



FURTI D'AUTO

Ne spariscono
19 ogni ora

RISCHIOSITÀ STRADALE

Non abbassare
la guardia

ASSICURAZIONI

La rivoluzione satellitare

TECNOLOGIA

Sempre al fianco
degli automobilisti

DOSSIER

Il futuro dei trasporti
e della logistica

GUIDA alla SICUREZZA

2009

I.P.



Automobile Club d'Italia



G R O U P



BELLI e BRUTTI
La Sicurezza Automatica non è per tutti...

...solo per i Soci ACI.



acicall

*meno di
40 centesimi
al giorno*

ACICALL un'offerta di servizi di sicurezza per la persona e per l'auto riservata ai soci ACI con tessera in corso di validità. Con soli 14 euro al mese* il socio ACI sarà assistito e protetto attraverso le più moderne tecnologie di localizzazione satellitare e potrà usufruire di agevolazioni assicurative RC e Furto e Incendio.

*installazione e traffico telefonico inclusi

Numero Verde
800 088 260
www.movitrack.it

movitrack

VIASAT SA SEMPRE DOV'È.



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

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

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



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

3 Editoriale

**4 Il nostro impegno per una mobilità sostenibile**

Intervista con
Bartolomeo
Giachino
Sottosegretario
Min. Trasporti e Infrastrutture

**6 Un'unica missione: produrre sicurezza**

Intervista con
Domenico Petrone,
Presidente Viasat
Group

**8 Vivere la strada nel segno della sicurezza**

Intervista con
Enrico Gelpi,
Presidente ACI

10 Protezione Furto

11 In Italia "spariscono" 19 auto ogni ora

Intervista con Giorgio Biserni,
ASAPS

13 Assicurazioni: la rivoluzione satellitare

a cura di Marco Petrone,
Viasat Group

14 Sarafree km: cambiano le regole

Intervista con Gianluca Tedoldi,
Sara Assicurazioni

16 Polizza personalizzata, la "strada maestra"

Intervista con Massimiliano Dona,
Unione Nazionale Consumatori

17 L'indagine: "Mi rischio la polizza"

A cura di Cittadinanzattiva

18 Protezione Furto

22 Assistenza meccanica e sanitaria**23 Rischiosità stradale, non abbassare la guardia**

Intervista con Sergio Dondolini,
Min. Infrastrutture e Trasporti

26 eCall: soluzione europea per la sicurezza stradale

Intervista con
Giuseppe Lemessi,
Movitrack

28 Cresce la sicurezza in autostrada

Intervista con Antonino Galatà
Autostrade per l'Italia

30 La tecnologia al servizio del soccorso

Intervista con Andrea Costanzo
SOCI.TRA.S.

**32 Una Pink Box per le donne al volante**

Intervista con
Sandro Salvati,
Fondazione ANIA

34 Viasat: sinonimo di sicurezza

Intervista con Roberto Cortesi,
Viasat Group

**36 Migliorare si può: ecco il Centro di guida sicura**

Intervista con
Alfredo Scala,
ACI Vallelunga

38 Statistiche

42 Sicurezza personale

43 Tutto viaggia su strada: anche l'illegalità

Intervista con
Roberto Sgalla,
Polizia di Stato

**45 SOS Call: si amplia l'offerta di sicurezza**

Intervista con
Andrea Guanci,
Viasat Group

DOSSIER Il futuro dei trasporti e della logistica**46 La tecnologia per una logistica moderna**

Intervista con Domenico Netti,
AIOLOG

48 Incidenti: "non è sempre colpa nostra"

Intervista con
Giuseppina Della Pepa,
ANITA

50 Lassù qualcuno ci guarda

Intervista con Armando Capellino,
Trackysat

52 Certezza e qualità in movimento

Intervista con Paolo Bordignon,
Bordignon trasporti

53 La Black Box? Indispensabile

Intervista con Primo Santini,
FAI

54 Statistiche

56 Ragazzi, occhio alla strada

Intervista con Giorgio Chiellini

**57 Campagne di sicurezza stradale**

L'importanza di sentirsi protetti

Anche nel 2008 l'auto si ri-conferma il mezzo di trasporto preferito dagli italiani. Che sia la libertà di movimento che solo l'automobile è in grado di offrire, che sia il "male minore o necessario" o il "miglior mezzo di trasporto possibile" per raggiungere il proprio posto di lavoro, per poter svolgere la propria professione o per gli spostamenti quotidiani, la netta preferenza degli italiani verso la mobilità privata sconfinava in un attaccamento quasi eccessivo. Un dato può descrivere meglio di ogni altra considerazione la dimensione del fenomeno: circola nel nostro Paese una vettura ogni 1,4 abitanti, senza considerare gli 11 milioni di moto e motorini; tra il 2000 e il 2007 il numero di mezzi circolanti (auto e moto) è cresciuto del 14,5%. Il tasso di motorizzazione privata è in Italia tra i più alti al mondo e secondo nell'Ue solo al Lussemburgo. Sarà che a questa eccezionale espansione del parco automobilistico non corrisponde una crescita dell'offerta dell'estensione stradale, sarà che la sicurezza non è (spesso) sinonimo di attenzione e prudenza da parte degli automobilisti, sarà che "tutto viaggia sulle strade: le comunicazioni, la cultura, l'economia, ma anche l'illegalità", sarà per tutte queste ragioni che le strade continuano a rappresentare un rischio. Nonostante la leggera diminuzione

degli incidenti, le problematiche legate alla sicurezza stradale si impongono sempre più come rilevanti e determinano un costo sociale di 31 miliardi di euro, pari al 2,4% del Pil. Morti e feriti sono all'ordine del giorno. Si rubano un po' meno macchine, ma ne continuano a sparire un numero elevato (461 al giorno). La strada è poi luogo di rapine e violenze, principalmente ai danni di donne e auto-trasportatori, reati questi in preoccupante aumento.

La Guida alla Sicurezza, giunta alla sua quarta edizione, attraverso il contributo di autorevoli protagonisti del mondo delle istituzioni, industriale ed economico vuole affrontare tutte queste tematiche e fornire delle risposte concrete affinché la mobilità possa essere affrontata come espressione di libertà e di movimento e non con ansia e pericolo.

Tra le varie possibili soluzioni emerge però un concetto chiaro, un unico denominatore comune: la prevenzione è determinante e la si ottiene attraverso il contributo della tecnologia. È infatti attraverso l'utilizzo della tecnologia, in particolare quella satellitare, che si può contrastare efficacemente tutte le problematiche legate alla sicurezza stradale. Sentirsi protetti sempre ed ovunque, poter richiedere un soccorso e immediatamente ottenerlo, rende ogni nostro spostamento, uno spostamento più sicuro.

Le infrastrutture di trasporto e della mobilità sicura e sostenibile è sempre stata considerata una delle priorità strategiche del Paese. Il nostro impegno per il rilancio del sistema dei trasporti italiano, sia per la mobilità delle persone sia per quello delle merci, sarà quanto mai profondo e costante.

Le grandi opere, in particolare le arterie stradali, saranno l'asse portante del nostro programma. L'obiettivo è di dotare anche le aree meridionali del Paese di reti efficienti e paragonabili a quelle delle grandi metropoli europee come Londra, Parigi, Madrid.

4

Speciale GUIDA alla SICUREZZA

Il nostro impegno per una mobilità sostenibile



“La sicurezza stradale prima di essere un grande obiettivo politico è un impegno morale che ci tocca nella coscienza e, come tale, non abbasseremo l'attenzione. Le politiche dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto prima di essere un grande fattore di sviluppo economico rispondono al grande obiettivo della sicurezza stradale e della riduzione dell'incidentalità. Con l'introduzione della patente a punti, dei sistemi di sicurezza dei veicoli e del tutor i morti sono diminuiti da 7 a 5 mila l'anno. Nei prossimi anni dobbiamo fare un altro grande passo in avanti”. A parlare è **Bartolomeo Giachino**, Sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture. Lo abbiamo incontrato.

Perché in Italia c'è un uso indiscriminato dell'auto? È per l'incapacità di non riuscire a soddisfare la richiesta di mobilità dei cittadini, o cos'altro?

La risposta la diede l'Avv. Agnelli: “l'auto è il più grande sinonimo di libertà”. È opinione diffusa che laddove riuscissimo a raggiungere un sistema di trasporti pubblici perfetto, completo ed efficiente, molti dei nostri concittadini continuerebbero a preferire la propria autovettura per le suddette esigenze di mobilità. Per questo Governo le infrastrutture di trasporto e della mobilità sicura e sostenibile è sempre stata considerata una delle priorità strategiche del Paese. Non posso però non evidenziare che, in un contesto nazionale ed internazionale connotato da una preoccupante ed evidente crisi economica che, conseguentemente, ha comportato un contenimento della spesa pubblica, il lavoro che ci aspetta nei prossimi anni è indubbiamente difficile ma dobbiamo riuscirci per far ripartire la nostra economia. Il nostro impegno per il rilancio del sistema dei trasporti italiano, sia per la mo-

bilità delle persone sia per quello delle merci, sarà quanto mai profondo e costante.

Nel nostro Paese sembra mancare ancora una politica della mobilità appositamente studiata e perseguita. È realmente così oppure è un'affermazione tendente al pessimismo?

Come ho anticipato nella precedente risposta, una buona politica della mobilità è una nostra priorità da perseguire e implementare con piani e programmi di lungo e medio termine, investendo in infrastrutture moderne, sicure ed efficienti. In Italia, questo settore, purtroppo, sconta trent'anni di veti e di blocchi alla costruzione delle grandi reti di trasporto. Stiamo riavviando il meccanismo di progettazione e di realizzazione di opere pubbliche come infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime, integrate da reti interportuali che, in una prospettiva di forte integrazione, possano strutturare un sistema di trasporti ad alta efficienza. Questa, in definitiva, è la grande sfida cui dobbiamo confrontarci nei prossimi anni.

Intanto al crescere del parco circolante non corrisponde una crescita dell'offerta infrastrutturale e dell'offerta stradale. Le conseguenze è la congestione della mobilità su scala urbana e extraurbana. Come risolvere questo annoso problema?

È esperienza quotidiana per chiunque viva in una grande città, che i cittadini, pendolari o residenti, sono costretti a cimentarsi con i problemi del traffico e dell'insicurezza stradale, confrontandosi ogni giorno con un sistema di trasporti pubblici tendente alla saturazione e spesso inadeguato alle crescenti esigenze di spostamento. Questo scenario, all'interno del quale ci ritroviamo a lavorare, ha prodotto effetti particolarmente negativi sul fronte del traffico, della prevalenza d'uso dei mezzi privati, dell'impatto ambientale, dei costi del trasporto e dell'incidentalità stradale. Tutto ciò concretizza esternalità negative che manifestano i loro effetti soprattutto nelle grandi aree urbane e sub-urbane. Per non rischiare di arrivare ad una situazione di completo congestionamento, occorre pertanto realizzare, anche in ambito metropolitano e locale, sistemi di trasporto pubblico quali linee ferroviarie, metropolitane, e, in via generale, un miglioramento del trasporto pubblico locale su gomma. Anche in questo caso, però, il più grosso problema è legato agli ingenti costi di investimento, legati soprattutto alle opere viarie su ferro. La nostra tesi, quindi, di progressivo ampliamento della quota di spesa pubblica dedicata al miglioramento infrastrutturale, non solo è socialmente opportuna ma è anche economicamente conveniente.

Come si è evoluto il concetto di sicurezza in ambito di trasporto stradale?

Più che di un'evoluzione del concetto di sicurezza stradale, direi che vi è stata negli ultimi anni un'evoluzione (positiva) dell'attenzione della popolazione mentre l'informazione purtroppo se ne interessa principalmente in occasione di gravi incidenti. Sta lentamente aumentando l'attenzione dell'opinione pubblica. Fino a pochi anni fa, ad esempio, il problema legato all'uso di sostanze alcoliche alla guida, era quasi misconosciuto al grande pubblico. Oggi, invece, è ormai uno dei temi più discussi, e a ragione, in ambito congressuale, sui tavoli tecnici di lavoro e su tutti i mezzi di comunicazione di massa.

Un altro aspetto che più di recente ha preso il sopravvento è certamente quello sull'uso di sostanze stupefacenti durante la guida, un fenomeno ancora troppo sottovalutato ed in forte espansione.

Possiamo quindi affermare che, in sostanza, si è evoluta la sensibilità sul problema, dei decisori politici ma anche dei cittadini. Ciò, credo, sia dovuto anche al grosso lavoro di comunicazione che il Ministero ha condotto sui rischi che quotidianamente si corrono sulle strade, riuscendo di orientare le scelte personali e collettive e valorizzare le condotte prudenti e responsabili. Il rispetto delle norme da parte degli utenti è la base imprescindibile per il miglioramento della sicurezza stradale.

Oggi prevenire è essenziale e le strade sono spesso un pericolo. Quanto è importante l'installazione su auto e mezzi pesanti di dispositivi in grado di attivare immediatamente un soccorso sanitario, meccanico o allertare le forze dell'ordine in caso di pericolo?

Per quanto appena ricordato, ritengo essenziale, prima di ogni altra cosa, l'educazione alla sicurezza stradale di tutti gli utenti. Fatta questa doverosa premessa, ritengo che in un'ottica di sistema anche l'installazione di dispositivi tecnologici (e la scatola nera) a bordo possa comunque contribuire alla riduzione dell'incidentalità e della mortalità sulle strade. Le nuove tecnologie possono e devono essere utilizzate proficuamente dotando i veicoli stradali di una serie di dispositivi di sicurezza attiva e passiva. Questi nuovi sistemi tecnologicamente avanzati sono progettati ed installati per evitare gli incidenti (sicurezza attiva), ovvero ad attenuare le conseguenze di possibili incidenti (sicurezza passiva), fornire informazioni in tempo reale sulla situazione del traffico e consigliare il percorso più breve o più veloce per un dato viaggio. Anche la Commissione Europea è al lavoro per rendere attuabili sistemi di comunicazione terra/bordo, cercando di identificare le barriere all'introduzione sul mercato di queste nuove tecnologie. Questi ambiziosi obiettivi saranno perseguiti creando consenso tra i soggetti interessati: Stati membri, industria automobilistica, utenti professionali; cercando di rimuovere le barriere legali e culturali e stimolando la domanda di tali sistemi da parte dell'utenza.

Sul concetto di sicurezza stradale, vorrei ricordare che, in questo specifico settore, il solo miglioramento delle infrastrutture non può bastare. È necessario alimentare e consolidare una "cultura della responsabilità" del conducente.

In un'ottica di sistema l'installazione di dispositivi tecnologici a bordo contribuisce in maniera significativa alla riduzione dell'incidentalità e della mortalità sulle strade e alla sicurezza del conducente.

5

Speciale GUIDA alla SICUREZZA



Noi guardiamo al futuro per capire cosa non è ancora stato fatto da nessuno. Per i prossimi anni aspettatevi quindi di vedere cose che oggi ancora non esistono, sempre nell'ottica dei servizi di sicurezza e protezione.

In realtà la tecnologia utile non costa nulla perché i benefici che ne derivano sono superiori al costo apparente. Satellizzare un'intera flotta, ad esempio, costa meno di un singolo furto.

