenere questi livelli di "cattiva" gestione dei servizi e riportare il settore a livello di concorrenzialità europea e di trasparenza nei rapporti tra gli operatori e tra questi ultimi e le istituzioni preposte al controllo.



La tracciabilità, un valore al servizio del Made in Italy

Intervista con Cinzia Franchini
Presidente CNA – Fita



Gia oggi le esigenze di localizzazione satellitare passeranno sempre di più dai mezzi alle merci trasportate. La tracciabilità dei prodotti, quindi la possibilità di ricostruire il percorso sono divenuti nel corso degli ultimi anni fattori sempre più distintivi e capaci di creare valore per tutto il Made in Italy. La tecnologia rappresenta quindi “Una leva indispensabile per l’impresa purché non condizionata in ambiti progettuali e normativi che la fanno percepire come una costosa e fastidiosa gabbia. CNA-Fita crede a tal punto nel valore della tecnologia che sarà vigile e attenta affinché non si sbagli approccio”.

Trasporto merci in Italia. Qual è oggi lo scenario? Quali i numeri maggiormente significativi?

L'autotrasporto su strada, nel primo semestre dello scorso anno, conferma i timidi segnali di ripresa già avuti nel 2013. Ovviamente permangono le criticità dei costi operativi che, per il mercato italiano, sono il vero problema. Pedaggi, assicurazioni, carburante (un po' meno in questo momento in cui il calo dei costi è per noi una vera boccata d'ossigeno) e il costo del lavoro rappresentano il vero freno alla ripresa del settore. In Italia questi costi rimangono ben al di sopra di quelli medi europei, sul carburante poi siamo in cima alla lista dei mercati più cari. La moria delle imprese invece rimane la nota dolente dove l'autotrasporto sta soffrendo anni di inerzia sulle questioni che contano. Come CNA-Fita abbiamo avanzato molte proposte per dare impulso alla ripresa ma soprattutto per restituire alle nostre aziende la possibilità di recuperare competitività rispetto alla concorrenza straniera.

Perché si preferisce la modalità su gomma a discapito delle altre possibili?

I motivi sono molteplici e, come spesso accade, è il concorso di "colpe" a creare la dinamica. Poca cultura logistica, gap infrastrutturali macro e micro, costi operativi fuori mercato e una concorrenza europea agguerrita e molto competitiva rappresentano ragioni plausibili per giustificare il primato assoluto della gomma in Italia. Alla fine però vi sono anche questioni di non poca importanza che ren-



dono questa modalità assolutamente avvantaggiata e in grado di soddisfare la domanda. Mi riferisco alla orografia della nostra Penisola, alla sua struttura industriale e di piccole e medie imprese poco concentrate; motivi e caratteristiche tipiche italiane che fanno dell'autotrasporto la modalità più adeguata. Parlo del trasporto in conto terzi che sa anche garantire efficienza e sostenibilità e una "spiccata" capacità nel garantire standard di servizio e di flessibilità elevati a costi molto contenuti.

Le esigenze di localizzazione satellitare passeranno sempre di più dai mezzi alle merci trasportate. Quanto oggi la tracciabilità dei prodotti e delle spedizioni è garantita?

Come associazione di categoria siamo per la massima trasparenza e tracciabilità, e in questo modo sarà possibile individuare le responsabilità di ciò che non funziona dove realmente sono all'interno della filiera complessa della logistica e del trasporto. CNA-Fita per fare tutto ciò non ha certo aspettato costosi progetti dirigitici nei sistemi intelligenti di trasporto. La tracciabilità è un valore se al servizio dell'utenza, mentre diventa una pericolosa zavorra se utilizzata male o, peggio ancora, se asservita a logiche che con la competitività, il mercato e il mondo pro-

duttivo delle imprese c'entrano poco. CNA-Fita è tra i promotori di un nuovo progetto, Tiristoro.it, con cui stiamo diffondendo la positiva cultura tecnologica al servizio delle imprese che vogliono fare della trasparenza e della tracciabilità un valore centrale per la loro impresa. Il tutto senza un euro di incentivo pubblico ma con tanta buona volontà. Ovviamente c'è molta diffidenza e soprattutto si devono recuperare i guasti fatti nel passato. L'esperienza Sistri è lì, dietro l'angolo, a ricordarci quanto e come la gestione e l'impostazione gestionale di progetti, in teoria validi, possano trasformarsi in fallimenti. Quell'esperienza rimane fondante per l'approccio che CNA-Fita intende avere anche nei confronti del progetto UIRNET affinché non diventi l'ennesimo corridoio obbligato verso gestioni interessate e onerose a carico dell'autotrasportatore.

Presidiare la catena logistica di trasporto, elemento strategico valorizzare il Made in Italy?

Una delle nostre proposte, in linea con quanto già accade in Germania e in altri paesi europei, è di integrare il trasporto e la logistica al concetto di distretto del Made in Italy costruendo così anche agevolazioni mirate a preservare un valore produttivo e logistico italiano agganciato al concetto della qualità.

TIRISTORO.IT, LA SOLUZIONE GREEN PER L'AUTOTRASPORTO INNOVATIVO

È proprio nei momenti di crisi che occorre avere la capacità d'innovare e sperimentare nuove strade per affrontare con slancio le sfide del futuro. Da queste premesse nasce il progetto di Tiristoro.it, un innovativo circuito web di promozione e condivisione di servizi per il trasporto merci e persone, dove il cliente e il fornitore si incontrano ogni giorno e in ogni momento direttamente e con grande facilità. L'obiettivo è diventare il punto di riferimento per il mondo dell'autotrasporto nello sviluppo di offerte esclusive con una gamma di servizi evoluti che spaziano dalla polizza assicurativa dedicata (senza franchigie) alle soluzioni telematiche satellitari, dall'assistenza stradale illimitata alla gestione sinistri, dalla certificazione finanziaria d'impresa alle carte di credito prepagate.

Il circuito Tiristoro.it, grazie alla Blu Economy di Viasat, già oggi mette insieme la più grande flotta satellizzata del Paese (oltre 35 mila mezzi tracciati) e con CNA-Fita (30 mila imprese artigiane associate), punta a rilanciare questo primato verso obiettivi ancora più ambiziosi. Al Blu tecnologico di Viasat, Tiristoro.it, insieme a CNA-Fita e agli altri partner del circuito, aggiunge il Verde della sostenibilità e della responsabilità sociale d'impresa. Maggiore sicurezza stradale, stili di guida responsabili, consumi razionalizzati e partner affidabili sempre pronti a gestire le emergenze insieme all'impresa. L'offerta prevede una soluzione "all inclusive" (GREENTRUCK), un unico contratto a condizioni estremamente competitive e soluzioni modulari (GREENTRAILER e FORMULA POWER TARGA) concepite per offrire pacchetti selezionati di servizi.

La filosofia di Viasat con Tiristoro.it raccoglie la sfida della tracciabilità dei mezzi e delle merci nel modo migliore, proponendo la soluzione ideale per garantire una maggiore Qualità, Efficienza, Sicurezza, Risparmio e Responsabilità.

Roberto Cortesi
Responsabile Tiristoro.it
VIASAT GROUP

Verso una mobilità urbana 2.0

Intervista con **Carlo Maria Medaglia**
Presidente e Ad, ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ

La mobilità urbana è da sempre considerata una priorità delle amministrazioni ma anche uno degli elementi critici dello sviluppo economico sia nei Paesi più sviluppati, sia nei Paesi emergenti.

L'urbanizzazione è infatti ancora crescente in tutte queste aree e lo sviluppo del traffico risulta essere ovunque superiore alla crescita delle infrastrutture.



Nuove politiche per una mobilità sempre più smart?

Le principali criticità che le politiche di gestione della mobilità si trovano ad affrontare soprattutto in una città come Roma sono molto cambiate nel

corso degli ultimi anni: è mutata l'offerta dei servizi di trasporto, ma anche la struttura della domanda di mobilità. I processi di decentramento degli insediamenti abitativi e dei servizi verso le aree periferiche hanno forte-

mente modificato gli spostamenti dei cittadini e aumentato la quantità del traffico pendolare. L'uso maggiore del Tpl, nonché il ruolo preponderante di autobus e tram rispetto alla metropolitana, sono dovuti alla presenza, allo stato attuale, di linee metropolitane, che lasciano carenti molte zone, soprattutto periferiche. La congestione del traffico che ne deriva crea difficoltà di spostamento, relativamente sia alla mobilità privata, sia al Tpl e genera un circolo vizioso che rende eccessivo il ricorso alla mobilità privata e scarsamente efficiente il Tpl, con un conseguente aumento di autoveicoli privati circolanti.

Per far fronte alle molteplici criticità evidenziate è stato fatto molto. Già a partire dal 2014, infatti, è stato avviato un progetto di razionalizzazione della rete con l'obiettivo di individuare le aree di miglioramento del sistema attuale, riprogrammando i servizi di tutte le linee sulla base dell'utenza reale, potenziare il servizio e razionalizzare la rete in relazione alle modifiche attese sull'assetto infrastrutturale in particolare con l'apertura della linea C fino a Lodi entro il 2015 e della B1 fino a Jonio nei prossimi sei mesi.

È necessario ripensare il paradigma della mobilità per le città del terzo millennio?

È abbastanza usuale, quando sentiamo parlare di mobilità intelligente e sostenibile, di pensare ad una grande rivoluzione tecnica e tecnologica che coinvolgerà tutto il comparto della mobilità urbana e non. In realtà la vera rivoluzione sta nel comprendere come migliorare e trasformare la città in cui viviamo nella città in cui vorremmo vivere.

Ad oggi per mobilità sostenibile si intende un sistema di mobilità urbano in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici per il bene della comunità attraverso interventi nell'ambito di trasporto, logistica e viabilità, che coinvolgono tanto

i veicoli, le fonti d'energia, le infrastrutture, i piani di trasporto, etc. Dunque, la maggior parte degli interventi messi in atto a partire dal 2014 sono volti a diminuire la necessità di spostamenti con autoveicoli privati e a favore di una mobilità alternativa tanto che Roma investirà nel prossimo triennio per ampliare l'offerta dedicata al car sharing, al bike sharing e alla mobilità dolce. In particolare, per quanto riguarda quest'ultimo punto, sono state messe in cantiere più di trenta pedonalizzazioni, più di 35km di piste ciclabili circa 4000 nuovi posti bici.

Come potranno evolvere i processi e i sistemi per la distribuzione urbana delle merci?

Nel caso specifico di Roma, il PGTV definisce le linee guida per la redazione del Piano della distribuzione delle merci in ambito urbano. Tre sono state le linee guida su cui l'Amministrazione ha fatto leva fino ad ora per regolare la distribuzione delle merci nelle aree più centrali della città: la perimetrazione della ztl merci, in cui circolazione e sosta dei veicoli adibiti alla consegna merci, sono soggette a particolari limiti e regole, l'introduzione di orari per la consegna e l'esclusione dalla circolazione di veicoli ecologicamente poco virtuosi con conseguenti incentivi agli operatori che si sono invece orientati al rinnovo del parco. Come dice il PGTV anche nel campo delle merci, l'intenzione di Roma è passare dalle regole ai sistemi.

Questo significa che, pur operando coerentemente con le linee guida precedentemente ricordate, l'idea di fondo è quella di rendere dinamica l'applicazione di queste regole tramite le tecnologie ITS. Gli strumenti ITS consentono infatti,



l'attuazione di nuove politiche altrimenti non attuabili, in precedenza quali: il concetto di accreditamento nei centri cittadini, la condivisione delle risorse, sia in fase di trasporto delle merci (van-sharing), che in fase di distribuzione (condivisione degli stalli), la condivisione della rete con il TPL, e la tracciabilità di filiera. Il tutto nell'ottica di non imporre regole di divieto, ma meccanismi premianti per gli operatori più virtuosi.

Ci sono aziende, penso a Viasat, che vivono per proporre soluzioni tecnologiche e innovative. Come valorizzarle al meglio?

Il panorama delle piccole e medie imprese italiane è una realtà che ha bisogno di un notevole accompagnamento da parte del sistema Paese. Se penso a Viasat, azienda leader nel suo settore di riferimento, da sempre attenta all'innovazione ma soprattutto all'individuazione di soluzioni finalizzate al miglioramento della qualità della vita, non posso fare a meno di pensare che sia necessaria un'azione forte del Governo (a tutti i livelli territoriali, a partire dagli Enti Locali), mirata a valorizzare realtà come questa. Bisogna programmare come supportare le aziende per uscire da questo momento di difficoltà, attraverso una fiscalità agevolata e procedure burocratiche più snelle e veloci, ad esempio. Sarebbe opportuno incentivare le aziende a fare rete e investire nell'innovazione e nel rafforzamento del rapporto

con il mondo della ricerca non solo italiana. Dall'altro lato, è importante anche un forte impegno delle pubbliche amministrazioni che devono lavorare per aumentare la qualità della domanda e favorire così la valorizzazione delle eccellenze italiane.



UNA CITTÀ SENZA CAOS

Se pensiamo a metropoli come Roma e alla sua grande complessità in tema di mobilità sembra difficile immaginare una città senza caos in cui mezzi e persone convivono e condividono lo spazio. Bisogna certamente impegnarsi per mettere in atto tutte quelle azioni che mirano a sviluppare sistemi e servizi che mettano al centro dei propri interventi i bisogni del cittadino. Si pensi a quanto si sta facendo in tema di ITS, di rinnovo del parco pubblico o privato, di nuove forme di trasporto privato (car pooling, car sharing, bike sharing), di infrastrutture stradali e per la sosta, di strutture e sistemi per la city-logistic. Le città sono il luogo dove l'uomo vive, lavora ed esprime la propria socialità. Ogni intervento, sia esso strutturale o tecnologico, deve essere ripensato in funzione del cittadino e delle sue necessità. Solo allora saremo in grado di individuare il giusto mix e realizzare città sicuramente non perfette ma a misura d'uomo. Non dobbiamo aspettarci di risolvere i problemi con interventi miracolosi e soluzioni immediate, c'è bisogno prima di tutto di un cambio di mentalità. Prima delle smart cities ricordiamo che esistono gli smart citizen communities e proprio da questo dobbiamo partire.

Il trasporto merci e la logistica italiana soffrono di una serie di condizioni sfavorevoli che ne appesantiscono i costi e ne diminuiscono la competitività. La diffusione delle soluzioni tecnologiche e dei servizi telematici per il settore dell'autotrasporto e della logistica, della sicurezza e della protezione e assistenza, a favore delle imprese di trasporto merci e delle persone, può contribuire in modo concreto a un rapido cambio di marcia per il settore e per l'economia italiana in generale, dando un importante contributo al miglioramento competitivo del sistema e risparmi significativi per le aziende del comparto.

Per toccare il futuro con le tue mani

Intervista con **Fernando Capozzi**
Responsabile Business Unit Fleet, VIASAT GROUP

Webconsole Viasat Fleet

NUOVA, VELOCE, UTILE E CONVENIENTE!