Un'unica missione: produrre sicurezza

Viasat Group fin dal 1974 è impegnata nella progettazione e produzione di sistemi elettronici hi-tech, dal 1987 nello sviluppo di sistemi che utilizzano tecnologie satellitari Gps e Gsm, sviluppando Moduli (Black Box) da installare a bordo di veicoli e Infrastrutture di Telecomunicazione che consentono l'interattività con i mezzi, garantendo una protezione assistita da centrali operative h24. Viasat opera con 4 Centrali Operative e conta un progressivo di oltre 300.000 attivazioni di moduli satellitari. L'organizzazione del Gruppo Viasat controlla sei società focalizzate sul "core business" dell'Infomobility: Viasat, Movitrack, Redco, Trackysat, Vem Solution ed Elem, assicurando capacità di progettazione, produzione, erogazione di servizi di sicurezza dei mezzi e la gestione dei "dati sensibili", per conto di Compagnie Assicuratrici ed Istituzioni, nonché la connessione con i rispettivi sistemi informatici. **Domenico Petrone** è il Presidente. Lo abbiamo intervistato.



Prodotti sempre più performanti verso la sicurezza non solo dell'auto, ma anche della persona. A che punto è questo processo, oramai irreversibile?

La sicurezza è il bene di cui oggi si ha più bisogno. A cosa serve lo standard di vita raggiunto dalla maggior parte della popolazione occidentale se poi quotidianamente rischiamo di perdere il bene più prezioso, cioè la salute e la vita, per colpa di qualche balordo? Viasat si è mossa negli anni proprio lungo questa direttrice che ha portato dalla sicurezza dell'auto, alla sicurezza delle merci, alla

sicurezza della persona. Al personale delle nostre centrali operative dico sempre che nel nostro lavoro c'è una componente sociale importante, e oggi tengo a ribadire questo concetto con forza.

Parlando del Gruppo, è difficile pensare a qualcosa di più futuristico di quanto già fate. Ci dobbiamo aspettare qualche novità nei prossimi anni?

Ci sono aziende che guardano al passato per cercare di capire cosa abbiamo fatto in questi anni per divenire leader di settore e aziende

che guardano al presente per capire cosa stiamo facendo. Noi guardiamo al futuro per capire cosa non è ancora stato fatto da nessuno. Per i prossimi anni aspettatevi quindi di vedere cose che oggi ancora non esistono, sempre nell'ottica dei servizi di sicurezza e protezione.

Dicono che la tecnologia costi, soprattutto quella utile alla sicurezza. È realmente così?

In realtà la tecnologia utile non costa nulla perché i benefici che ne derivano sono superiori al costo apparente. Le faccio un esempio: satellizzare una flotta di camion comporta sicuramente il costo di implementazione del sistema di sicurezza satellitare, ma quanto costa non ritrovare le merci che da quei camion possono venire rubate? Satellizzare un'intera flotta costa meno di un singolo furto.

Da qualche anno questo settore sembra riscuotere un interesse particolare. Una moltitudine di soggetti entrano in competizione tra loro, ma spesso prevale l'improvvisazione. Lei è sul mercato da circa 35 anni; cosa pensa in proposito?

Muoversi sulla scia di un'azienda sana e nota come Viasat può servire per trarre qualche vantaggio immediato, ma solo la costanza nel far bene le cose ripaga nel lungo periodo. Abbiamo vinto numerosi contenziosi contro chi ha imitato il marchio, il nome, i prodotti, ecc. e credo che in futuro non sarà molto diverso. A volte ci si sente chiedere "Lo vuole un Viasat?", e poi viene venduto un prodotto diverso. Le persone devono stare attente e pretendere "IL VIASAT", quello Vero, l'Originale.

Attraverso quali canali e quali strumenti intendete metter in sicurezza il maggior numero di automobilisti?

Gli automobilisti, per definizione, comprano un'auto e sottoscrivono una polizza assicurativa, almeno quella RC. È quindi presso gli autoconcessionari e le agenzie assicurative che nasce la sicurezza. Noi abbiamo accordi con i migliori autoconcessionari e con le più importanti Compagnie Assicuratrici, ma è dai consumatori che deve nascere la consapevolezza che la sicurezza e gli sconti esistono, basta chiederli e pretenderli se si ha un Viasat.

La Guida alla Sicurezza ospita un ricco dossier su trasporti e logistica. È anche questo un settore che si può avvalere del vostro know-how?

È un settore che deve avvalersi del nostro know-how se intende modernizzarsi, migliorare efficienza ed efficacia, e in qualche caso sopravvivere. La civiltà del petrolio non è ancora al tramonto, ma certo i costi del carburante non sono più trascurabili. I camion devono quindi percorrere le strade più brevi e meno trafficate, non girare senza merci, evitare gli incidenti e gli ingorghi, devono dialogare tra di loro e verso una centrale operativa in modo intelligente, nonché interagire con altri mezzi di trasporto per realizzare la tanto ambita intermodalità.

Anche qui il tema della sicurezza è d'obbligo. Chi guida deve essere professionalmente preparato e fisicamente riposato. Questo a tutela degli altri automobilisti. Ma non dimentichiamo una cosa: spesso ci si accanisce sui camionisti, dimenticando che questi sono spesso vittime di alcuni datori di lavoro senza troppi scrupoli. Il ché, naturalmente, danneggia anche tutti quegli autotrasportatori che operano rispettando la legge, la morale e il prossimo. Da qui il "progetto pilota" volto a dotare i mezzi di trasporto con sistemi satellitari Runtracker per il monitoraggio e autocertificazione del processo logistico in sicurezza, del trasporto delle merci.

Infine Presidente. Siete un Gruppo sano, tutto Made in Italy. Ci sono i numeri per proseguire sulla strada della crescita?

Ho sempre creduto nel Made in Italy, anche quando ho visto aziende delocalizzare le proprie attività in Sud America, nell'Est Europeo e in quello Asiatico. Spesso sono strategie che danno benefici solo nel breve e che trascurano il principio che se gli italiani non hanno un lavoro, ben difficilmente continueranno a comprare beni la cui produzione è stata delocalizzata. I numeri per continuare a crescere ci sono tutti, e tra il dire che Viasat è cresciuta all'estero e dire che gli italiani sono più sicuri grazie a Viasat, preferisco sicuramente la seconda.

L'Italia e Viasat sono un esempio di eccellenza in questo settore, come in passato lo furono i Personal Computer. Questa volta però, non ci faremo sfuggire le tecnologie nostrane.

A volte ci si sente chiedere "Lo vuole un Viasat?", e poi viene venduto un prodotto diverso. Le persone devono stare attente e pretendere "IL VIASAT", quello Vero, l'Originale.

I numeri per continuare a crescere ci sono tutti, e tra il dire che Viasat è cresciuta all'estero e dire che gli italiani sono più sicuri grazie a Viasat, preferisco sicuramente la seconda.



Bisogna continuare a lottare affinché sulla strada non muoia più nessuno. Le criticità? Mancanza di programmazione e di fondi.

È sempre più urgente un coordinamento territoriale sulla sicurezza stradale per indirizzare in modo uniforme le politiche di mobilità e per monitorare gli interventi effettuati.

8

Vivere la strada nel segno della sicurezza



Sulle strade italiane si contano ancora 230.871 incidenti con 5.131 morti e 325.850 feriti. Al dramma delle famiglie si aggiunge un costo per la collettività di 30,4 miliardi di euro, pari al 2% del PIL. Il problema della sicurezza stradale è avvertito sempre più come emergenza sociale rispetto alla quale occorre intervenire in maniera decisa. Gli ultimi dati mostrano un miglioramento della situazione, riconducibile a una maggiore

attenzione al problema da parte delle istituzioni, delle Forze dell'Ordine e degli automobilisti. Chiediamo al Presidente dell'Automobile Club d'Italia, **Enrico Gelpi**, su quali punti cardine si può impennare una nuova cultura della mobilità sicura e responsabile.

Presidente, le statistiche premiano gli sforzi compiuti per la sicurezza stradale. Che risultati sono stati raggiunti?

I dati presentati dall'ACI e dall'ISTAT al Salone Internazionale della Sicurezza Stradale di Verona evidenziano finalmente una significativa diminuzione del numero delle vittime stradali nel nostro Paese. Bisogna consolidare i risultati intensificando l'impegno di tutti per il raggiungimento dell'obiettivo fissato dalla Commissione europea di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime della strada rispetto al 2000. L'Italia è in controtendenza in Europa, dove c'è una stabilità nel numero degli incidenti anche in Paesi storicamente virtuosi in questo campo. È la dimostrazione che se l'attenzione rispetto alle politiche per la sicurezza si allenta, i miglioramenti conseguiti non possono essere considerati acquisiti per sempre. Bisogna continuare a lottare affinché sulla strada non muoia più nessuno.

Come combattere la piaga dell'incidenti stradali?

Affrontando al più presto le due criticità che minano alla base il nostro sistema di mobilità:

la mancanza di una programmazione coordinata e sinergica degli interventi, unitamente all'esiguità dei fondi disponibili. È sempre più urgente, infatti, un coordinamento territoriale sulla sicurezza stradale per indirizzare in modo uniforme le politiche di mobilità e per monitorare gli interventi effettuati ai diversi livelli di governo, dal cui esito far dipendere la distribuzione mirata delle risorse.

Parliamo di risorse. Come risolvere il problema dei fondi per la sicurezza stradale?

Denunciamo da tempo la mancanza di fondi consistenti e soprattutto costanti nel tempo. Ricordo che il Piano nazionale per la sicurezza stradale, principale mezzo di programmazione del settore, non è mai stato finanziato nel periodo 2004-2006 e tuttora non sono disponibili le risorse stanziare nella Finanziaria di due anni fa per il triennio 2007-2010. È importante evidenziare che il miglioramento dell'incidentalità nel 2007 ha prodotto un risparmio in costi sociali superiore ai 3 miliardi di Euro. Per lo Stato si tratta di un inaspettato recupero di risorse. Chiediamo che siano immediatamente impiegate in nuovi interventi.

Esiste una via diversa dai finanziamenti statali per il miglioramento degli standard di sicurezza delle nostre strade?

Certamente. Un contributo fondamentale potrebbe venire dai proventi delle multe e dalla piena attuazione delle disposizioni vigenti per il loro riutilizzo a favore della sicurezza stradale. L'articolo 208 del Codice della Strada prevede tale obbligo, ma non c'è alcuna sanzione per gli Enti inadempienti. L'ACI ha più volte sottolineato la necessità di rendere obbligatoria per i Comuni la pubblicazione annuale dei proventi delle multe e la loro destinazione ai fini della sicurezza. L'impegno dell'Automobile Club d'Italia su questo fronte è stato premiato dall'inserimento di tale richiesta nel testo "bipartisan" di modifica del Codice della Strada in discussione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. Ogni automobilista paga 132 euro l'anno in multe, per un totale collettivo superiore a un miliardo di euro. È giusto che almeno una parte sia destinata alla collettività attraverso, ad esempio, interventi di miglioramento della viabilità nei centri urbani.

Occorre quindi una rivisitazione dell'impianto normativo di riferimento?

L'Automobile Club d'Italia ha proposto al Governo e al Parlamento la predisposizione di un nuovo Codice della strada perché questo diventi un "codice dei comportamenti" di pochi articoli, al massimo 50, di facile consultazione e supportato da un sistema sanzionatorio più semplice ed orientato a favorirne l'osservanza nell'ottica di una consapevole cultura della sicurezza. Questo nuovo testo dovrebbe ricercare il giusto equilibrio tra dimensione repressiva e dimensione preventiva, producendo l'effettività della norma e al tempo stesso la certezza della pena.

Per prevenire i comportamenti sbagliati, soprattutto tra i giovani, serve più formazione?

Sulla formazione dei giovani dobbiamo investire pesantemente in un impegno continuo che coinvolga le istituzioni, la scuola, le famiglie e i luoghi di aggregazione sociale. C'è un problema di inadeguatezza della preparazione dei neopatentati, evidenziato dalla concentrazione degli incidenti e più in generale delle situazioni di rischio al volante nei primi tre anni dal conseguimento della patente.

Ecco perché l'ACI propone la "guida accompagnata" a sedici anni, ossia un percorso di avvicinamento all'esame, della durata di due anni, al fianco di un tutor patentato da almeno dieci anni, che può essere il genitore stesso o un esperto qualificato. E siamo soddisfatti perché anche questa proposta è stata inserita nel disegno normativo all'esame della Commissione Trasporti della Camera che ho ricordato prima.

Ogni anno di più si allarga il gap infrastrutturale tra l'Italia e il resto d'Europa. Con quali provvedimenti si può cominciare fin da subito a recuperare?

Nel nostro Paese non solo manca una normativa di riferimento per il rapido ammodernamento dell'attuale rete stradale – si stima in 40 miliardi di Euro il costo necessario – ma addirittura le norme che esistono non vengono attuate. In ogni caso lo scorso ottobre è stata approvata una direttiva del Parlamento e del Consiglio europeo, che l'Italia dovrà recepire entro i prossimi due anni, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Tale direttiva va proprio nella direzione più volte auspicata dall'ACI anche sulla scorta di esperienze e progetti realizzati insieme con altri Automobile club europei: progetti di valutazione dei livelli di sicurezza della rete viaria, delle gallerie e degli attraversamenti pedonali.

In questo momento di grandi difficoltà per l'automobile, come si può migliorare la sicurezza dei veicoli?

L'innovazione tecnologica ha compiuto passi enormi negli ultimi trent'anni per la sicurezza attiva e passiva dei veicoli. Airbag, Abs, Esp, cinture di sicurezza, pretensionatori, sistemi intelligenti in grado di evitare gli ostacoli: sono tutti dispositivi delle auto moderne in grado di prevenire gli incidenti o attenuarne le conseguenze. Ma sono ancora in circolazione sulle nostre strade oltre 25 milioni di auto non Euro4, quindi tecnicamente datate, con evidenti ripercussioni per la sicurezza stradale e per l'ambiente. Va pertanto colta l'occasione degli incentivi governativi all'acquisto di auto nuove. Incentivi che l'ACI, al fine di rendere più rapido il rinnovo del parco veicolare, ha chiesto di estendere anche all'usato Euro4 unitamente al non pagamento del bollo auto per tre anni.

Sulla formazione dei giovani dobbiamo investire pesantemente in un impegno continuo che coinvolga le istituzioni, la scuola, le famiglie e i luoghi di aggregazione sociale.

Sulle nostre strade oltre 25 milioni di auto non Euro4, quindi tecnicamente datate, con evidenti ripercussioni per l'ambiente e per la sicurezza stradale in quanto sprovviste di quei dispositivi tecnologici in grado di prevenire gli incidenti o attenuarne le conseguenze.

9



Protezione furto

In Italia vengono sottratte ai legittimi proprietari 166 mila 215 autovetture l'anno, quasi 14 mila al mese, 461 al giorno, oltre 19 l'ora. Un fenomeno, quello dei furti d'auto che costituisce da diversi decenni un oggetto di analisi di riflessione criminologica di notevole impatto e spessore giuridico-penale, ma anche economico sociale. Eppure è questo un fenomeno in controtendenza se è vero che ininterrottamente da oltre quindici anni è in costante diminuzione. Non una battaglia vinta, certo, ma un buon passo avanti che può essere

ascrivibile a diversi fattori. Certamente un contributo determinante è stato l'intensificazione dei controlli delle forze dell'ordine capaci di sfruttare nuovi modelli operativi per il controllo del territorio, ma anche e soprattutto ha influito positivamente la sempre maggiore diffusione di sistemi di sicurezza, soprattutto quella satellitare che rappresenta l'avanguardia nella lotta ai furti e che sono oramai un optional irrinunciabile non solo nelle autovetture d'Alta Gamma, ma anche in quelle più piccole, nelle utilitarie.

In Italia "spariscono" 19 auto ogni ora

Quando si parla di sicurezza dei trasporti, è possibile affermare che essa si divide in due parti salienti: la sicurezza del conducente, dei passeggeri e dei pedoni, e quella del veicolo, riferendoci al rischio che esso venga rubato o che ne venga trafugato il carico. La tendenza è però positiva, non c'è dubbio. Dal 1991, anno in cui si è toccato il "picco massimo" i furti di autovetture hanno registrato una costante diminuzione. Perché? Quali sono le ragioni. Ci risponde **Giorgio Biserni**, Presidente dell'ASAPS, l'Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale.

Presidente Biserni, quali sono i dati più rilevanti riguardo i furti d'auto in Italia negli ultimi anni? Qual è la tendenza?

La tendenza è positiva ed anche gli ultimi dati disponibili lo testimoniano. La quota dei furti di auto è scesa, nel 2007, a 166.215 rispetto ai 171.293 dell'anno precedente, con una riduzione che sfiora il 3%. Si pensi soltanto che nel 1991 i furti toccavano quota 367mila.

Il motivo di questo trend favorevole è presto detto: l'affinamento delle tecniche investigative, un supporto ed un coordinamento migliore delle indagini di polizia a livello internazionale, apparati di sicurezza e di anti-furti sempre più sofisticati.

Nello specifico cosa dicono i numeri?

Analizzando i dati, nel 2007 la Regione che ha registrato più furti di autovetture è il Lazio (30.225). Sono leggermente calati rispetto all'anno precedente ma mantiene comunque il primato nazionale. La Lombardia, passata da 28.606 nel 2006 a 27.272 del 2007 ha perso il secondo posto che è stato "guadagnato" dalla Campania che pur in calo, di furti continua a registrarne 27.522 (31.239 nel 2006). Le Regioni più virtuose, ovviamente, sono le più piccole: Valle d'Aosta e Basilicata.

Per grossi Comuni, primeggia Roma con 27.658 furti che corrisponde al 91,5% di quelli totali della Regione. A seguire Napoli che registra 19.121 furti di auto, pari al 69,5% del dato totale regionale. Infine Milano con 18.945, anche in questo caso pari al 69,5% dei

La tendenza è positiva ed anche gli ultimi dati disponibili lo testimoniano. La quota dei furti di auto è scesa, nel 2007, a 166.215 rispetto ai 171.293 dell'anno precedente, con una riduzione che sfiora il 3%.



furti dell'intera Lombardia.

Quali i modelli più rubati? E poi che fine fanno? C'è un mercato diverso a secondo che siano autovetture d'alta gamma o utilitarie?

La vettura più rubata è ancora la Fiat Uno, con circa 18mila pezzi sottratti ai proprietari, seguita dalla Fiat Punto (quasi 12mila) e la Panda (10mila circa). La prima auto straniera è sempre la Volkswagen Golf con oltre 4mila e 200 pezzi.

Le auto di bassa gamma sono le più rubate ma anche le più ritrovate. Molto spesso si tratta di furti d'uso: per commettere un reato, spacciare, o per una rapina. In qualche caso vengono "cannibalizzate", e i pezzi vengono poi rivenduti sul mercato.

Il discorso cambia completamente quando si sale di livello; quando vengono rubate macchine d'alta gamma. In questo caso ci sono molte

La Regione che ha registrato più furti di autovetture è il Lazio, seguita da Campania e Lombardia. Le più virtuose? Le più piccole, ovviamente: Valle d'Aosta e Basilicata. Roma in testa tra i grossi Comuni.



La simulazione dei furti per frodare le assicurazioni è un fenomeno in crescita perché si sono affinate le modalità tecniche per arrivare a questo tipo di reato. Va assolutamente contrastato.

Come l'affinamento delle tecniche investigative e la collaborazione tra le polizie dei singoli paesi hanno dato ottimi risultati, anche l'evoluzione tecnologica dell'antifurto ha giocato un ruolo decisivo. E quello satellitare rappresenta l'avanguardia alla lotta al furto d'auto.

12

più difficoltà d'esser ritrovate perché spesso si tratta di furti su commissione che prendono subito la strada dell'occultamento, del taroccamento e poi dell'estero.

Analizzando i dati, nel 2007 le vetture rinvenute sono state 87mila 514 su 166.215, ovvero il 52,7% del totale, contro il 53,5 del 2006. In sintesi più la macchina ha meno valore più è facile ritrovarla, man mano che si sale le difficoltà aumentano perché l'uso che si fa dell'autovettura rubata varia sensibilmente e subentra il meccanismo dell'internazionalizzazione del furto.

La polizia stradale evidenzia un'anomalia che può influenzare l'entità statistica del fenomeno: la simulazione dei furti per frodare le assicurazioni. Cosa può dirci al riguardo?

Questa anomalia esiste, è confermata, anche il termometro dell'Asaps ne ha cognizione. Il fenomeno è sempre più frequente perché si sono affinate le modalità tecniche per arrivare a questo tipo di reato che va poi ad incidere in maniera consistente sul dato complessivo dei furti. Non esiste una statistica specifica che ci dica quanti siano i furti simulati, ma negli ultimi 10 anni questa incidenza ha un trend in crescita.

Maggiori controlli delle forze dell'ordine e l'installazione di dispositivi di allarme tecnologicamente avanzate, penso a quelli satellitari. Sono questi i due elementi che hanno favorito il trend positivo di questi ultimi anni?

Certamente sì. Come l'affinamento delle tecniche investigative e la collaborazione tra le polizie dei singoli paesi hanno dato ottimi risultati, anche l'evoluzione tecnologica dell'antifurto ha giocato un ruolo decisivo. E quello satellitare rappresenta l'avanguardia alla lotta al furto d'auto. È evidente che, in alcuni casi, quando l'organizzazione che sottrae il veicolo è particolarmente organizzata ed anche "forte economicamente", condizione necessaria per dotarsi di apparecchiature in grado di contrastare l'antifurto, diventa più complicato ostacolarle. Certamente in molti casi un sistema di controllo satellitare implica un vantaggio per le forze di polizia che è importante. Quello cioè di far perdere più tempo ai ladri, tempo in più che permette alla polizia di intervenire e che può essere fatale per l'organizzazione.

Protezione Furto

Quali soluzioni possono adottare i cittadini per ridurre il rischio di rimanere vittime di furti? Quali consigli può dare in proposito?

C'è un certo numero di precauzioni che, se adottate, possono contribuire a rendere al vostro veicolo un obiettivo meno vulnerabile. Qualche consiglio. Utilizzare più di un antifurto; il ladro agisce quasi sempre avendo poco tempo a disposizione e pertanto preferisce un veicolo sul quale occorre "lavorare" meno. Parcheggiare sempre in un luogo sicuro (se possibile custodito), prestare attenzione alla zona, meglio se frequentata e ben visibile e, di notte, ben illuminata. Anche in caso di fermate brevi non lasciare mai la chiave di accensione inserita nel quadro. Sono tante le macchine spariscono davanti alle edicole e davanti ai tabaccai. Non custodire doppie chiavi a bordo del veicolo ed evitare di lasciare la carta di circolazione, od altri documenti all'interno del mezzo.

Ed infine Presidente, se nonostante tutto si rimane vittima di un furto, cosa fare?

Per rendere più agevole il lavoro della polizia dopo che il fattaccio è avvenuto, qualora non si abbia installato un'apparecchiatura satellitare che attraverso la Centrale Operativa provvederà a contattare direttamente il Cliente e le Forze dell'Ordine, è importante avvisare immediatamente del furto il 113, 112 e la centrale della Polizia Municipale, segnalando marca, modello, colore e targa del veicolo rubato. La tempestività nell'informare le forze di Polizia è determinante per ritrovare il veicolo.

Chiedere poi che i dati di identificazione del veicolo siano immediatamente inseriti nella banca dati Interforze, questo oggi è possibile anche senza aver sporto formalmente la denuncia di furto. Presentare, il prima possibile, denuncia alla competente autorità di pubblica sicurezza (Polizia di Stato, Carabinieri) facendosi rilasciare la relativa attestazione. Fare in modo che sulla denuncia di furto sia indicato chiaramente: marca, modello, serie, anno di immatricolazione, colore, targa, telaio. È importante che tutti questi dati siano indicati, nessuno escluso. Inoltre è importante indicare in denuncia tutte le informazioni che consentono di identificare il tuo veicolo, partendo dal presupposto che nella maggioranza dei casi i dati di identificazione originali (targhe e telaio) vengono sostituiti, quindi ogni utile segno di riconoscimento potrà essere utile per identificare il veicolo.

Assicurazioni: la rivoluzione satellitare

a cura di **Marco Petrone**,
responsabile canale Business to Assurance Viasat Group



Tecnologia satellitare, polizza assicurativa e sicurezza sono tre facce del medesimo fenomeno. Tale asserzione, tanto facile nella sua declinazione quanto difficile nella sua assimilazione da parte degli automobilisti, merita una profonda riflessione da parte di tutti. Diversamente, gli italiani che posseggono un'automobile continueranno a pagare troppo e male.

Nella vita di tutti i giorni ognuno di noi rischia di incorrere in qualche evento negativo che comporta l'esborso di denaro. Quante probabilità ci sono di dover risarcire qualcuno per avergli accidentalmente tamponato la macchina? Quante probabilità di dover comprare una nuova autovettura perché quella vecchia è stata rubata? La risposta è una percentuale che dipende da tanti fattori, quali ad esempio il luogo in cui si vive, il valore della vettura, l'esperienza di guida, ecc.

La scelta di un consumatore di acquistare una polizza assicurativa corrisponde quindi alla scelta di voler sostituire il rischio di pagare tutti i costi relativi ad un eventuale sinistro,

con la certezza di pagarne solo una piccola parte, indipendentemente dal fatto che tale sinistro si verificherà.

Le compagnie, in altre parole ed in linea di principio, spalmano il totale dei costi su tutta la clientela, permettendo quindi agli automobilisti di effettuare la descritta scelta di sostituzione di pagare con certezza una cifra piccola piuttosto che rischiare di pagarne una grande. E qui entra in gioco la tecnologia satellitare. Gli sviluppi di tale importante conquista della civiltà umana, nata nel settore militare e passato a quello civile con l'esatto percorso seguito da Internet, permettono di ridurre il numero di eventi negativi, il che vuol dire il rischio che ognuna di noi incappi in uno di tali eventi, il che vuol dire ridurre i costi delle Compagnie e quindi dei consumatori. In sintesi la tecnologia satellitare riduce il rischio che le Compagnie spalmano sui consumatori, ed è proprio per questo che chi utilizza un sistema satellitare ha diritto a pagare di meno le polizze auto.

Il terzo concetto richiamato nelle premesse,

Protezione Furto

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

Grazie agli accordi con le principali Assicurazioni italiane, ai clienti Viasat vengono riconosciuti consistenti sconti sulle polizze accedendo tra l'altro a coperture assicurative più complete e calibrate.

13



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

vale a dire la sicurezza, attiene anch'esso a tutto il sistema che ruota attorno ai beni e alle persone, una lunga filiera di soggetti e un'intera comunità di consumatori che possono vivere in un mondo in cui la tecnologia satellitare ritrova la vettura rubata, localizza in tempo reale i luoghi in cui si sono verificati dei sinistri, consente di inviare soccorsi medici e meccanici, permette di inviare richieste di aiuto, di individuare i pirati della strada, di essere certi che alla guida dei camion ci siano autisti qualificati e riposati, che le merci pericolose transitino sulle strade e negli orari consentiti, di ridurre il numero delle vittime della strada, soprattutto tra i giovani e le donne. Questo è il mondo in cui noi vorremmo vivere. Questo è il mondo per cui tutto il Gruppo Viasat si batte giorno dopo giorno. Le iniziative in corso sono state realizzate

grazie alla lungimiranza e alla perspicacia di molte Compagnie e di molti innovatori che in esse lavorano, e tutte si muovono in questa direzione. Ringraziamo pertanto tutti coloro che si battono insieme a noi per questa missione sociale: (in ordine alfabetico) Ala Assicurazione, Fondiaria-Sai, Assicurazioni Generali, Milano, Nuova-Maa, Sara, Toro, Tua-Cattolica.

Grazie agli accordi in essere con le società del Gruppo Viasat, i clienti di tali Compagnie possono vivere una vita più sicura, possono iniziare a pagare meno le proprie polizze, sulle quali vengono riconosciuti importanti sconti agli utilizzatori di sistemi Viasat, possono iniziare a pagare meglio, accedendo a coperture assicurative più complete contro i rischi di tutti i giorni e/o in funzione dell'utilizzo che viene fatto della propria autovettura.

Sarafree Km: cambiano le regole



1965: alla fiera di New York, l'Olivetti di Ivrea presenta il primo calcolatore pensato per uso personale, aggiudicandosi il premio Industrial Design Award. Inizia l'era del Personal Computer. 1983: la Motorola lancia sul mercato il primo telefono cellulare alla modica cifra di 3.995 dollari. Gli esperti di mercato prevedono che entro la fine del secolo ci sarebbero stati nel mondo 1 milione di utenti. In realtà, nei soli Stati Uniti d'America, furono ben 109 milioni. 1991: il Centro Europeo di Ricerca Nucleare (CERN) annuncia la nascita del World Wide Web (www). I computer collegati saranno 1 milione dopo un anno, 10 milioni dopo cinque, 200 milioni dopo otto. 2005: Sara Assicurazioni lancia in Italia la prima polizza auto a chilometro. Nel mondo è il primo caso di innovazione tecnologica satellitare applicata al settore dei servizi assicurativi che consente ai consumatori di pagare in funzione del reale utilizzo dell'autovettura. Il tasso di crescita di consumatori che ne beneficiano nel 2008 rispetto al 2007 è superiore al

550%. Gli esperti prevedono 2 milioni di vetture satellizzate entro il 2011. Fatte le debite premesse, una ricerca pubblicata a ottobre sul Sole 24 Ore indica che i terminali satellitari attivati in Europa erano circa 650.000 alla fine del 2007, di cui circa 600.000 in Italia. Il nostro Paese si pone dunque come innovatore del settore, così come fece negli anni Sessanta con la proposizione di un computer accessibile nei costi alla maggior parte della popolazione. Abbiamo intervistato **Gianluca Tedoldi**, Direttore Commerciale e Marketing di Sara Assicurazioni

Dott. Tedoldi, quando nel 2005 si iniziò a parlare della polizza Sarafree Km, il settore assicurativo non parve molto convinto dell'innovazione proposta. Ora invece tutte le compagnie nazionali ed estere si stanno affrettando a proporre dei pacchetti inclusivi di coperture assicurative e servizi satellitari. Come è nata in seno alla vostra compagnia questa visione anticipatrice del futuro?