Per monitorare, ovunque tu sia e in real time, la tua flotta o un singolo mezzo.

PAVE
Free solution, licensed and certified

www.viasatfleet.com
Fleet@viasat.com
800 691 691

VIASAT FLEET
Trasporti e Logistica

Info-telematico, un mercato che può essere esplosivo?

Certamente. E nei prossimi anni assisteremo a uno sviluppo esponenziale

di questi sistemi che cambieranno radicalmente il paradigma della mobilità dei mezzi e delle merci. Diventa però importante definire il perime-

tro dei dispositivi satellitari che oggi presentano differenze in alcuni casi anche sostanziali. Occorrono infatti soluzioni sofisticate per elaborare i dati in informazioni e trasformare quest'ultime in conoscenza, fornendo al gestore di flotta un sistema di knowledge base in grado di rendere più efficiente ed efficace la propria gestione, ridurre i costi operativi e migliorare i risultati di business.

Sono tre i parametri da tenere in considerazione per poter scegliere oculatamente il proprio partner nel progetto di telematica: la componente tecnologica, l'affidabilità quotidiana del servizio (che può richiedere specifiche particolari in funzione delle specificità del business) e la sostenibilità di un rapporto di medio/lungo termine in un settore che richiede ricerca e investimenti continui.

Ed allora, qual è il mondo fleet visto da Viasat?

Viasat, da decenni, è una scelta consapevole, un partner sicuro. E la proposta Viasat Fleet Solution nasce come risposta puntuale e affidabile alle principali esigenze espresse dal mondo dell'autotrasporto e della logistica riuscendo ad integrare soluzioni hi-tech e servizi di assistenza telematica per garantire alle persone, ai veicoli e alle flotte i massimi livelli di sicurezza e risparmio. Le soluzioni telematiche Viasat assicurano una risposta efficace alle esigenze di monitoraggio, localizzazione e reporting dei mezzi, delle merci e del-

le attività; consuntivazione e monitoraggio ore di lavoro dei mezzi (viaggi e attività di cantiere) e degli autisti; analisi e ottimizzazione della gestione operativa; sicurezza e assistenza; risparmio e riduzione dei consumi di carburante.

Le 2 centrali operative (attive 24 ore su 24, 365 giorni all'anno) presenti sul territorio italiano, la rete capillare di centri di assistenza altamente qualificata e specializzata e il presidio dell'intera filiera operativa (controllo di tutto il ciclo di produzione, di distribuzione e di erogazione del servizio) sono tra i principali punti di forza dell'offerta Viasat che pone le sue basi su standard qualitativi sempre elevati per soddisfare al meglio tutte le esigenze dei propri Clienti.

Quanto fanno risparmiare le soluzioni Viasat Fleet?

Affidabilità, professionalità, gestione ottimale in economicità. La sfida Viasat Fleet Solution si gioca su questi elementi ottenendo obiettivi importanti.

Dalle analisi elaborate da Viasat Fleet, sulla base anche di studi internazionali, risulta ormai evidente come la telematica satellitare, applicata al mondo del trasporto merci, possa dare un importante contributo al miglioramento competitivo del sistema e risparmi significativi per le aziende del comparto con una riduzione stimata dei costi di esercizio pari al 9% (sino a 10 mila € l'anno per ogni mezzo).

Un impegno, il vostro, che si spinge fino alla Pubblica Amministrazione, mi sembra di capire...

Da tempo, anche diversi soggetti pubblici, come già quelli privati, sostengono come nel settore del trasporto delle merci e delle persone sia prioritario avviare un processo di cambiamento in grado di garantire più efficienza e maggiore competitività, promuovendo la legalità e la sicurezza. Da qui nasce l'impegno del

FURTI E RITROVAMENTI MEZZI PESANTI

Regione	veicoli rubati anno 2014	veicoli rinvenuti 2014
ABRUZZO	63	13
BASILICATA	47	5
CALABRIA	76	34
CAMPANIA	208	81
EMILIA ROMAGNA	102	74
FRIULI VENEZIA GIULIA	8	13
LAZIO	182	78
LIGURIA	13	57
LOMBARDIA	393	303
MARCHE	40	8
MOLISE	3	2
PIEMONTE	175	119
PUGLIA	275	138
SARDEGNA	9	5
SICILIA	276	112
TOSCANA	60	42
TRENTINO ALTO ADIGE	12	3
UMBRIA	33	7
VALLE D'AOSTA	1	1
VENETO	75	67
TOTALE:	2.051	1.162

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Anno 2014

Gruppo per la fornitura di servizi e dispositivi alla P.A. nell'ambito dei progetti Smart City e della sicurezza stradale. Questo patrimonio di informazione, se correttamente filtrato, aggregato e processato costituisce una solida e efficace base dati per il monitoraggio dei flussi di traffico e tempi di percorrenza su tutta la rete viaria nazionale.

Insomma, grandi impegni e una visione a tutto campo?

Sì, certamente. Dalla nascita del primo antifurto satellitare sono trascorsi oltre 25 anni, durante i quali la telematica ha fatto passi da gigante pur mantenendo un mercato sotto-stimato e non ancora maturo rispetto ai volumi potenziali. In questo percorso l'Italia ha dimostrato di possedere eccellenze di primo piano dal punto di vista tecnologico, ritagliandosi un ruolo da apripista in questo campo sul piano internazionale. E Viasat tra queste eccellenze è la portabandiera.

Le prospettive di crescita del settore dipendono dalla tempestività e dalla capacità di rinnovamento nell'acquisire un vantaggio competitivo, sfruttando appieno le opportunità tecnologiche disponibili sul mercato. Non possiamo perdere tempo, non possiamo perdere la sfida.

BLACK BOX PER CONTRASTARE I FURTI DEI MEZZI PESANTI

Nel 2014 sono spariti 2.051 mezzi pesanti e ne sono stati ritrovati 1.162. Tra le Regioni più a rischio c'è la Lombardia, la Sicilia e la Puglia. L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e rileva un rischio assai inferiore alla media nazionale.

Niente logistica senza riforme

Intervista con **Carlo Mearelli**,
Presidente ASSOLOGISTICA



“Serve certezza legislativa, meno burocrazia, procedure molto più semplici per rilanciare la logistica e avviare la ripresa”. Non solo. È altresì necessario sviluppare e incentivare l'utilizzo della tecnologia info-telematica che in questo settore è e resta centrale per abbattere i costi e migliorare l'efficienza. Il rischio per chi resta indietro? Solo uno: la chiusura dell'azienda!

Che periodo vive oggi la logistica italiana?

È un periodo di bivio. Dopo anni di investimenti a pioggia e gestioni logistiche territoriali senza alcuna governance con sprechi fortissimi anche in termini di utilizzazione efficiente di quel che abbiamo, non c'è più tempo per continuare a tergiversare. L'Europa ha indicato una strategia complessiva con i corridoi, adesso la politica italiana deve decidere poche regole chiare e incisive che consentano a noi operatori di continuare a lavorare in questo paese.

Quali le inefficienze e le problematiche? E quali invece le potenzialità da sviluppare?

Le centinaia e centinaia di casi “ultimo miglio” che ingorgano i collegamenti terrestri dei porti, le pratiche di controllo sulle merci che scontano l'arretratezza infrastrutturale del nostro Paese che ancora non è dotato di banda larga. Le potenzialità potrebbero essere molte, ma non sono eter-

ne. Nel mercato globalizzato delle merci, dove la logistica si confronta quotidianamente anche se l'impresa è insediata in una sperduta provincia italiana, essa si sposta rapidamente creando nuove domande laddove incontra un'offerta adeguata.