Sarafree Km è il prodotto assicurativo che ha cambiato le regole in un settore che sembrava ingessato e fermo come quello dell'RCA. Con l'obiettivo di fare innovazione e razionalizzare i costi, evitando gli sprechi, è nata Sarafree, la prima polizza a consumo, il cui costo è legato ai chilometri effettivamente percorsi per venire incontro alle esigenze di chi usa poco l'auto. Grazie ad una ricerca commissionata da Sara, infatti, si era rilevato che il 38,7% degli automobilisti italiani percorre meno di 10.000 km l'anno. Si tratta di oltre 13 milioni di utenti, dei quali circa la metà donne, con un'importante presenza nel Nord Ovest.

Sarafree Km è stata ideata tenendo conto delle loro abitudini; infatti è una polizza satellitare intelligente, pensata per chi usa l'auto spesso ma "in modica quantità". È una polizza "su misura" di seconda generazione, che "legge" la congiuntura economica e i mutati comportamenti degli automobilisti italiani, offrendo loro maggiore sicurezza e un consistente risparmio. Pre-requisito per sottoscrivere Sarafree Km è infatti la presenza in auto di un sistema di radiolocalizzazione satellitare, che ha una triplice funzione: conteggio dei chilometri percorsi, rilevazione della posizione dell'auto in caso di furto, sensore di crash per verificare i dati di impatto in caso di incidente.

Ci permetta di fare gli indiscreti: quali sorprese ha in serbo Sara per il prossimo

biennio? Cosa ci dobbiamo aspettare?

Da sempre Sara Assicurazioni si caratterizza per una costante attenzione all'innovazione e alla tecnologia e per la capacità di offrire ai propri clienti soluzioni personalizzate che ottimizzano il rapporto tra prestazioni garantite



e prezzo pagato, come testimonia Sarafree il nostro prodotto più noto.

Per il futuro abbiamo intenzione di continuare in questa direzione, implementando il catalogo prodotti, con offerte innovative coerenti con il posizionamento della compagnia, ma al momento non possiamo fare anticipazioni.

Nel futuro avremo tutti un satellitare a bordo della macchina?

Certamente questa è la direzione verso cui stiamo andando: il satellitare diventerà sempre più un optional richiesto e diffuso come gli alzacristalli elettrici o l'ABS, anche grazie alle numerose e diverse funzionalità, nel campo della sicurezza e della prevenzione. E tutto il sistema ne trarrà un beneficio. Meno sprechi, meno frodi, meno furti. E in tempi duri come quelli attuali, ogni euro risparmiato è un euro guadagnato. I consumatori ringraziano.

Sarafree Km è il prodotto assicurativo che ha cambiato le regole in un settore che sembrava ingessato e fermo come quello dell'RCA.

Il satellitare diventerà sempre più un optional richiesto e diffuso dai consumatori, anche grazie alle numerose e diverse funzionalità, nel campo della sicurezza e della prevenzione.

L'installazione sulle autovetture di dispositivi che, oltre a rispondere ad esigenze di assistenza e sicurezza, hanno anche una funzione di risparmio assicurativo, è consigliabile. Su questo punto la tecnologia può offrire nuove opportunità.



Perché non una "Scatola Nera" anche per le auto in grado di tenere sotto controllo il comportamento al volante e aiutare le assicurazioni a difendersi dalle frodi e gli automobilisti più giudiziosi a vedersi ridurre i costi delle polizze?

16

“La personalizzazione della polizza è un aspetto molto importante nei contratti di assicurazione e non c'è dubbio che questa è la strada maestra per avere garanzie adeguate alle proprie esigenze ad un prezzo accettabile”. Ne è assolutamente convinto **Massimiliano Dona**, Segretario Generale dell'Unione Nazionale Consumatori, che abbiamo intervistato.

Polizza personalizzata, la “strada maestra”

Alle soglie del 2009 è stato pienamente affermato il diritto dei cittadini di avere accesso pieno agli atti assicurativi. Di cosa si tratta?

Gli assicurati hanno diritto di accesso agli atti delle imprese di assicurazione RC Auto relativamente ai procedimenti di valutazione, costatazione e liquidazione dei danni che li riguardano.

Lo ha stabilito il decreto ministeriale n. 191/2008, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 9 dicembre scorso ed emanato in attuazione del Codice delle assicurazioni. Il diritto di accesso si esercita mediante richiesta scritta e la risposta ugualmente scritta deve avvenire entro 15 giorni.

Polizze sempre più personalizzate e legate agli stili di guida e chilometri percorsi. È questa la direzione?

La personalizzazione è un aspetto molto importante nei contratti di assicurazione e non c'è dubbio che questa è la strada maestra per avere garanzie adeguate alle proprie esigenze ad un prezzo accettabile. Nel firmare il contratto con la propria assicurazione, ogni consumatore dovrebbe sapere che esistono polizze che si possono stipulare anche solo per pochi giorni. In questi casi, si possono stipulare polizze che stabiliscono il premio in funzione dei giorni di effettivo di utilizzazione o dei chilometri effettivamente percorsi.

E con la polizza a chilometri?

In questo caso, invece, il premio è stabilito sulla base degli effettivi chilometri percorsi e controllati da apposite apparecchiature. La tariffa personalizzata sarà allora calcolata in base a quanti chilometri si percor-

rono, se si guida in città o fuori città e quando. Ogni città avrà una sua tariffa urbana, a seconda del grado di densità automobilistica. Per chi sottoscrive questo tipo di polizze il risparmio può essere notevole.

In questo campo la tecnologia gioca un ruolo importante, non crede?

L'installazione sulle autovetture di dispositivi che, oltre a rispondere ad esigenze di assistenza e sicurezza, hanno anche una funzione di risparmio assicurativo, è consigliabile. La tecnologia, infatti, può offrire nuove ed utili opportunità tanto all'assicurato quanto all'assicuratore. Si pensi, per esempio, alla possibilità di utilizzare un localizzatore satellitare per calcolare i chilometri effettivamente percorsi al fine di determinare il costo di una polizza a chilometri. Il consumatore può risparmiare un bel po' di soldi e l'assicuratore è in grado di sapere con certezza l'esatto numero dei chilometri percorsi dall'assicurato.

Tecnologia applicata anche per registrare la “vita” dell'automobile ed esser così in grado di contrastare le frodi assicurative. Cosa pensa in proposito?

È più o meno dalla fine degli anni Novanta che si parla della famigerata “Scatola Nera”, non solo per i camion ma anche per le auto, ed in grado di tenere sotto controllo il nostro comportamento al volante e aiutare le assicurazioni a difendersi dalle frodi e gli automobilisti più giudiziosi a vedersi ridurre i costi delle polizze. Il ministero dello Sviluppo Economico sta investendo molto nel progetto che potrà avere dei risvolti importanti nel settore della sicurezza stradale e del rapporto “Assicurazione-Assicurato”.

Protezione Furto

L'indagine: “Mi rischio la polizza”

a cura di **Cittadinanzattiva**

Nell'ambito del progetto “Mi rischio la Polizza” abbiamo realizzato un monitoraggio dedicato ai temi RCAuto e Sicurezza Stradale. I dati fotografano le capacità di orientamento del cittadino-consumatore nel mercato RCA ed il livello di conoscenza della propria polizza, utili per conoscere alcuni fondamentali profili del rapporto di ciascun assicurato con la propria compagnia e sulla gestione dei sinistri.

La capacità di orientarsi nel mercato RCA.

Un primo dato di sicuro interesse riguarda le modalità di scelta della compagnia di assicurazione: il 56% del campione afferma di aver effettuato la scelta su consiglio di amici o parenti, il 22% confrontando i preventivi predisposti da diverse agenzie, il 7% comparando i preventivi pubblicati sui siti web delle compagnie di assicurazione, il 6% impiegando motori di ricerca dedicati. Molto più esigue sono le percentuali di coloro che si sono documentati su pubblicazioni specializzate o che si sono affidati unicamente ai messaggi pubblicitari.

La conoscenza del proprio contratto di assicurazione. Dalla rilevazione emerge che, complessivamente, gli intervistati hanno un livello di conoscenza alquanto superficiale della propria pozza RCA. Mentre una piccola, ma significativa, percentuale (11%) non è in grado di indicare quale formula tariffaria gli venga applicata, la maggioranza del campione non sa dire se il proprio contratto contenga clausole limitative della responsabilità a favore dell'assicuratore (52%) e una buona percentuale degli intervistati (42%) non sa indicare se il

proprio contratto preveda garanzie accessorie (ARD). Analogamente, il 38% del campione non sa dire se il proprio contratto riconosca la facoltà di sospendere la polizza in caso di mancato utilizzo del veicolo e la maggioranza degli intervistati (52%) non sa se sia prevista, in determinate ipotesi (ad es. in caso di rottamazione), la possibilità di interrompere il rapporto contrattuale con la restituzione di parte del premio. Infine, il 54% degli intervistati rimane “legato” alla propria compagnia assicuratrice tramite il meccanismo del rinnovo tacito; il 29%, invece, dichiara che il proprio contratto prevede il rinnovo espresso, il 17% non è in grado di indicare quale sia la modalità di rinnovo prevista dal proprio contratto.

I rapporti con la propria compagnia.

L'87% del campione risulta legato da anni alla stessa compagnia assicurativa, anche se la maggioranza (51%) dichiara di aver cambiato compagnia almeno una volta. Nella maggior parte dei casi, il passaggio alla nuova compagnia è legato ad una polizza più vantaggiosa (70%), non mancano, comunque, coloro che affermano di aver cambiato assicuratore perché hanno avuto problemi con il precedente. Emerge, inoltre, una certa scorrettezza delle compagnie nell'adempimento tempestivo dell'obbligo di restituzione dell'attestato di rischio: nel 37% dei casi, infatti, gli intervistati affermano che il certificato gli è stato restituito in ritardo, dopo la scadenza del contratto. Sotto altri profili, invece, il rapporto con gli assicuratori non appare viziato da ulteriori gravi irregolarità.

Complessivamente i consumatori hanno un livello di conoscenza alquanto superficiale della propria polizza RCA. La capacità di orientamento è affidata al passaparola.

L'87% del campione risulta legato da anni alla stessa compagnia assicurativa.

Come hai scelto la tua compagnia di assicurazione?

A) Consultando pubblicazioni specializzate	2	E) Confrontando i preventivi di diverse agenzie	22
B) Grazie ad uno spot pubblicitario radio/tv	1	F) Confrontando on-line i preventivi delle compagnie	7
C) Grazie ad inserzioni pubblicitarie su periodici/riviste	2	G) Attraverso motori di ricerca comparativi	6
D) Su consiglio di un amico/parenti	56	H) Altro	3

Protezione Furto

17

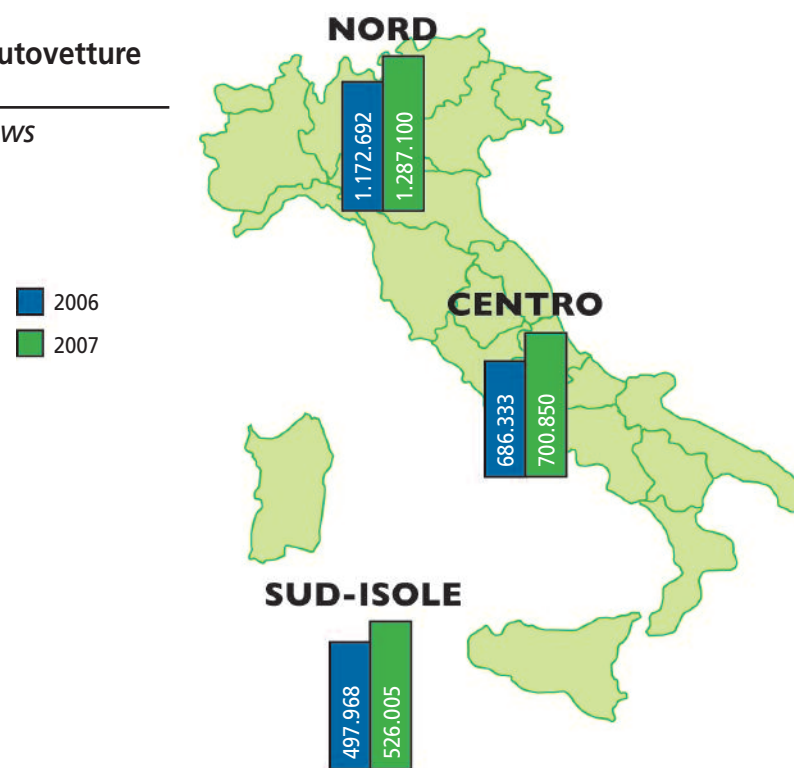
Consistenza del parco veicolare suddiviso per categoria

Anni	Motocicli	Motocarri	Autovetture	Autobus	Autocarri merci e speciali	Motrici	Altri veicoli	Totale
1985	2.000.137	398.615	22.494.641	76.296	1.793.595	40.249	482.063	27.285.596
1986	2.204.750	420.155	23.495.414	77.886	1.882.231	48.128	534.101	28.662.665
1987	2.383.692	443.483	24.320.167	74.114	1.944.992	49.669	584.757	29.800.874
1988	2.410.628	460.441	25.290.250	75.820	2.058.008	57.064	613.520	30.965.731
1989	2.430.704	452.520	26.267.431	76.313	2.172.007	62.462	626.768	32.088.205
1990	2.509.819	464.852	27.415.828	77.731	2.348.992	67.780	670.116	33.555.118
1991	2.543.186	462.575	28.434.923	78.649	2.447.552	72.069	697.155	34.736.109
1992	2.560.037	456.300	29.429.628	78.179	2.531.813	74.135	713.402	35.843.494
1993	2.526.761	444.125	29.652.024	76.974	2.569.008	75.028	714.006	36.057.926
1994	2.539.835	433.255	29.665.308	76.076	2.637.884	75.564	754.860	36.182.782
1995	2.530.750	415.665	30.301.424	75.023	2.708.801	79.631	764.600	36.875.894
1996	2.531.946	422.041	29.910.932	80.610	2.875.697	89.758	782.381	36.693.365
1997	2.557.356	412.081	30.154.914	81.478	2.967.714	93.297	781.937	37.048.777
1998	2.699.274	405.048	31.056.004	83.521	3.090.070	97.743	789.885	38.221.545
1999	2.975.651	399.440	32.038.291	85.762	3.221.335	106.726	799.974	39.627.179
2000	3.375.782	390.097	32.583.815	87.956	3.377.573	115.958	812.596	40.743.777
2001	3.732.306	382.149	33.239.029	89.858	3.541.545	124.149	827.591	41.936.627
2002	4.049.592	375.313	33.706.153	91.716	3.751.600	132.622	843.330	42.950.326
2003	4.375.947	370.751	34.310.446	92.701	3.933.930	139.402	855.758	44.078.935
2004	4.574.644	342.739	33.973.147	92.874	4.015.612	142.413	809.478	43.950.907
2005	4.938.359	344.827	34.667.485	94.437	4.179.659	148.173	812.161	45.185.101
2006	5.288.818	310.555	35.297.282	96.099	4.331.747	151.704	852.939	46.329.144
2007	5.590.259	305.590	35.680.097	96.419	4.437.638	153.912	867.432	47.131.347