Un recente studio di Viasat attesta come le prospettive di crescita del settore dipendano dallo sfruttare appieno le opportunità tecnologiche disponibili sul mercato. Cosa ne pensa?

Penso che la tecnologia è ciò che fa la differenza delle merci come delle persone. Basti pensare alle vere e proprie rivoluzioni nei costumi e nelle economie che ha portato Internet. Nella logistica delle merci la tecnologia è uno dei fattori principali di competitività per efficienza, produttività e sicurezza. Dai magazzini di stoccaggio, ai terminal portuali e aeroportuali alle diverse modalità di trasporto è la tecnologia che consente la conservazione corretta delle merci, un tra-

sporto di esse efficiente e puntuale, la tracciabilità dei prodotti e delle materie prime che facilita i controlli, la possibilità ai magazzini di operare per multiclienti e multiprodotti. Ma questo in Italia sembra solo una bella favola. Persino la tecnologia non può farcela contro i problemi prodotti dalla inefficienza infrastrutturale dei trasporti a cominciare da quella della rete ferroviaria, o dalla burocrazia, gestita da organi differenti su una stessa cosa con orientamenti opposti, che impera ovunque bloccando a tempo indeterminato tutte le iniziative e dunque gli investimenti.

La tecnologia info-telematica come scelta ineludibile per abbattere i costi operativi e per migliorare l'efficienza logistica. Quali le conseguenze per chi resta indietro?

Di diventare come una vecchia auto, che nessuno vuole più se non quei pochi collezionisti che al primo graffio te ne abbattano il valore antiquario. Questo per un'azienda significa chiusura.

La logistica rincorre il salto di qualità. Saremo pronti o continueremo a rincorrere?

Gli operatori di logistica in c/terzi il salto di qualità l'hanno già fatto da soli da lungo tempo, perché diversamente ci saremmo estinti. Il problema ora è, per le grandi imprese, se restare in Italia o andare a fare le stesse cose altrove, portando via, per effetto di mercato, anche molte merci finora prodotte in Italia; mentre per quelle più piccole è in gioco la loro stessa sopravvivenza.

Le tre chiavi del successo

A cura di **CEVA LOGISTICS**

Il settore della logistica sta affrontando - complici la crisi e la tempesta di innovazioni tecnologiche - alcuni significativi cambiamenti. Ecco le 3 principali tendenze che ci accompagneranno nel 2015 secondo CEVA Logistics, peso massimo della logistica a livello globale, nato dalla fusione dell'olandese TNT logistics e dell'americana EGL.



Sempre più outsourcing... collaborativo.

Secondo l'Osservatorio Contract Logistics della School of Management del Politecnico di Milano, la logistica conto terzi ha un'incidenza sempre più importante sul mercato italiano, e anche a causa della complessa congiuntura economica, si prevede che le PMI Italiane intensificheranno l'outsourcing logistico nei prossimi mesi.

Proprio per venire incontro alla necessità di abbattere i costi e al contempo di ottenere un livello di servizio impeccabile, il modello della logistica collaborativa continuerà ad imporsi. Ci saranno sempre più magazzini che applicheranno i principi della sharing economy, creando veri e propri poli mono-settoriali all'interno dei quali diverse aziende concorrenti dello stesso settore potranno condividere persone, infrastrutture,

processi e flussi di trasporto. La tecnologia è quindi una delle leve strategiche che permetterà di effettuare consegne sempre più mirate, precise e personalizzate.

L'innovazione tecnologica e le sue sfide.

L'innovazione tecnologica sta letteralmente "travolgendo" il settore logistico. Le tecnologie più evolute, quelle satellitari (le Black Box), permetteranno di tracciare e monitorare il viaggio delle merci dal produttore al retailer fino al consumatore. Questo consentirà ai professionisti del settore di velocizzare e ottimizzare il trasporto e la consegna e predire esattamente il tempo di arrivo, monitorando dettagli importanti che incidono sulla qualità dei prodotti, così come il controllo della temperatura e l'avvenuta consegna ad esempio di medicinali urgenti.

La consegna diventa green.

Secondo la ricerca "Il futuro della logistica e la sfida della sostenibilità", svolta da SDA Bocconi School of Management in collaborazione con l'Università di Bergamo, emerge una diffusa sensibilità al tema della sostenibilità da parte degli operatori logistici. Anche in Italia appaiono le prime esperienze di tecnologie e procedure che hanno il fine di ridurre l'impatto ambientale delle attività di trasporto e logistica, potenziando al contempo l'efficienza e la produttività della supply chain.

I magazzini ricorrono sempre più all'impiego di energie rinnovabili e all'approccio collaborativo, nonché all'utilizzo di mezzi di movimentazione elettrici, così da abbattere ulteriormente le emissioni di CO2. Si lavora anche nella sostenibilità degli imballi, nella ricerca della massima ottimizzazione degli spostamenti e dei tragitti della merce utilizzando mezzi di trasporto all'avanguardia e ricchi di soluzioni telematiche, così come nell'intermodalità ferro-gomma.

TNT Italy: la ricetta della sicurezza

Intervista con **Guido Giachino**

Security Administration & Operative Analysis Manager, TNT ITALIA



TNT è uno dei più grandi corrieri di trasporto espresso al mondo. Ci può presentare il Gruppo? Come operate e quali i numeri più significativi?

TNT Italy è una Business Unit di TNT, una delle più grandi aziende di trasporto espresso al mondo. La capillarità sul territorio nazionale è uno degli Asset principali dell'azienda che, grazie ad un network di oltre 100 Filiali e Hub collegati da circa 600 camion (la flotta TNT ammonta

Il Cliente va soddisfatto sempre. Puntualità e qualità del servizio sono Asset irrinunciabili per qualunque azienda che voglia competere sul mercato internazionale. Tanto più se il settore di riferimento è quello del trasporto espresso. Non ci sono alternative valide all'utilizzo della tecnologia in particolare quella satellitare che permette di assicurare protezione del mezzo e delle merci, nonché efficienza logistica e riduzione dei costi di esercizio. Chi non si aggiorna non ha scampo ed è destinato a sparire dal mercato.

complessivamente a 2.750 mezzi) e ad una flotta di 5 aerei, è in grado di garantire la copertura del territorio nazionale in 24 ore. TNT Italy impiega circa 7.000 tra dipendenti diretti ed indiretti ed effettua una media di oltre 180.000 spedizioni al giorno. Con 6 scali nazionali e internazionali, dispone della miglior copertura aeroportuale del settore: questo le consente di offrire tempi di resa estremamente flessibili, i migliori del mercato.

Protezione del mezzo, ma anche delle merci e del conducente. Quanto la telematica satellitare ha innalzato il concetto di sicurezza nel vostro settore di competenza?

TNT utilizza sistemi antirapina GPS da più di 20 anni e ciò ha portato ad

una notevole riduzione dei furti subiti: siamo stati i primi corrieri espressi a credere nella tecnologia GPS ed a utilizzare tali sistemi sui nostri mezzi di trasporto ed i primi ad avere una centrale operativa di controllo interna. I primi sistemi GPS per autotrazione furono sviluppati con noi utilizzando sistemi di navigazione navale e militare. Tutti gli altri nostri competitor si sono successivamente adeguati ed ora la maggior parte dei camion dei grandi gruppi ha un sistema GPS a bordo. La sicurezza delle merci trasportate è aumentata ma i rischi sono sempre alti ed i ladri sono sempre alla ricerca di nuovi metodi per eludere i sistemi installati a bordo dei mezzi. Anche la sicurezza dei conducenti è migliorata, avendo un costante controllo

delle posizioni e potendo interagire con i sistemi di bordo si può intervenire in modo più celere ed efficiente in caso di problemi.