Fonte: A.C.I. - Statistiche automobilistiche

Immatricolazioni autovetture in valori assoluti

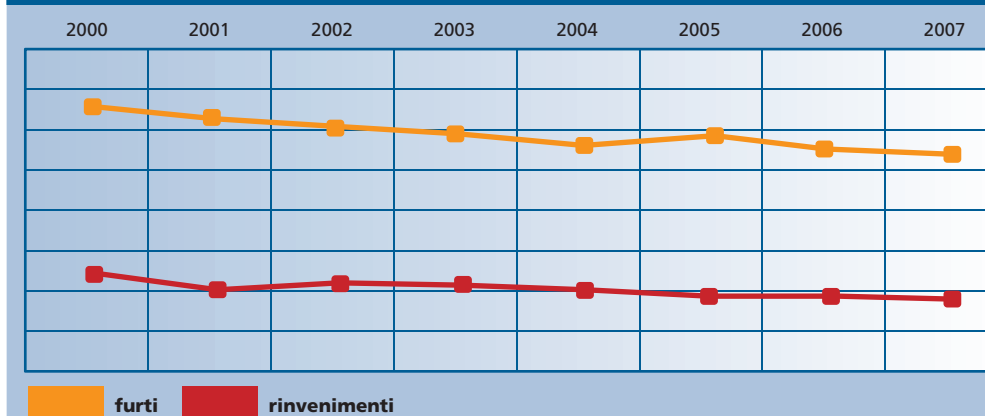
fonte: *InterautoNews*



Statistica furti e rinvenimenti autoveicoli per regione

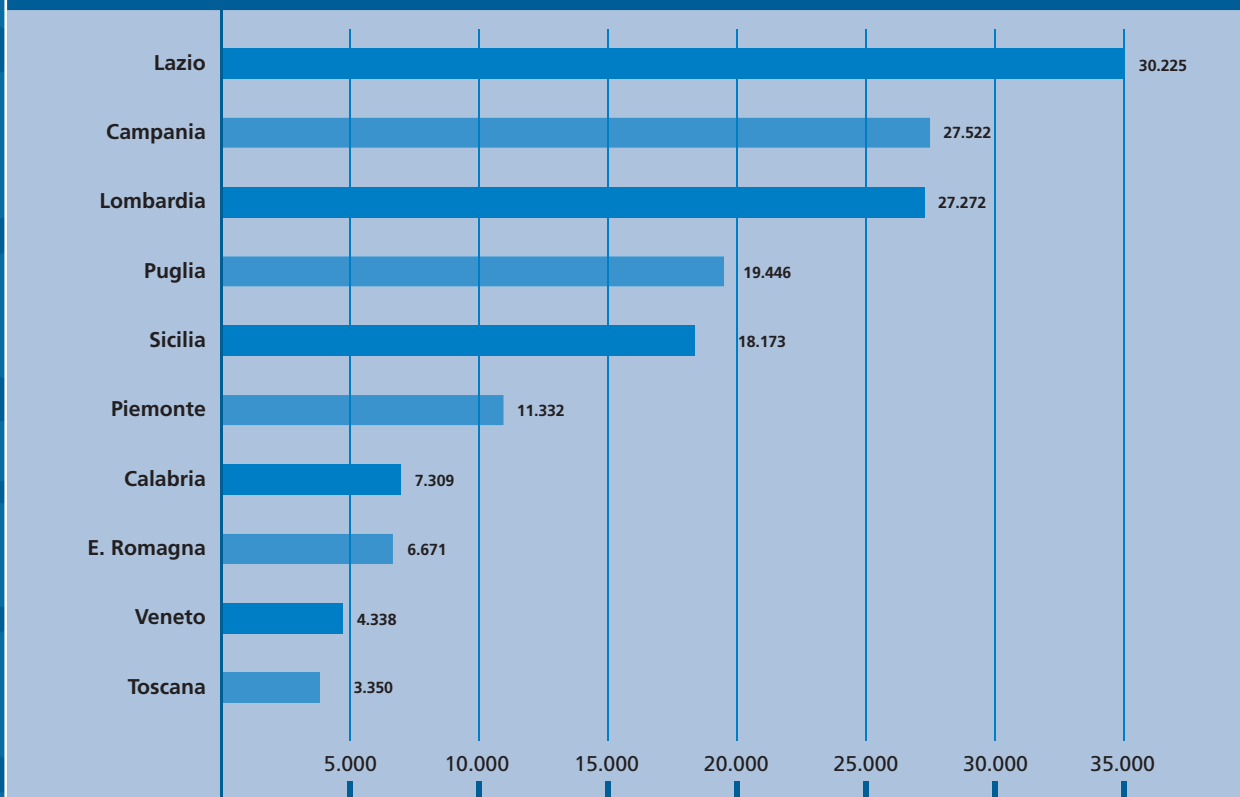
Autovetture rubate			Autovetture rinvenute		
Regione	2006	2007	Regione	2006	2007
Piemonte	12725	11332	Piemonte	8755	7645
Valled'Aosta	60	51	Valled'Aosta	35	38
Liguria	3119	2542	Liguria	2544	2186
Lombardia	28606	27272	Lombardia	15769	16071
Trentino	282	251	Trentino	213	186
Veneto	4300	4.338	Veneto	3417	3509
Friuli	574	463	Friuli	381	320
E. Romagna	6351	6671	E. Romagna	4825	4984
Marche	1225	1201	Marche	789	779
Toscana	3469	3.350	Toscana	2637	2348
Umbria	842	897	Umbria	603	635
Lazio	30935	30.225	Lazio	12491	11529
Abruzzo	1861	1912	Abruzzo	903	922
Molise	350	441	Molise	89	93
Campania	31239	27522	Campania	14076	11672
Puglia	18377	19.446	Puglia	9653	9530
Basilicata	414	446	Basilicata	116	105
Calabria	7201	7.309	Calabria	4336	4305
Sardegna	2898	2373	Sardegna	1764	1277
Sicilia	16465	18173	Sicilia	8198	9215
Totale nazionale	171293	166215	Totale nazionale	91594	87349

Andamento nazionale 2000 - 2007



Fonte: Polizia Stradale

Prime 10 regioni per furti



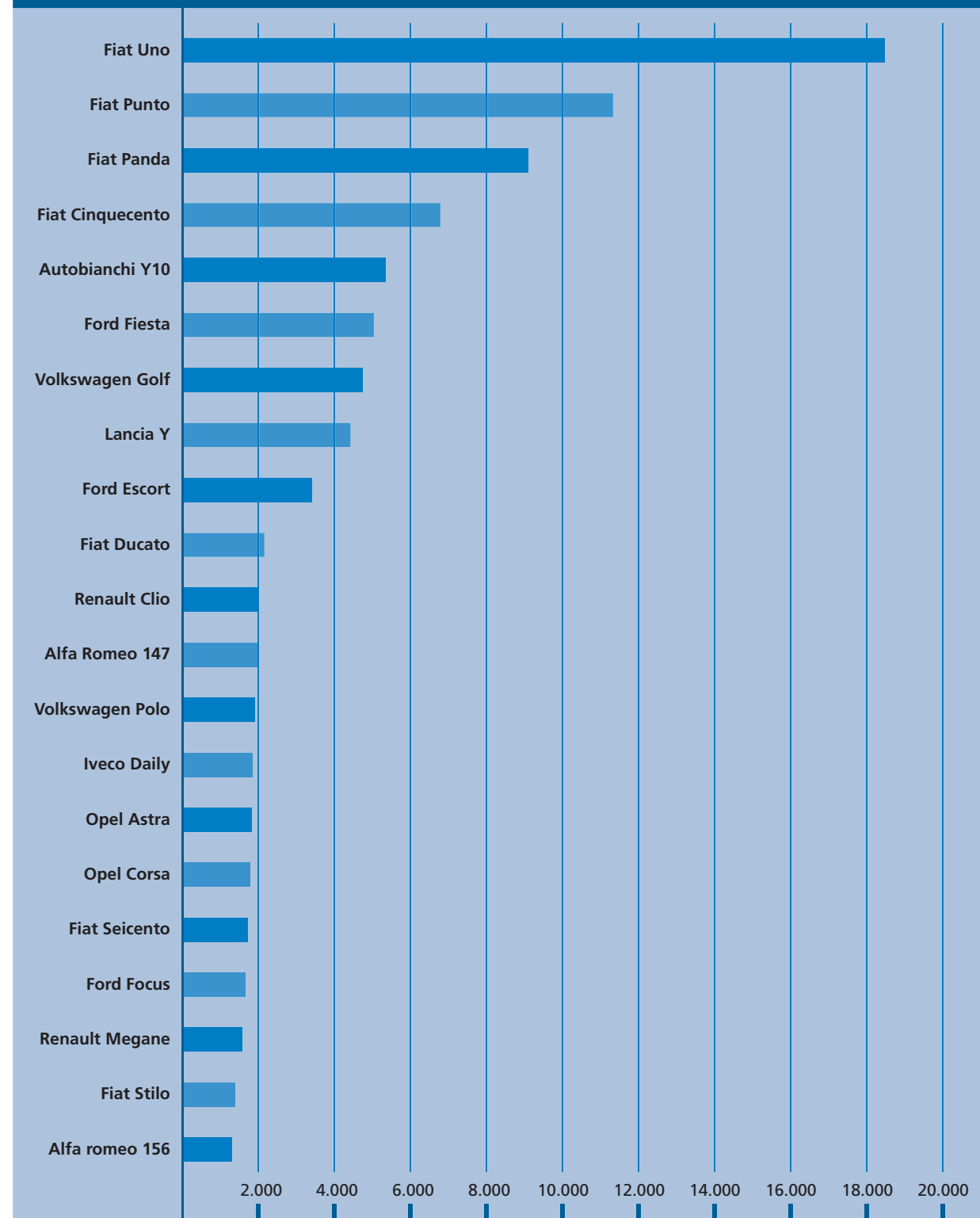
Fonte: Polizia Stradale

Statistica furti e rinvenimenti autoveicoli per grandi comuni

Autovetture rubate			Autovetture rinvenute		
Comuni	2006	2007	Comuni	2006	2007
Torino	10.851	9.433	Torino	7.453	6344
Milano	20.744	18.945	Milano	11.029	10932
Genova	2.422	1.877	Genova	2.083	1738
Venezia	652	612	Venezia	496	469
Bologna	2272	2401	Bologna	1640	1716
Firenze	1183	1121	Firenze	933	762
Roma	28.374	27.658	Roma	11416	10448
Napoli	22.523	19.121	Napoli	10.734	8666
Bari	10.326	10.355	Bari	5.241	4527
Catania	8002	9371	Catania	3785	4937
Palermo	4493	5072	Palermo	2424	2562

Fonte: Polizia Stradale

Classifica furti per modello - 2007



Fonte: Polizia Stradale



Assistenza meccanica e sanitaria

L'eccezionale sviluppo registrato dalla motorizzazione è senza dubbio uno dei fenomeni più appariscenti della nostra epoca. Negli ultimi trent'anni, in particolare, il parco delle sole autovetture circolanti in Italia - considerato il più significativo indicatore segnaletico della motorizzazione - è salito dai poco più di 15 milioni di unità del 1975 ai quasi 36 milioni di oggi, con un incremento medio annuo del 4,8%. All'eccezionale espansione del parco automobilistico si è più recentemente associata una crescita di autobus, autocarri, motocicli, furgoni

per trasporto merci, altri veicoli. Un fenomeno questo che non si è svolto tuttavia senza conseguenze sul livello di sicurezza.

La strada è un rischio, si sa. Lo è sempre stato. Ma oggi i mezzi in circolazione sono tanti, le infrastrutture sono rimaste presso a poco le stesse con la conseguenza che incidenti e richieste di soccorso sono all'ordine del giorno. Prevenire è quindi oramai essenziale e oggi, la più fine tecnologia, deve essere necessariamente messa a disposizione della tutela della sicurezza di tutti noi.

Quello della rischiosità stradale è un'emergenza che continua ad essere purtroppo molto attuale in Italia. I numeri degli incidenti che vede coinvolti gli automobilisti è enorme e troppo elevato è il tributo che si paga con morti e feriti. Questo tema è oggetto di normative nazionali e internazionali con l'unico intento di limitare - per quanto possibile - il fenomeno. Siamo andati nel cuore del problema con **Sergio Dondolini**, Direttore Generale per la sicurezza stradale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Rischiosità stradale, non abbassare la guardia



Direttore, partiamo dai numeri. Secondo le ultime rilevazioni, come è cambiata la rischiosità stradale in termini di vittime e feriti conseguenti da incidenti?

In Italia, nel 2007, gli incidenti stradali hanno determinato 5.131 morti e 325.850 feriti, con un costo sociale di 31 miliardi di Euro, pari al 2,4% del PIL. Non esiste nel nostro Paese, e in nessun altro Paese sviluppato, una causa traumatica di mortalità, che per dimensioni e impatto socio-economico possa essere paragonata agli incidenti stradali, i quali, tra l'altro, rappresentano, in assoluto, la prima causa di mortalità per la popolazione al di sotto dei 40 anni di età. Il confronto tra il tasso di mortalità italiano e quello degli altri Paesi della UE-15 colloca l'Italia all'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale (un livello di sicurezza inferiore a quello

italiano si registra solo in Lussemburgo, Portogallo, Belgio e Grecia). È il caso di ricordare che l'Italia ha raggiunto questa posizione grazie all'ottimo risultato ottenuto nel 2007, anno in cui il nostro Paese ha registrato la maggiore riduzione di mortalità (-9,5%) tra tutti i Paesi dell'Unione, risalendo dalla 13a all'11a posizione.

La situazione descritta è il risultato di almeno due diversi processi evolutivi. Dal 1997 al 2002 in Italia il numero di morti per anno è aumentato di 304 unità e quello dei feriti di 114.279. Nello stesso periodo gli altri Paesi dell'UE-15 registravano riduzioni più o meno ampie del numero di morti e feriti. In Italia si verificava dunque un'evoluzione in controtendenza che determinava un "ritardo" di sicurezza stradale progressivamente più ampio. Nel 2003 questa dinamica ha invertito la tendenza, riallineandosi sull'evoluzione media della Unione Europea. In cinque anni i morti sono passati da 6.980 a 5.131 mentre i feriti sono passati da 378.492 a 325.850, con un "risparmio" di costo sociale stimabile in oltre sei miliardi di Euro all'anno.

Il dato saliente dunque è che il nostro Paese è passato da una fase di deterioramento ad una fase di miglioramento della sicurezza stradale che si è progressivamente rafforzata nel corso degli anni e che, stando ai dati parziali relativi all'ambito autostradale e prevalentemente extraurbano rilevati dalla Polizia Stradale e dell'Arma dei Carabinieri, è proseguita anche nel 2008.

Non esiste nel nostro Paese, e in nessun altro Paese sviluppato, una causa traumatica di mortalità, che per dimensioni e impatto socio-economico possa essere paragonata agli incidenti stradali.





Autostrade, superstrade, strade statali, vie cittadine. Cosa dicono le statistiche in relazione alla tipologia stradale?

In riferimento ai dati ufficiali pubblicati dall'ISTAT alla fine del 2008 e relativi all'anno 2007, sulle autostrade italiane si sono contati 13.635 incidenti, 526 morti e 23.135 feriti con un indice di mortalità pari a 3,9 (rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti), sulle superstrade e strade extraurbane si sono avuti 40.339 incidenti, 2336 morti e 64.003 feriti con indice di mortalità pari a 5,8, mentre, sulle strade urbane, le statistiche hanno evidenziato 176.897 incidenti con 2269 decessi e 238.712 feriti, con indice di mortalità pari a 1,3. Questo è il dato che vorrei maggiormente sottolineare: quasi il 45% della mortalità si localizza sulle strade urbane e sub-urbane. Sulle strade urbane si è verificato il 76,6% del totale degli incidenti, determinando il 73,3% dei feriti. Sulle autostrade si verifica quindi il 5,9% del totale del numero di incidenti, il 7,1% dei feriti ed il 10,3% dei decessi.

In realtà, rispetto ai dati dell'anno precedente, sono diminuiti sia il numero di incidenti sia il numero di decessi in area urbana, rispettivamente del 2,9% e del 9% mentre sulla rete autostradale, pur in presenza di una leggera crescita degli incidenti (+2,4%), si è ridotta notevolmente la mortalità (-10,8%).

L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extra-urbane (escluse le autostrade), dove si registrano 5,8 decessi ogni 100 incidenti.

Come ha contribuito il Ministero al continuo calo di incidenti sulle strade e di conseguenza di vittime e feriti?

Per rispondere compiutamente a questa domanda potrei elencare tutte le iniziative messe in campo dal Ministero negli ultimi sei o sette anni, ma come può immaginare l'elenco sarebbe davvero molto lungo. Mi limiterò a citare solo gli interventi che possono ritenersi di maggiore portata.

Per quel che concerne l'aspetto normativo della materia, il dicastero è costantemente impegnato nella predisposizione delle modifiche al codice della strada. Fattore poi che ha contribuito alla riduzione di incidentalità è senza dubbio l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Sul fronte operativo, la stretta collaborazione con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'Interno e con l'Arma dei Carabinieri ha comportato un notevole incremento dei controlli su strada. I test per la guida in stato di ebbrezza da alcool, sono passati da circa 25.000 controlli/mese nel 2006 a 95.000 controlli/mese nel 2007 e, in tutto il 2008, tali controlli sono stati quasi 1,4 milioni.

Un altro importante ambito di lavoro del Ministero, ed in particolare della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, è la comunicazione istituzionale. In tale settore, le campagne di comunicazione portate avanti negli ultimi anni rappresentano un importante strumento attraverso il quale sono stati veicolati alla grande platea degli utenti della strada messaggi volti a rafforzare la cultura della sicurezza e della consapevolezza del rischio.

Di questo passo è auspicabile raggiungere gli obiettivi della Commissione europea in merito al programma di azione per la sicurezza stradale?

Direi che se riuscissimo a mantenere il trend di questi ultimi anni anche nel corso del 2009 e 2010, continuando sulla strada intrapresa, potremmo ipotizzare il raggiungimento dell'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime entro il 31 dicembre 2010. La strada da percorrere, però, è dura e piena di insidie. La sicurezza stradale ha le dimensioni e le caratteristiche del fenomeno sociale, come tale è assai difficile governarlo e ancor di più riuscire a centrare le previsioni.

In definitiva non possiamo permetterci di abbassare la guardia nemmeno per pochi mesi, perché, così facendo, si rischia di inficiare tutto il lavoro svolto ed i risultati ottenuti negli anni precedenti.

L'Italia è passata da una fase di deterioramento ad una fase di miglioramento della sicurezza stradale che si è progressivamente rafforzata nel corso degli anni e che è proseguita anche nel 2008.

Tra i comportamenti idonei per una maggiore sicurezza, c'è quello di dotare le proprie autovetture di dispositivi satellitari in grado di attivare in una situazione di emergenza – manualmente o automaticamente – il servizio di assistenza, meccanico o sanitario che sia. Quanto incide la tecnologia in questa "sfida" quotidiana agli incidenti stradali?

Premesso che il fattore umano, cioè la volontà ed i comportamenti degli utenti, restano il principale aspetto per la sicurezza della circolazione stradale, non c'è dubbio che anche la componente tecnologica può dare buoni risultati, ma solo se gestita come una ulteriore elemento aggiuntivo, cioè sempre in una logica integrata e sistemica di strategia di intervento. In definitiva, voglio dire che non bisogna mai affidarsi ad un solo elemento per garantire livelli di sicurezza accettabili.

Per venire allo specifico della sua domanda, l'ipotesi di installare sui veicoli stradali un dispositivo elettronico che consenta l'attivazione dei servizi di emergenza con identificazione automatica dell'esatta posizione del veicolo è importante. La stessa Commissione europea sta portando avanti un progetto denominato "Automobile Intelligente" che dovrebbe accelerare l'introduzione di questi sistemi automatizzati a bordo dei veicoli stradali e tendere ad assicurare l'interoperabilità tecnologica fra i Paesi dell'UE, nonché ad armonizzare le varie possibili soluzioni tecniche. Tra i vari sistemi facenti parte di questo ampio progetto vi è anche l'eCall. Poiché in caso di incidente la rapidità con cui vengono allertati i servizi di soccorso è di fondamentale importanza per ridurre la mortalità su strada, il sistema è predisposto per ridurre drasticamente i tempi di risposta di tali servizi. È noto infatti che, nel campo dell'infortunistica stradale, se i servizi sanitari di soccorso fossero più veloci e maggiormente organizzati (sul modello dei trauma center americani), si potrebbero risparmiare annualmente molte vite. Nelle previsioni della Commissione europea, tutti i nuovi veicoli, a partire dal 2010, dovrebbero essere dotati di questo sistema.

Infine direttore. L'azione combinata di prevenzione-repressione-tecnologia è la risposta più efficace per la sicurezza degli automobilisti?

La triade che avete appena citato comprende

praticamente ogni tipo di azione che può essere messa in campo per il contrasto al fenomeno, la risposta, pertanto non può essere che positiva.

La prevenzione è l'arma più efficace oltre ad essere quella di più ampio spettro, nel senso che può raggiungere praticamente tutti gli interessati. Far prevenzione in questo campo significa fondamentalmente lavorare sulla formazione di utenti, amministratori e tecnici, affiancando per tutti una costante informazione e comunicazione specifica. Occorre poi lavorare assiduamente sulla educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado per far sì che gli utenti di domani siano sempre più consci delle problematiche che affliggono tutto il sistema. Per quanto attiene la repressione, questa dovrebbe rappresentare l'estrema ratio e non lo strumento principale con cui fare sicurezza.

Infine, per quanto riguarda la tecnologia, non dobbiamo pensare solo alle possibilità di rilevazione delle infrazioni in remoto, ma anche – e soprattutto – all'infomobilità, come supporto ed ausilio ad un traffico ed ad una circolazione meno caotici e sempre più ordinati e sicuri. Sempre con riguardo alle tecnologie, riferite però al veicolo, sembra opportuno individuare le azioni per accelerare l'introduzione sempre più estesa di dispositivi ormai maturi quali l'ABS e di controllo della stabilità del veicolo (ESP, ecc) nonché le sperimentazioni in atto relativamente all'interazione strada – veicolo ed alla così detta "scatola nera" che possono aprire nuovi spazi in materia di sicurezza dei veicoli, anche se, per la loro diffusa applicazione a bordo, la competenza passa per il legislatore comunitario.



Se riuscissimo a mantenere il trend di questi ultimi anni anche nel corso del 2009 e 2010, potremmo ipotizzare il raggiungimento dell'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime entro il 31 dicembre 2010.

Installare sui veicoli stradali un dispositivo elettronico che consenta l'attivazione dei servizi di emergenza con identificazione automatica dell'esatta posizione del veicolo è importante per la sicurezza.

Oggi la tecnologia può fare molto per la sicurezza stradale; può salvare molte vite e migliorare i trasporti. La Ue sta continuando a fare pressione affinché tutti i cittadini possano approfittare di questi sistemi innovativi.

L'eCall è un sistema attraverso il quale una chiamata d'emergenza è generata sia manualmente dagli occupanti del veicolo, sia automaticamente attraverso l'attivazione dei sensori montati sul veicolo.

Tra le iniziative volte a limitare gli effetti drammatici degli incidenti automobilistici in Europa, il programma eCall riveste oggi una priorità assoluta che potrebbe consentire di raggiungere l'obiettivo stabilito dal Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale di ridurre drasticamente i morti e i feriti sulle nostre strade. Si stimano oltre 5mila vite salvate l'anno in tutto il Continente con una enorme riduzione delle spese sociali. Ne abbiamo parlato con **Giuseppe Lemessi**, Business Manager Movitrack.

eCall: soluzione europea per la sicurezza stradale



Si parla da diverso tempo del programma eCall. Quanto è importante in ambito di sicurezza stradale?

È fondamentale. Oggi la tecnologia può fare molto in tale ambito, può salvare molte vite e migliorare i trasporti. La Ue sta giustamente continuando a fare pressione sulle parti interessate affinché tutti i cittadini possano approfittare di questi sistemi innovativi. Dal mio punto di vista l'eCall entrerà mol-

to facilmente nella consapevolezza degli automobilisti, sia per la sua facilità di comprensione, sia perché darà maggiore protezione e sicurezza anche quando ci si trova lontani da casa. Infatti il programma - che si iscrive nel quadro dell'iniziativa eSafety - sarà basato sul numero unico europeo di emergenza 112, armonizzato recentemente nell'intera Unione europea.

Come funziona?

È un sistema attraverso il quale una chiamata d'emergenza è generata sia manualmente dagli occupanti del veicolo, sia automaticamente attraverso l'attivazione dei sensori montati sul veicolo. Quando attivato, il sistema di chiamata d'emergenza dal veicolo stabilisce una connessione voce direttamente con la centrale del 112 competente, quella ovviamente più vicina.

In caso di chiamata manuale (l'utente preme il pulsante di emergenza), la centrale operativa competente riceve, attraverso il proprio software di centrale diverse informazioni utili per attivare il soccorso. L'esatta collocazione temporale della chiamata (data, ora e minuti); l'esatta localizzazione del veicolo (posizione GPS); direzione di marcia del veicolo; tipo veicolo (marca, modello, colore ed eventuali merci pericolose trasportate); indicazione del paese di immatricolazione del veicolo (lingua parlata dall'utente); tipo di chiamata (se manuale o automatica).

Come è recepito in Italia il programma?

L'Italia è all'avanguardia circa le soluzioni sull'eCall. A tal proposito, Viasat Group già da anni fornisce equipaggiamenti per le chiamate di emergenza e ricopre un ruolo importante nel progetto grazie al suo know-how tecnologico e alla sua esperienza tecnica e organizzativa. Il Gruppo, attraverso il marchio Movitrack, collabora al programma nell'ambito dell'iniziativa e-safety quale partner tecnologico di ARC Europe l'associazione europea degli Automobile Club e di ADAC l'autorevole Automobile Club tedesco. Questa presenza sempre più consolidata, è un ulteriore prestigioso riconoscimento del ruolo di avanguardia e di competenza che Viasat Group ha da anni nelle tematiche relative alla sicurezza stradale.

Qual è l'obiettivo di questa partecipazione?

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

È ormai realtà la stretta collaborazione con Acì per la fornitura di un dispositivo satellitare per i loro soci. Ce ne può parlare?

Certamente. ACI Call è il nuovo apparato satellitare messo a punto da Movitrack e riservato esclusivamente ai soci ACI di alcuni importanti Automobile Club Provinciali quali Torino, Milano, Lecce, Ancona e sta riscuotendo un notevole interesse. Sono numerosi gli automobilisti che si sono già recati presso le Sedi e le Delegazioni del Club per avere maggiori informazioni e per stipulare il relativo contratto. È infatti nella formula del pacchetto il successo dell'iniziativa. ACI Call permette infatti a tutti i possessori di tessera ACI in corso di validità di usufruire di una serie di importanti servizi legati alla sicurezza dell'auto e dei suoi occupanti e beneficiare, in contemporanea, di esclusivi vantaggi e sconti assicurativi.

Nel pratico come funziona?

ACI Call, seguendo quelle che sono le direttive comunitarie, risponde come l'eCall, alla ri-

chiesta di innalzare il livello di sicurezza sulle strade. Con un canone di soli 14 euro al mese, attraverso l'installazione gratuita di un apparato Movitrack sulla vettura, fornito in comodato d'uso gratuito, ci si assicura la possibilità di far localizzare il veicolo dalla Centrale Operativa - attiva 24 ore su 24, 365 giorni l'anno - così da poter abbreviare i tempi di intervento attraverso l'assistenza georeferenziata e mettere in sicurezza l'auto contro eventuali furti oltre a usufruire di importanti sconti assicurativi sia sulla polizza RC sia sull'incendio e furto con le più importanti Compagnie e in particolare con SARA che, ai soci dotati di ACI Call, fornisce anche SARAFREE, l'assicurazione a Km che consente risparmi sull'RC fino al 65% per chi fa pochi chilometri. Ma non solo. ACI Call consente anche la possibilità di assicurarsi un pronto soccorso in caso di incidente o malore. Infine, in caso di aggressione o se ci si sentisse minacciati nella propria persona, attraverso un apposito pulsante il conducente del veicolo avrà la possibilità di richiedere l'intervento delle forze dell'ordine che potranno tempestivamente intervenire in suo aiuto. Tanti i benefici, dunque. Sì, veramente tanti sono i benefici. Le agevolazioni che consentono, da un lato un risparmio di diverse centinaia di euro l'anno a fronte di un costo di servizio inferiore a 40 centesimi al giorno, dall'altro un livello di sicurezza decisamente elevato, non poteva non riscuotere un grande interesse negli Automobile Club Provinciali più attenti ad anticipare i tempi e promuovere ai loro soci un'offerta telematica di servizi di protezione e sicurezza alla persona e al veicolo. È nella formula del pacchetto che sta il successo dell'iniziativa.



Viasat Group già da anni fornisce equipaggiamenti per le chiamate di emergenza e ricopre un ruolo importante nel progetto. Attraverso il marchio Movitrack fornisce Acì call, il nuovo servizio esclusivo per i soli soci Acì.

ACI Call permette di usufruire di una serie di importanti servizi legati alla protezione e sicurezza dell'auto e dei suoi occupanti e beneficiare, in contemporanea, di esclusivi vantaggi e sconti assicurativi.

La sicurezza è un impegno costante di Autostrade per l'Italia tanto che ha raggiunto in anticipo l'obiettivo di riduzione del 50% del tasso di mortalità, rispetto a quanto previsto dal piano nazionale e comunitario per il decennio 1999-2009.