Quanto sono importanti i sistemi telematici anche in funzione dell'ottimizzazione del processo logistico?

I sistemi telematici nel processo logistico sono importanti in quanto, conoscendo in tempo reale l'esatta posizione di un camion, di un furgone ed addirittura di una singola spedizione, si può ottimizzare tutta la filiera con enormi vantaggi, sia dal punto di vista economico che operativo. Tali economie avvantaggiano sia il corriere che i propri clienti. TNT è sempre alla ricerca di nuove applicazioni per migliorare i propri processi e fornire un servizio eccellente.

Sicurezza, ma anche risparmio, quindi...

La telematica è uno strumento molto utile per ottimizzare l'operatività delle flotte e migliorare i costi; potendo monitorare in modo telematico i mezzi e sensibilizzando gli autisti ad uno stile di guida più corretto si riducono molto i rischi di incidenti stradali e soprattutto i consumi. Da un'analisi fatta da un nostro fornitore, la riduzione dei costi puri di gestione è di circa il 5% a cui si possono aggiungere eventuali risparmi sui premi assicurativi.

In un mercato così globalizzato i processi tecnologici assicurano vantaggi competitivi. Quale evoluzione si immagina per i prossimi anni?

Nel nostro campo mi immagino dei prodotti in grado di tracciare e proteggere in modo sempre più sicuro le spedizioni che i nostri clienti ci affidano. Si dovrà seguire l'innovazione per poter sempre anticipare le mosse della criminalità e le eventuali nuove tecnologie proposte dai competitor e per poter così mantenere la leadership nel mercato dei trasporti



espressi. Mi immagino una sempre maggiore interazione tra i sistemi tecnologici presenti nei magazzini e quelli dei mezzi di trasporto.

Viasat e TNT Italy, un connubio in nome della Sicurezza. Come procede questo rapporto?

TNT utilizza i prodotti Viasat da circa tre anni e il rapporto è stato, grazie alla disponibilità e professionalità di Viasat, un crescendo. Un rapporto di fiducia che si è andato a consolidare man mano che si lavorava insieme tanto che oggi abbiamo più di 200 GPS installati sui nostri veicoli e stiamo sviluppando insieme alcuni nuovi progetti.

Insomma, le tecnologie info-telematiche ricoprono nel settore un ruolo da protagonista. Cosa rischiano le aziende che pensano di poterne fare a meno?

Chi non si aggiornerà ed evolverà la tecnologia rischierà di rimanere fuori dal mercato. Oggi tutti i grandi clienti richiedono specificatamente che i trasporti rispettino requisiti di



sicurezza sempre più stretti come per esempio la certificazione TAPA (Transported Asset Protection Association), una associazione per la protezione delle merci destinate al trasporto, che riunisce più di 600 associati tra produttori globali, fornitori di servizi logistici, corrieri espressi, forze di polizia e di sicurezza, enti pubblici e altri stakeholders, con l'obiettivo comune di ridurre le perdite nelle catene di fornitura internazionali. La sicurezza non deve essere vista, come spesso succede, un costo ma un investimento che nel tempo porta sempre dei vantaggi che a volte saranno difficilmente quantificabili ma sicuramente presenti. Ed i risultati raggiunti da TNT ne sono un chiaro esempio.

Recupera le accise sul carburante ...con un click!

Intervista con [Giovanni Lombardi](#)
Amministratore Unico, TECNO ACCISE SRL

La defiscalizzazione del gasolio permette alle aziende, che utilizzano macchine industriali per produrre forza motrice, di abbattere i costi di produzione ottenendo il rimborso delle accise sul gasolio.

La defiscalizzazione del gasolio può essere richiesta da tutte le aziende che utilizzano macchine operatrici fisse e macchine semoventi a fini produttivi, come quelle che operano nel settore edile, portuale, estrattivo, minerario, manifatturiero, smaltimento rifiuti e recupero materiali. Sono esclusi i mezzi ammessi alla circolazione stradale (es. autocarri).

Parliamo di agevolazioni per le aziende, cosa propone il panorama nazionale e quello europeo?

Le agevolazioni sui prodotti energetici permettono alle aziende di benefi-

ciare di cospicue riduzioni delle accise gravanti sugli stessi a seconda degli specifici usi.

In Italia, le aziende che utilizzano macchine industriali per produrre for-

za motrice, possono ottenere il rimborso del 70% delle accise sul gasolio, mentre le aziende del settore trasporto merci e passeggeri possono ottenere la defiscalizzazione del gasolio consumato dai propri automezzi. Le aliquote di rimborso vanno da 0,21 €/l per gli operatori del settore trasporto, fino a 0,43 €/l per le aziende che utilizzano macchine operatrici per produrre forza motrice.

In Europa, molti altri paesi non sono da meno, infatti queste tipologie di benefici sono previsti con modalità e importi differenti per singolo stato.

Grazie alla competenza e all'esperienza maturate nei rispettivi settori, Tecno Accise e Viasat, sono in grado di supportare le aziende nell'iter e negli adempimenti previsti dai distinti ordinamenti nazionali, fornendo soluzioni integrate e complete.

Italia: chi può beneficiarne e a quanto corrisponde il rimborso?

La defiscalizzazione del gasolio per la produzione di forza motrice può essere richiesta da tutte le aziende che utilizzano macchine operatrici fisse e macchine semoventi a fini produttivi, come quelle che operano nel settore edile, portuale, estrattivo, minerario, manifatturiero, smaltimento rifiuti e recupero materiali. Il rimborso dell'accisa sul gasolio impiegato dalle macchine operatrici, attualmente, è pari a 0,43 €/l di carburante riconosciuto.

Le aziende di trasporto merci e passeggeri possono beneficiare altresì, purché gli automezzi siano di massa



superiore alle 7,5 T o con un numero di occupanti superiore a 9, dell'agevolazione sul gasolio per l'autotrasporto, attualmente il rimborso è pari a 0,21 €/l di carburante consumato. Naturalmente i requisiti nazionali, nascendo da norme comunitarie, rispecchiano al 100% quanto richiesto negli altri Paesi UE dove queste tipologie di benefici vengono concessi.

Facciamo un focus sull'agevolazione per le macchine operatrici: di quale tecnologia parliamo per ottenere il rimborso?

Installando il DFT (Data Fuel Tracer) nella macchina operatrice. IL DFT è il contatore-contagiri elettronico sviluppato da Tecno per la misurazione delle ore e dei giri motore, così come richiesto dall'attuale normativa. Una tecnologia brevettata che permette alle aziende di ottenere la defiscalizzazione sul gasolio utilizzato dalle macchine operatrici per produrre forza motrice. L'ottenimento dei benefici fiscali, infatti, è condizionata dall'installazione di tale strumentazione. Registrando i giri eseguiti dal motore durante le ore di funzionamento, il DFT è il solo strumento che permette di certificare i consumi effettivi di gasolio.

Il DFT è un componente ad alta tecnologia rispondente ai requisiti richiesti dall'Agenzia delle Dogane e verificato presso l'Istituto motori del CNR. Può essere installato su qualsiasi mezzo d'opera senza apportare nessuna modifica elettronica o strutturale alla macchina ed è già conforme alle ultime direttive rilasciate dall'Agenzia delle Dogane in materia di fiscalità degli strumenti di misura elettronici.

Come quantifichiamo il carburante da rimborsare?

Il DFT è interfacciato in via seriale con il Runtracker Viasat, in linea con i requisiti richiesti dall'Agenzia delle Dogane. Una volta al giorno, vengono trasmessi alla Centrale Operativa Viasat i dati rilevati e messi a disposi-



zione direttamente sulla Web Console Runtracker di Viasat. Tutte le informazioni generate dai sistemi Viasat/DFT, presenti a bordo dei mezzi, sono quindi raccolte in tempo reale, direttamente consultabili e analizzabili attraverso il comando dedicato, e permette l'elaborazione automatica del foglio di rendicontazione giornaliera da utilizzare per l'ottenimento dei rimborsi.

Espletamento delle pratiche e installazione. Chi se ne occupa?

L'analisi di fattibilità e le installazioni sono eseguite da personale tecnico autorizzato e certificato Viasat presente su tutto il territorio Nazionale, isole comprese. È fondamentale il rispetto delle tempistiche di installazione della strumentazione concordata in maniera da procedere parallelamente all'iter burocratico senza alcun intoppo. I tempi medi di ottenimento, dalla data di presentazione dell'istanza di agevolazione, sono stabiliti dalla normativa in circa 90 giorni.



Per le pratiche è necessario, in fase preliminare, occuparsi dell'analisi di fattibilità tecnico-economica, valutando la possibilità di ottenimento dell'agevolazione e calcolando i risparmi presumibili. Solo successivamente, qualora ci siano tutte le caratteristiche, si può procedere alla redazione della documentazione tecnica, alla presentazione delle istanze di agevolazione e seguendo tutto l'iter procedurale finalizzato al riconoscimento della stessa.

Differenziati!

Intervista con **Gianni Barzaghi**

Amm. Delegato, DATAMOVE SRL

La tracciabilità dei veicoli che partecipano ai servizi di igiene urbana è diventata fondamentale negli ultimi anni. I motivi sono principalmente legati alla certificazione della corretta esecuzione dei servizi svolti dalle aziende prevalentemente verso soggetti pubblici (comuni, consorzi di comuni o aziende pubbliche). Un corretto processo di certificazione delle attività passa dall'analisi delle attività svolte con gli strumenti principalmente utilizzati per l'esecuzione delle stesse: nel caso della raccolta dei rifiuti i veicoli adibiti ai servizi.

Quanto la tracciabilità dei mezzi e delle merci è particolarmente opportuna in un settore sensibile qual è quello dell'igiene urbana?

È opportuna, è necessaria, è fondamentale. Dall'analisi del tracciamento eseguito sui veicoli, infatti, possiamo in maniera certa verificare il corretto percorso di raccolta, le fermate, i tempi e i km percorsi giornalmente e valutare le differenze significative rispetto allo svolgimento ottimale, introducendo col tempo correttivi volti a migliorare le prestazioni globali nell'esecuzione delle attività. E in un settore così "sensibile" è intuitivo capire l'importanza.

Proponete SIUNET, una rivoluzionaria piattaforma tecnologica. C'è la può descrivere?

La piattaforma software permette in maniera nativa la gestione completa delle più diverse tipologie di servizi e attività: dall'igiene urbana e sgombero neve ai servizi di consegna e ri-

tiro, movimentazione dei mezzi di cantiere, servizi on demand proponendo un modello gestionale di tipo MRP II delle risorse impiegate.

La parte hardware prevede l'installazione a bordo degli automezzi di un apparato gps/gprs per l'acquisizione, elaborazione e trasmissione dei dati di base (orari, velocità, km, posizionamento, ecc...) e dello stato dei principali strumenti elettronici e meccanici presenti sul mezzo, senza limiti di tempo o percorrenza minima sui dati di campionamento, il tutto per avere una serie molto fitta di dati da analizzare. Il dispositivo satellitare prodotto da Viasat installato su ogni veicolo, permetterà poi di accedere ai servizi di tutti i moduli della piattaforma sopra elencati.

La struttura della centrale servizi permette di poter avere un campionamento dei dati (quindi la raccolta capillare delle informazioni dai mezzi) con elevatissimi standard qualitativi: è fondamentale sapere che la granulari-

tà dei dati raccolti è l'unico strumento che possa certificare l'attività dei mezzi e quindi dei servizi che la Vs. Azienda eroga per i propri clienti.

Le operazioni di installazione degli apparati verranno eseguite da personale specializzato che ne certificherà la corretta installazione e funzionamento, nonché allacciamento alla centrale di controllo. Una volta installati gli apparati sono completamente autonomi, prevedono una frequenza di campionamento dei dati (posizione, data, ora, stato sensori, ecc...) con frequenza minima di 8/10 secondi (comunque modificabile) e la relativa trasmissione alla struttura di analisi tramite tecnologia GPRS al raggiungimento di un determinato numero di rilevazioni, con frequenza temporale definita, tracking a distanza o al semplice verificarsi di condizioni di allarme, ovviamente tutte le condizioni descritte possono essere gestite in maniera congiunta per ottenere un sistema di campionamento dei dati di elevatissimo standard qualitativo.

Quali sono i suoi punti di forza?

Con l'introduzione della Piattaforma Software Siunet è possibile:

- raggiungere una più efficace e razionale gestione della tua flotta di automezzi aziendali, derivante da una pianificazione e verifica delle attività ordinarie e straordinarie;
- gestire in modo semplice ed efficace tutti gli aspetti burocratici legati agli automezzi (bolli, assicurazioni etc.);
- automatizzare le attività di programmazione e rendicontazione dei servizi che la tua azienda propone, definendo le modalità di diffusione delle informazioni a livello aziendale o verso i clienti;
- razionalizzare e migliorare la pianificazione dei servizi che la tua azienda propone e migliorarne l'esecuzione attraverso una più dettagliata e precisa determinazione delle specifiche operative legate alle singole attività;

- migliorare il monitoraggio dei servizi che la tua azienda propone attraverso la definizione di accurate specifiche che si tradurranno in report di controllo di facile interpretazione;
- ottimizzare le attività organizzative interne creando corretti canali di comunicazione e passaggi di informazione;
- definire e verificare in maniera automatizzata i parametri minimi di controllo e certificazione di qualità esser predisposti per rispondere alle prescrizioni normative relative alle certificazioni aziendali (Vision – ISO – Emas);
- distribuire reportistica direttamente nei formati office più diffusi (word, excel, ecc...) o direttamente in formato acrobat (pdf);
- utilizzare degli strumenti di gestione web nativi che svincolano la tua azienda dal dover disporre di competenze informatiche e tecnologiche specifiche;

il sistema è in grado di:

- controllare lo stato della flotta automezzi, in termini di posizione e attività svolte per tipologia, classi o gruppi di mezzi, senza limiti temporali sulla tenuta dei dati di tracking;
- automatizzare il calcolo dei tempi di lavoro, transito e fermata;
- valutare i percorsi ottimali per il raggiungimento di punti, aree o zone sul territorio che potranno essere definite da te direttamente sulla cartografia on-line;
- definire e gestire gli allarmi, di qualsiasi natura, tramite la dashboard di sistema, con le relative notifiche o controlli supplementari inoltrati e resi disponibili anche tramite sistemi email o sms;
- definire in maniera automatica sulla base di dati storici la programmazione dei percorsi ottimali;
- incrociare e rendicontare in maniera automatizzata (voglio solo sapere quello che non è stato eseguito correttamente...) i dati relativi all'attività programmata e a quanto realmente eseguito;

- eseguire report di dettaglio a livello di singola via, numero civico o segmento di via;
- navigare online e stampare a qualsiasi livello di zoom le cartografie;
- fornire reportistica personalizzata per l'individuazione di anomalie nei servizi (tempistiche di esecuzione, aree o vie coperte, passaggi multipli, soste superiori a tempi prefissati, verifica dello stato di switch es. spazzole, tappo carburante, portiera, prese di forza, ecc.);
- gestire i punti di interesse sul territorio, integrandoli nel flusso delle informazioni e rendendoli oggetto di analisi in maniera automatizzata;
- definire i requisiti minimi per certificare il raggiungimento di punti o aree sul territorio nel rispetto di eventuali tempi di transito;
- gestire differenti livelli di login, rendendo il sistema utilizzabile dalla gestione completa alla semplice consultazione dei dati all'interno di diversi comparti di un'azienda, fino al cliente.