Autostrade per l'Italia gestisce oltre 3400 chilometri di rete autostradale a pedaggio in Italia pari al 61% della rete autostradale nazionale e al 17% di quella europea a pagamento. Ogni giorno circa 4 milioni di viaggiatori utilizzano la sua rete. Per conoscere più a fondo la realtà di Autostrade per l'Italia e il suo impegno in favore della sicurezza autostradale parliamo con **Antonino Galatà**, Direttore di Esercizio del Gruppo.

Cresce la sicurezza in autostrada



La drastica riduzione dell'incidentalità è il frutto di costanti e consistenti interventi per la sicurezza eseguiti sull'infrastruttura, sui punti più critici della rete e con adeguata comunicazione sui comportamenti corretti di guida.

Autostrade e incidentalità. Autostrade e sicurezza. Quali sono i numeri? Quali sono le considerazioni più rilevanti?

La sicurezza è un impegno costante di Autostrade per l'Italia tanto che ha raggiunto in anticipo l'obiettivo di riduzione del 50% del tasso di mortalità, rispetto a quanto previsto dal piano nazionale e comunitario per il decennio 1999-2009. In particolare, il tasso di mortalità (numero di deceduti ogni 100 milioni di km percorsi) sulla rete del Gruppo Autostrade per l'Italia (ASPI) nel 2008 è pari a 0,41, in diminuzione del 12,5% rispetto al 2007 (0,48). Il tasso di incidentalità (numero di incidenti ogni 100 milioni di km percorsi) sulla rete del Gruppo ASPI è pari a 37,6 in diminuzione del 9,62% rispetto al 2007 (41,6).

Come si manifesta l'impegno di Autostrade nella costante ricerca di sicurezza?

Autostrade per l'Italia da sempre considera la sicurezza un'assoluta priorità in termini di azioni, investimenti e prevenzione. La drastica riduzione della mortalità è infatti il frutto di costanti e consistenti interventi per la sicurezza eseguiti sull'infrastruttura, sui punti più critici della rete e con adeguata comunicazione sui comportamenti corretti di guida. In particolare gli interventi sull'infrastruttura hanno comportato che la copertura della rete con asfalto drenante sia passata dal 16,4% al 79,1% (100% se calcolato su tutti i tratti dove è opportuno intervenire). Inoltre sono stati riqualificati circa 2.200 km di barriere spartitraffico, è stata completata la chiusura di tutti i by-pass sullo spartitraffico con sistemi ad apertura rapida (oltre 1.900 interventi) e sono state installate reti antiscavalamento su tutti i viadotti con carreggiate separate (circa 300 km). Infine è stato incrementato il numero di stalli

mezzi pesanti (da 2.350 a 4.360: +85,5%). I nostri sforzi si sono concentrati anche sull'individuazione e riduzione dei "punti di incidentalità superiore alla media" (PISM) con: 850 interventi di potenziamento della segnaletica standard; 500 installazioni di segnaletica ad alto impatto (luminosa ecc.); 75 interventi di stessa pavimentazione ad alta aderenza; 225 interventi vari contro i comportamenti non conformi al Codice della Strada (box, autovelox, ecc.).

Ingegnere, quali iniziative avete adottato sui comportamenti di guida?

La grande sfida per la sicurezza si gioca anche sui comportamenti di guida e per questo il Gruppo punta su educazione e controllo. Le cause di mortalità più ricorrenti infatti sono da associare a 4 variabili comportamentali: alta velocità, distrazione, colpo di sonno e distanza di sicurezza. A queste vanno aggiunti ulteriori e non meno fondamentali temi di attenzione (dati riferiti al periodo 2007-2008): il 17% dei morti sono di altra nazionalità, mentre il 32% degli incidenti mortali avviene in orario notturno (23:00 – 7:00 quando il traffico è pari al 15% dell'intera giornata), nel 45% dei casi si registra il coinvolgimento di mezzi pesanti (19 incidenti su 100 sono direttamente provocati da mezzi pesanti e furgoni) e nel 14% dei casi i deceduti sono sbalzati fuori dall'abitacolo per mancato uso delle cinture di sicurezza (in particolare le cinture posteriori).

Per sensibilizzare gli automobilisti e i giovani verso i rischi connessi a comportamenti di guida scorretti, sono state ideate iniziative, campagne promozionali, progetti di comunicazione ed efficaci strumenti di controllo di cui il più importante è sicuramente il Tutor. È il primo sistema in Italia che consente il sanzionamento automatico delle violazioni dei limiti di velocità in media, senza presenza su strada della pattuglia della Polizia Stradale. Ad oggi sono coperti dal Tutor 1.900 km di carreggiate pari al 28% della rete del Gruppo ASPI. Nei



tratti dov'è installato il sistema, dopo 12 mesi si è registrata una riduzione del 50% del tasso di mortalità e del 27% del tasso di incidentalità con feriti.

"Mettilci la testa" rappresenta invece uno dei progetti di comunicazione più impegnativi ed efficaci. Si tratta di un format televisivo sulla sicurezza stradale, ideato e prodotto da Rai Educational e cofinanziato da ASPI. A "mettilci la testa" vanno affiancati non meno importanti campagne di comunicazione come ad esempio: "Caffè Gratis di notte" e "La vita è un soffio".

Un rapido soccorso, meccanico o medico, sono decisivi per la sicurezza non solo di chi richiede l'intervento, ma anche per gli altri automobilisti. Ed allora quanto la tecnologia può essere un utile alleato? Quanto è importante dotare il proprio mezzo di dispositivi satellitari in grado di attivare immediatamente il soccorso?

Personale su strada e infrastrutture tecnologiche consentono di gestire annualmente centinaia di migliaia di eventi. Alcuni dati danno la misura di quanto la tecnologia possa essere fondamentale nella loro gestione. Nel 2008 sono stati effettuati circa 150.000 soccorsi meccanici e di questi circa il 91% sono relativi ai veicoli leggeri mentre il restante 8,7% riguarda i mezzi pesanti. Le officine autorizzate sono 441 mentre i veicoli ammontano a 1.433 (Carri leggeri 1.048; Carri pesanti: 241; Officine mobili: 75; Trattori stradali: 39; Carrelloni: 30).

Per ottenere questi risultati è però importante che tutti i mezzi – privati e di soccorso – che circolano sulle strade, siano dotati di sistemi di sicurezza che accelerino e facilitino i soccorsi. Attualmente i veicoli di soccorso sono radiolocalizzati, cioè inviano 4 impulsi localizzati durante l'effettuazione dell'intervento. In futuro l'intervento sarà assegnato al carro più vicino, mediante rilevazione satellitare e in tempo reale, della distanza dal veicolo fermo in avaria. Dopo l'assegnazione, il carro sarà tracciato durante tutta l'effettuazione dell'intervento. Per ottimizzare e velocizzare gli interventi, sia negli incidenti che in assistenza ai clienti, tutti i mezzi di proprietà di Autostrade per l'Italia (circa 800 dedicati alla viabilità) sono tracciati con sistema GPS-GPRS. Inoltre 25 vetture sono dotate di telecamera wireless per la trasmissione delle immagini su rete intranet.

Per sensibilizzare gli automobilisti verso i rischi connessi a comportamenti di guida scorretti, sono state ideate da Autostrade iniziative, campagne promozionali, progetti di comunicazione ed efficaci strumenti di controllo.



È importante che tutti i mezzi siano dotati di sistemi di sicurezza che accelerino e facilitino i soccorsi. Personale su strada e dispositivi tecnologici consentono di gestire annualmente centinaia di migliaia di eventi.

La tecnologia al servizio del soccorso



Ogni anno a causa si incidenti stradali si verificano in Italia circa 120.000 ricoveri e più di un milione di accessi al Pronto Soccorso. A fronte di questo quadro si hanno oltre 15 mila invalidi particolarmente gravi. Peraltro, la gran parte di coloro che vengono ricoverati necessitano comunque - chi più, chi meno - di terapie riabilitative. Tutto questo implica spese e allocazioni di risorse umane e strumentali non trascurabili. Questo è il quadro

della rischiosità stradale. Di tutto ciò abbiamo parlato con **Andrea Costanzo**, Presidente SOC.I.TRA.S., la Società Italiana di Traumatologia della Strada che ha lo scopo di promuovere in Italia ed all'estero lo studio delle scienze mediche, di quelle affini ed interdisciplinari in applicazione ai problemi connessi o dipendenti dalla circolazione stradale.

Un soccorso immediato, anche del tipo "Soccorso Attesa", unitamente a terapie svolte in centri avanzati, ridurrebbe le "fatalità" del 25%. Sono cifre ormai note da tempo nel mondo medico.

Presidente, qual è il peso derivante delle conseguenze da incidenti stradali sulla politica sanitaria nel suo complesso?

Secondo le stime ITAT-ACI, la spesa sanitaria per l'incidentalità stradale nel 2007 è stata di 653 milioni di euro. Probabilmente la spesa reale è stata maggiore (non tutte le cure sono gravate sul SSN), ma certamente di molto inferiore al gettito di 1,8 miliardi di euro derivante dal contributo del 10,50% gravante sui premi assicurativi RCA. Questo vuol dire anche gli infortunati della strada avrebbero diritto ad un migliore trattamento, per esempio per quanto riguarda la riabilitazione o l'istituzione di centri traumatologici di alto livello.

Nell'ambito delle emergenze e delle urgenza, quanto lavoro danno le strade italiane?

Gli interventi di soccorso per i traumatizzati della strada, in una organizzazione 118 incidono in media per il 40%.

Quali sono i comportamenti scorretti

che più mettono a rischio la vita gli automobilisti?

Indubbiamente la velocità è un fattore di notevole aggravamento del rischio: il vecchio slogan "più velocità più pericolo" è sempre attuale. Tra le manovre, il sorpasso su strada a carreggiata unica è intrinsecamente pericoloso insieme con la violazione delle precedenza: c'è un "conflitto di traiettorie" che produce sempre gravi conseguenze. La stanchezza è un fattore troppo sottovalutato, mentre sarei portato a ridimensionare - quantomeno rispetto allo spazio che vi dedicano i giornali - l'incidenza media di alcol, droghe ecc.

Quanto la rapidità e l'immediatezza dell'intervento sono decisivi in termini di vite salvate o riduzione dell'entità del danno?

Una ricerca effettuata dalla nostra Società con l'ausilio di Centrali Operative del 118 su 30.000 incidenti stradali sul territorio nazionale e per la durata di un anno solare, per conto del Ministero delle Infrastrutture e

Trasporti, ha evidenziato che un soccorso immediato, anche del tipo "Soccorso Attesa", unitamente a terapie svolte in centri avanzati, avrebbe fatto ridurre le fatalità del 25%. Sono cifre ormai note da tempo nel mondo medico, risultanti anche da numerosi altri studi.

Se è vero che più un paziente viene prontamente e correttamente soccorso, meno grave sono poi gli esiti dell'incidente, quanto è di aiuto dotare le autovetture di quella tecnologia idonea ad attivare immediatamente un intervento medico?

Non è solo di aiuto, ma decisivo, anche se poi la densità del traffico sulle nostre strade, a tutte le ore, è tale che, in realtà, i casi di ritardo eccessivo nella chiamata del soccorso sono piuttosto rari. Il problema grosso è il ritardo nell'arrivo dell'ambulanza, perché ostacolata dal traffico o non disponibile, e poi le dotazioni di personale e attrezzature a bordo, ed infine la possibilità di inviare il paziente all'ospedale più idoneo per il trattamento delle sue lesioni. Ma questi sono problemi che si risolvono con misure organizzative ed investimenti.

Infine Presidente. È frequente che la richiesta di "aiuto", qualora ci siano le condizioni di poterla farla, non viene

compiuta nella maniera corretta e i ritardi nell'intervento sono spesso la conseguenza. Quali sono i consigli che può dare agli automobilisti che richiedono un soccorso?

In primis: rendere sicura la scena dell'evento, quindi fermarsi in una zona sicura per non correre pericoli di essere investiti; avvalersi di eventuali altre persone, già presenti sul luogo, per regolare la circolazione stradale, fermare il traffico e segnalare il luogo dell'incidente ponendo alla distanza di almeno 100 metri il triangolo in dotazione alle autovetture. Chiamare quindi il 118, e una volta contattato l'operatore comportarsi così: segnalare il luogo dell'incidente, via e numero civico della strada, oppure Km. (es. SS 113 Km.75). In caso di incidente su autostrada indicare direzione e carreggiata. Dare informazioni sul tipo e numero dei veicoli coinvolti e se necessita l'intervento dei Vigili del Fuoco, fornire il proprio numero telefonico e non chiudere il telefono prima che l'operatore della centrale operativa non lo consenta.

È importante poi non spostare mai il traumatizzato; non dare mai da bere ad un traumatizzato e soprattutto non dare alcolici; tamponare con una forte pressione della mano eventuali fuoruscite massicce di sangue; aiutare il ferito dal punto di vista psicologico, rassicurandolo del fatto che i soccorsi sono in arrivo.

È importante dotarsi di tutti quei dispositivi utili per richiedere un soccorso medico. La tecnologia Viasat contribuisce alla sicurezza di chi viaggia su strada.



Come allertare i soccorsi

Innanzitutto la centrale operativa del 118 può essere contattata da **qualsiasi dispositivo di telefonia gratuita e 24 ore su 24. Le informazioni da fornire**, una volta che ci si è presentati sono le seguenti:

- 1) **Cosa è successo:** la dinamica dell'incidente descritta in maniera sintetica serve ad orientare i successivi soccorsi;
- 2) **Dove è successo:** definire in modo preciso il luogo dell'incidente evita ritardi o inutili perdite di tempo. Nel nostro caso riferimenti stradali, locali o negozi nelle vicinanze possono essere di aiuto;
- 3) **Quante sono le persone coinvolte:** anche il numero delle persone infortunate è da riferire per permettere ai soccorsi di portare il giusto numero di operatori che devono intervenire sul posto;
- 4) **Quali sono le lesioni presenti:** una volta accertato lo stato di coscienza e la respirazione andrebbero riferite eventuali lesioni presenti quali ad esempio sanguinamenti, segni di shock, impossibilità ai movimenti, dolore etc. Ricordiamoci che non è importante fare una diagnosi ma riferire quello che vediamo!!
- 5) **Da quale numero si chiama:** la centrale del 118 registra tutte le chiamate e riesce a visualizzare il numero del dispositivo dal quale telefoniamo ma non è errato fornire comunque il nostro numero e il nostro nome nel caso vi fossero dei problemi. È importante poter essere contattabili nel caso fossero necessari ulteriori chiarimenti!

Ricordiamo che i **numeri di emergenza internazionali sono il 112 o il 113**, che in Italia risultano collegati rispettivamente ai Carabinieri e alla Centrale di Polizia. Un altro numero di emergenza è rappresentato dal **115** a cui rispondono i **Vigili del Fuoco** e che può essere contattato nel caso in cui sussistano pericoli che ne rendano necessario l'intervento.

Ovviamente dopo aver chiamato il 118 sarà bene allertare anche il 112 o il 113 per fare in modo che la "scena" possa essere messa in sicurezza anche da personale specializzato.