Per l'offerta dei servizi alle aziende vi avvalete, quindi, di una partnership importante con Viasat. Qual è il suo apporto?

Viasat è fin dalla nascita della piattaforma software Siunet il partner d'eccellenza nella fornitura di dispositivi satellitari per la localizzazione dei veicoli. Il supporto costante della struttura tecnica di Viasat ha inoltre permesso la realizzazione di progetti speciali che prevedono l'interfacciamento dei dispositivi satellitari ad apparati di vario genere, quali ad esempio le batterie al litio per l'alimentazione dell'ECOBEE (Ape Elettrica), l'interfacciamento ai veicoli Isuzu per un innovativo sistema di telediagnosi remota.



Offrite una gestione completa del ciclo aziendale. Quel è la percezione delle aziende del settore? C'è interesse nel servizio offerto?

Il mondo dei servizi di igiene urbana è in rapida evoluzione, è molto sentita l'esigenza delle aziende di poter disporre di sistemi integrati per la gestione e certificazione dei servizi.

Siamo in una fase di passaggio ad una nuova concezione dei servizi per i cittadini i quali si aspettano di poter disporre di informazioni certe sulle attività eseguite, fruibili magari attraverso gli attuali sistemi di informazione che passano da smartphone e tablet. E proprio alla luce di questa esigenza questo primo semestre 2015 vedrà il lancio di un nuovo modulo della piattaforma (che avrà il nome di: DIFFERENZIA TI – l'App che fa la differenza) ancora più moderna, di facile utilizzo, aperta ai cittadini, che fornisce strumenti rapidi e potenti per ricercare informazioni di dettaglio sui servizi di igiene urbana, ricevere alert e aggiornamenti, eseguire segnalazioni... Tutto perfettamente integrato nella piattaforma software Siunet.

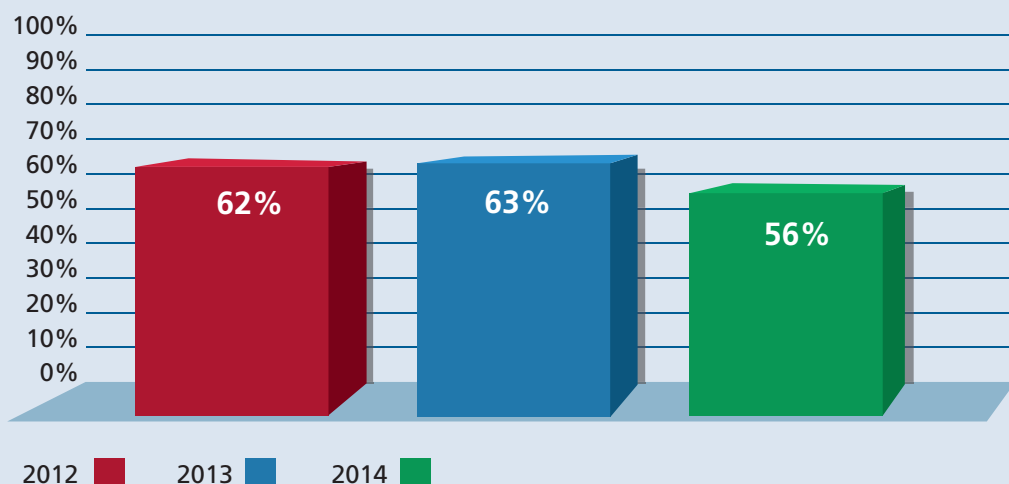
L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e consente il recupero del 95% dei mezzi pesanti rubati.

L'UTILIZZO DEL SATELLITARE VIASAT SUI MEZZI PESANTI

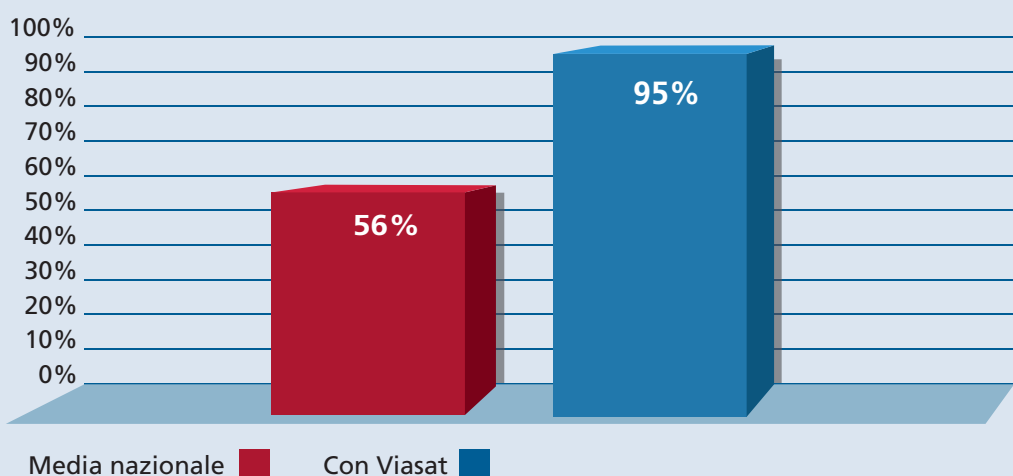
Nel 2014 sono spariti 2.051 mezzi pesanti e ne sono stati ritrovati 1.162.

I grafici di questa pagina confrontano i dati medi nazionali con quelli relativi ai veicoli pesanti dotati di sistema satellitare Viasat e dimostrano l'efficacia di questi ultimi, sia in termini di riduzione della frequenza furto, che in termini di ritrovamento del mezzo.

MEZZI PESANTI RUBATI RITROVATI (% sui furti)



MEZZI PESANTI RITROVATI (ANNO 2014) CON DISPOSITIVO VIASAT (% sui furti)



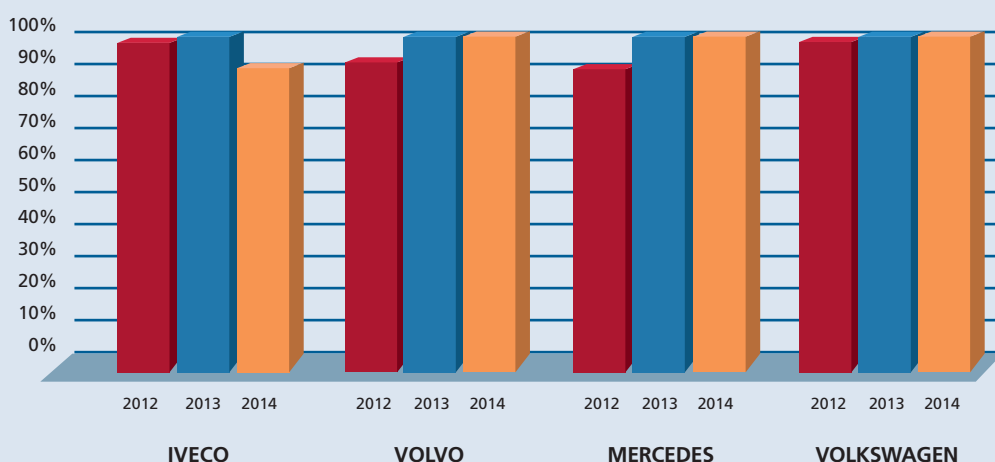
FURTI DI MEZZI PESANTI E RISPARMIO STIMATO A CONFRONTO TRA LE REGIONI MAGGIORMENTE A RISCHIO - ANNO 2014

Regione con maggiore incidenza di furto	Veicoli rubati	Veicoli non rinvenuti	Risparmio stimato con 95% di rinvenimenti*
CAMPANIA	208	127	12.000.000 €
LAZIO	182	104	9.900.000 €
LOMBARDIA	393	90	8.500.000 €
PIEMONTE	175	56	5.300.000 €
PUGLIA	275	137	13.000.000 €
SICILIA	276	164	15.500.000 €
TOTALE ITALIA	2.051	889	84.500.000 €

* Risparmio stimato per furti sventati se tutti i mezzi pesanti (valore economico medio € 100.000) avessero installato il Run Truckers di Viasat

MEZZI PESANTI CON LA PIÙ ALTA % DI RITROVAMENTO GRAZIE AL RUNTRACKERS DI VIASAT

	2012	2013	2014
IVECO	97%	100%	90%
VOLVO	92%	100%	100%
MERCEDES	90%	100%	100%
VOLKSWAGEN	98%	100%	100%



Se tutti i mezzi pesanti utilizzassero i sistemi satellitari Viasat si consentirebbe un risparmio stimato di oltre 84 milioni di euro.

Fondazione ANIA, 10 anni di successi

Ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali in Italia. Con questo obiettivo nel 2004 le compagnie di assicurazione italiane hanno costituito la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, una Onlus che ho avuto l'onore di dirigere fin dal primo giorno. Abbiamo appena chiuso i primi 10 anni di attività che, di fatto, coincidono con il decennale della guida sulla sicurezza di Viasat. Durante questo periodo abbiamo dato vita a molteplici attività e abbiamo visto mutare profondamente lo scenario che accompagna la sicurezza stradale nel nostro Paese. Nel 2004 i morti sulle strade erano oltre 6mila. Nel 2013, ultimo dato disponibile a livello ufficiale, se ne sono registrati poco più di 3.300. Una diminuzione progressiva e costante, una tendenza sicuramente positiva che, però, non ci deve far abbassare la guardia: gli incidenti stradali restano la più grande tragedia del nostro Paese, causando, in media, 10 morti ogni giorno, oltre ad un totale di circa 900mila feriti l'anno, 90mila dei quali riportano lesioni permanenti gravi. A rendere ancora più allarmanti questi dati, va aggiunto il fatto che un quinto delle vittime della strada ha meno di 30 anni. Per limitare quella che, senza ombra di dubbio, possiamo definire la più grande tragedia nazionale, siamo convinti che si debba intervenire a più livelli. Comunicazione, informazione e sensibilizzazione sono alla base delle nostre attività. Secondo un'indagine demoscopica effettuata dalla Fondazione ANIA in collaborazione con Ipsos, oltre il 50% delle persone che hanno avuto un incidente, indica nella distrazione la causa principale. Nel 2010, anche a seguito degli appelli delle istituzioni internazionali e delle Nazioni Unite, la Fondazione ANIA realizza una campagna di comunicazione proprio sui rischi della distrazione al volante, che aveva una finalità formativa ed informativa. Visto l'ottimo impatto di quella campagna negli anni seguenti ne sono state realizzate altre: sul mancato rispetto delle regole, sulla tutela degli utenti deboli o sui rischi della guida in stato di ebbrezza. Un'azione come la nostra non poteva non mettere al centro i più giovani. Tour nelle scuole con lezioni di teoria e pratica effettuata grazie al nostro simulatore di guida, corsi di guida sicura regalati ai neopatentati, corsi di formazione per la guida dei ciclomotori. Progetti che hanno affiancato la "storica" iniziativa "Guido con prudenza", nata per diffondere anche in Italia la figura del guidatore designato secondo il motto "chi guida non beve, chi beve non guida". In 10 anni sono state coinvolte le discoteche e i locali da ballo più importanti d'Italia e abbiamo contribuito in maniera decisiva a ridurre il fenomeno delle cosiddette stragi del sabato sera.

La Fondazione ANIA ha creduto e crede molto nell'utilizzo della tecnologia. Per questo anni fa è stato scelto l'utilizzo di un simulatore di guida che, nel tempo, è stato perfezionato. Oggi abbiamo uno strumento in grado di far esercitare soprattutto i ragazzi con le manovre di guida essenziali. Ultima iniziativa, in ordine di tempo, è la creazione di una App per smartphone e tablet relativa al progetto black point. Grazie ad essa, sarà possibile segnalare i "punti neri" della rete stradale italiana con un semplice click. La Fondazione ANIA, come fa ormai da anni, ovvero da quando ha creato il progetto black point che inizialmente si basava sulle segnalazioni telefoniche degli automobilisti, segnala il problema agli enti proprietari di quel tratto di strada affinché la criticità venga rimossa.

Dopo 10 anni possiamo fare un bilancio che non può che essere positivo. I successi ottenuti, però, non rappresentano per noi un punto di arrivo, ma un punto di partenza. Continueremo a sviluppare progetti per comunicare, informare e sensibilizzare gli utenti della strada. Negli anni abbiamo imparato a studiare la realtà, analizzando i cambiamenti nello stile di vita degli italiani. Ora guardiamo al 2020, anno in cui si concluderà la "Decade della sicurezza stradale" aperta dalle Nazioni Unite nel 2011: l'obiettivo è quello di dimezzare il numero dei morti a livello mondiale e noi vogliamo fare la nostra parte per aiutare l'Italia a raggiungere questo traguardo.

Umberto Guidoni

Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale

conosci strade
pericolose?
**fai la tua
segnalazione!**

Scarica l'app gratuita
Blackpoint



Se hai bisogno di **assistenza**
o vuoi fare una segnalazione
utilizzando il telefono
chiama **gratuitamente**
il **numero verde**



Ania

Fondazione
per la Sicurezza Stradale



Insieme... per far luce sulle nostre strade!

Trasporto Pesante, gestione leggera

Con le soluzioni

VIASAT FLEET

riduci i costi e ottimizzi
la gestione della tua flotta.

Localizzazione e
monitoraggio dei
veicoli, delle merci
e delle attività

Recupero delle Accise
e riduzione dei
consumi di carburante

Statistiche e report
via web (pc e tablet) e
app per smartphone

Sicurezza e
Assistenza per
veicoli, merci e
persone

Analisi e
Ottimizzazione della
gestione operativa

Comunicazioni
in/out tra sede
e veicoli

Lo sai che
puoi risparmiare
€10.000
fino a
a veicolo in un anno?



First in Safety, Security and Services

www.viasatfleet.com
fleet@viasatonline.it
800 691 691



@viasatonline
viasatfleet

Viasat Group S.p.A.

VIASAT FLEET
scarica l'app su smartphone

Google play App Store