Le conseguenze degli incidenti stradali rappresenta circa il 40 per cento dell'attività di pronto soccorso. La strada è ancora un fattore di rischio enorme.



Ogni anno in Italia si verificano quasi 231mila incidenti stradali che hanno causato la morte di oltre 5mila persone e il ferimento di altre 325mila. Le donne contribuiscono in maniera significativa a queste statistiche.

Ogni giorno per piacere, libertà o necessità ci mettiamo al volante di un'auto per soddisfare le nostre esigenze di mobilità. In tale contesto le donne rappresentano una quota sempre più numeroso del totale degli automobilisti italiani.

Una Pink Box per le donne al volante

Viaggiare su strada è un'esperienza che tutti conosciamo e condividiamo: ogni giorno, per piacere, libertà o necessità ci mettiamo al volante di un'auto per soddisfare le nostre esigenze di mobilità. Ed in tale contesto le donne rappresentano una quota considerevole e sempre più numeroso del totale degli automobilisti italiani. Fino a non pochi anni fa simbolo quasi tutto al maschile, oggi invece l'automobile rappresenta un oggetto di desiderio anche delle donne ormai giustamente riconosciute come eccellenti piloti e sicure compratrici di modelli più o meno brillanti. È anche vero, però, che il luogo più a rischio per le donne, dopo la casa è la strada. Ecco perché la "Scatola Rosa". Ce ne parla **Sandro Salvati**, Presidente della Fondazione Ania.



Presidente Salvati, come valuta lo stato dell'incidentalità stradale in Italia?

Si tratta di una vera e propria catastrofe nazionale, che costa la vita a più di 5.000 persone ogni anno. Paradossalmente, il fatto che gli incidenti capitino tutti i giorni smussa e anestetizza l'impatto del problema sui media e sull'opinione pubblica. Ma, come Fondazione ANIA, il nostro dovere è quello di ricordare che è come se ogni dieci anni scomparisse dalla carta geografica un'intera città delle dimensioni di Pordenone o Avellino. E, insieme a questa tragedia umana, ci

sono i costi per la collettività: i dati Aci - Istat indicano che l'incidentalità stradale comporta costi sociali per 30 miliardi di Euro, pari a 2 punti di Pil.

Cosa fa la Fondazione ANIA per contrastare questa emergenza?

La Fondazione ANIA ha l'obiettivo di ridurre le vittime, riducendo numero e gravità degli incidenti stradali. Innanzitutto, attraverso una più forte "cultura della prevenzione e del controllo". Per questo, stiamo operando su tre linee. In primo luogo, col-

laboriamo con le forze politiche e istituzionali per la definizione di norme severe, ma numericamente limitate, in modo che siano rispettate da tutti. Elaboriamo, poi, progetti specifici secondo i principi della «social market economy», ossia perseguendo alti obiettivi sociali attraverso criteri manageriali di efficienza ed economicità. A tal fine, adottiamo quello che io chiamo il «metodo laser», consistente nel non disperdere le energie in molteplici direzioni, ma nel concentrarle verso un unico progetto per volta. Operando con questo metodo, la Fondazione, tra l'altro, ha varato due protocolli operativi con i Comuni di Milano e di Roma, che prevedono una serie di progetti in cui vengono stabiliti soggetti, tempi e mezzi. Tra queste iniziative vorrei sottolineare il progetto "Scatola Rosa", dedicato alle donne al volante.

Ci può spiegare in cosa consiste la "Scatola Rosa"?

Le statistiche dicono che, pur se sono più prudenti degli uomini, 1.000 donne perdono ogni anno la vita sulla strada. Purtroppo, anche per loro è inquietante il fenomeno della guida sotto l'effetto di alcol o droghe, che coinvolge soprattutto le più giovani. Inoltre, in alcuni casi, le donne superano gli uomini per cattivi atteggiamenti alla guida. Per esempio, il 14,3 % delle automobiliste non usa le cinture di sicurezza, contro il 12,6 % degli uomini; il 14,3 % utilizza in maniera scorretta il cellulare, rispetto al 12,2 % degli uomini. Per questo, abbiamo realizzato il progetto "Scatola Rosa", che ha l'obiettivo di offrire una maggiore sicurezza alle donne al volante. Il progetto è stato ideato e realizzato per rispondere ai crescenti rischi cui le donne guidatrici incorrono sulle strade: incidenti, guasti meccanici, ma anche aggressioni ed atti di violenza. La scatola rosa è un dispositivo satellitare che, applicato su qualsiasi vettura, costituisce la memoria digitale del veicolo e, allo stesso tempo, garantisce un pronto soccorso immediato in caso di incidente, un servizio personalizzato di assistenza stradale ed un Sos di emergenza a tutela della sicurezza personale. Gravi e recenti episodi purtroppo ci dicono che abbiamo visto giusto e occorre fare di più.

Come sta evolvendo il progetto?

Siamo partiti l'anno scorso con la distribuzione di circa 1.000 scatole rosa, che sono state installate sui veicoli delle donne che hanno seguito un percorso teorico e pratico di guida sul nostro portale. Quest'anno, invece, abbiamo avuto l'onore di ottenere il Patrocinio da parte del Ministero delle Pari Opportunità e con il Ministro Carfagna abbiamo siglato due convenzioni con i Comuni di Roma e Milano. In queste città, abbiamo messo a disposizione dei Sindaci Alemanno e Moratti 1.000 scatole rosa, che verranno assegnate alle donne che risiedono nei quartieri più periferici e pericolosi e che svolgono lavori notturni.

Tra le donne è cresciuta la sensibilità verso il tema della sicurezza stradale? Quali obiettivi vi prefiggete con questa iniziativa?

È quello che noi auspichiamo. Alla partenza dell'iniziativa abbiamo riscontrato un notevole entusiasmo nel mondo femminile e in tutta l'opinione pubblica. Attraverso le nostre iniziative, vogliamo far capire a tutti, in questo caso alle donne, quanto sia pericoloso adottare comportamenti rischiosi al volante. Ritengo che la "Scatola Rosa" possa essere uno stimolo ulteriore a rispettare le regole basilari del Codice della Strada, proprio come abbiamo accertato verificando i risultati molto incoraggianti dell'applicazione della "Black Box" sui Tir degli autotrasportatori. Allo stesso tempo, ripeto, ci muove la speranza che in futuro uno strumento come questo, correttamente applicato, possa evitare l'epilogo delle terribili aggressioni che subiscono le donne, come quelle che si sono succedute nel nostro Paese negli ultimi tempi.



La Scatola Rosa corre in soccorso della sicurezza attivando immediatamente eventuali soccorsi meccanici o sanitari e attivando le forze dell'ordine in caso di aggressione o minaccia.

Si sta riscontrando un notevole entusiasmo nel mondo femminile: attraverso questa iniziativa si vuole far capire a tutti, in questo caso alle donne, quanto sia pericoloso adottare comportamenti rischiosi al volante.





Viasat è ovunque sinonimo di sistema di sicurezza satellitare. Non offriamo solamente protezione dal furto del veicolo; noi proteggiamo il nostro cliente, i suoi affetti ed i suoi interessi assicurandogli sempre e ovunque l'assistenza di cui ha bisogno.

La nuova frontiera è quella dei sistemi di sicurezza alla persona come l'SOS Call che garantisce assistenza medica o meccanica in caso di guasto del veicolo oppure protezione dalle aggressioni tramite l'invio delle forze dell'ordine.

È innegabile che abbiamo assistito in questi ultimi anni ad un progresso molto rapido della tecnologia ed oggi siamo in grado di immaginare nuovi servizi fino a poco tempo fa assolutamente impensabili. Però attenzione: senza una vera garanzia di efficacia del servizio, l'offerta di tecnologia per la sicurezza rischia di essere poco penetrante. Il servizio di soccorso, per potere essere efficace, ha bisogno di conoscere tempestivamente il cosa ed il dove, quale tipo di problema si presenta e dove si trova chi richiede il soccorso. Le recenti tecnologie possono assolvere a questi compiti egregiamente, e, soprattutto a costi bassi dal lato dell'utente. Viasat Group fa tutto questo da anni. Non a caso è azienda leader nel campo della sicurezza satellitare. Di tutto ciò abbiamo parlato con **Roberto Cortesi**, responsabile Marketing & Business Development del Gruppo.

Viasat: sinonimo di sicurezza



Quanto la tecnologia può innalzare il livello di sicurezza di tutti noi?

L'attività di ricerca e di sviluppo non è mai fine a se stessa. Oggi più che mai deve rispondere ai bisogni primari dell'uomo; comunicare, curarsi, nutrirsi, muoversi è molto più semplice e veloce grazie all'evoluzione tecnologica. Il telefonino, il forno a microonde, internet sono ormai parte integrante della nostra esistenza. Vogliamo dominare gli spazi, inte-

ragire più velocemente, essere sempre più longevi; ma soprattutto vogliamo preservare i nostri beni e proteggere noi stessi e i nostri cari. In poche parole vogliamo sicurezza.

La tecnologia interviene laddove per mancanza di buon senso, per la violazione delle regole o per la malasorte veniamo coinvolti in situazioni di pericolo. Ricevere soccorso medico, recuperare il proprio veicolo rubato o chiedere aiuto in caso di aggressione è og-

gi possibile grazie alla tecnologia ed ai servizi ad essa connessi.

Quando si parla di sicurezza satellitare in Italia si parla di Viasat. Quali sono i prodotti che vi caratterizzano sul mercato?

Viasat è ovunque sinonimo di sistema di sicurezza satellitare. Noi non offriamo solamente protezione dal furto del veicolo; noi proteggiamo il nostro cliente, i suoi affetti ed i suoi interessi assicurandogli ovunque si trovi ed in qualsiasi momento l'assistenza di cui ha bisogno.

La vasta gamma dei prodotti pensata per il comune cittadino è in grado di rispondere a tutte le esigenze di sicurezza. Abbiamo i tradizionali devices di protezione satellitare che non solo proteggono dal furto intervenendo in via preventiva, o in via successiva con il recupero del mezzo, ma forniscono anche utilissimi servizi di diagnostica in caso di incidente e prevedono la possibilità di ricevere soccorso inviando manualmente o automaticamente la richiesta di aiuto in caso di urto.

La nuova frontiera è poi quella dei sistemi di sicurezza alla persona come l'SOS Call che garantisce assistenza medica o meccanica in caso di guasto del veicolo oppure protezione dalle aggressioni tramite l'invio delle forze dell'ordine.

Oltre alla piattaforma per il segmento consumer, siete presenti anche su altri mercati?

È corretto affermare che la nostra offerta è rivolta a tutte le tipologie di cliente. Attraverso il nostro Gruppo siamo presenti in tutti i mercati dove la nostra tecnologia può risultare utile.

Da sempre attenti alle esigenze di chi lavora siamo presenti sul mercato business con prodotti di FMS (Fleet Management System) che permettono al cliente di poter proteggere e monitorare i propri mezzi e le proprie merci in tempo reale. In questo ambito siamo in grado di offrire soluzioni fortemente personalizzabili sulle esigenze del cliente.

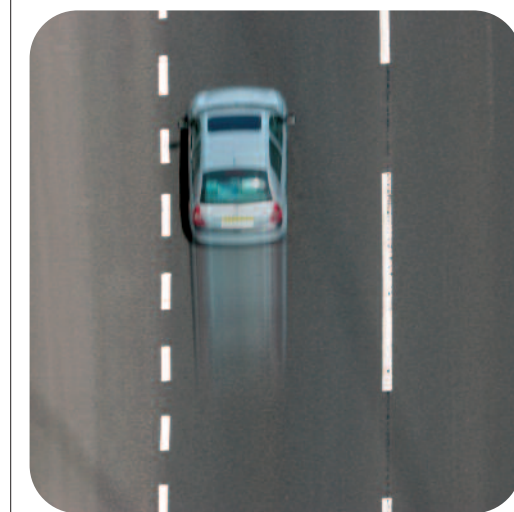
L'offerta va oltre il semplice prodotto e comprende anche i servizi. Cosa può dirci in merito?

Il Gruppo Viasat investe da sempre grandi risorse, tecnologie ed energie nei servizi;

questo è ciò che oggi ci contraddistingue tra i vari players. La continua ricerca ci permette oggi di offrire ai nostri clienti una protezione totale ed una assistenza continua. Siamo presenti 24 ore su 24, 365 giorni all'anno attraverso la nostra Centrale Operativa ed il nostro servizio clienti; ci colleghiamo in tempo reale con il veicolo per prestare soccorso ed assistenza medica o meccanica; offriamo servizi di localizzazione del veicolo automatici ed on demand tramite sms. L'evoluzione oggi si chiama "personalizzazione" del servizio per offrire una protezione al cliente ed ai suoi cari indipendentemente dall'utilizzo dei nostri devices. Proprio in questi giorni stiamo lanciando, per primi in Italia, un servizio di assistenza legale tramite il quale, in caso di sinistro, offriamo un immediato e competente supporto attraverso i nostri operatori e, inclusa nel servizio, l'attività di un nostro legale incaricato per ciò che riguarda le pratiche di recupero dei danni subiti.

Un'ultima domanda. Fiore all'occhiello di Viasat è la sua Centrale Operativa. Come opera?

La Centrale è ovviamente il nostro cuore pulsante, il centro nevralgico di ogni servizio. 24 ore su 24, 365 giorni all'anno i nostri operatori vegliano sulla sicurezza dei nostri clienti utilizzando le migliori tecnologie a disposizione sul mercato. All'opera di questi ragazzi si devono decine di interventi tempestivi di soccorso sulle strade italiane ed il ritrovamento in tempo reale di moltissimi veicoli rubati.



È corretto affermare che la nostra offerta è rivolta a tutte le tipologie di cliente. Attraverso il nostro Gruppo siamo presenti in tutti i mercati dove la nostra tecnologia può risultare utile.

La Centrale il nostro cuore pulsante. 24 ore su 24, 365 giorni all'anno i nostri operatori vegliano sulla sicurezza dei nostri clienti utilizzando le migliori tecnologie a disposizione sul mercato.



La filosofia del Centro è sempre stata quella di aver posto la massima cura e attenzione sull'uomo-guidatore, che è l'anello debole del sistema uomo/macchina/strada.

Il Centro Guida Sicura ACI-Sara è il più evoluto impianto italiano ed è al top fra quelli europei, con una struttura destinata a riprodurre situazioni al limite al fine di porre gli allievi davanti a quelle che in strada saranno reali situazioni di pericolo come la neve, il ghiaccio, l'asfalto bagnato, la presenza di ostacoli improvvisi da evitare e altre situazioni che quotidianamente possono comparire mentre ci troviamo alla guida, tanto in città quanto sulle autostrade. **Alfredo Scala** è l'Amministratore Delegato di ACI Vallelunga. Lo abbiamo incontrato.

Migliorare si può: ecco il Centro di guida sicura



Dal punto di vista tecnico il Centro è dotato di moderne tecnologie di assoluta avanguardia e nelle cinque aree che lo compongono è possibile riprodurre fedelmente le più frequenti situazioni di guida "critiche".

Dr. Scala, ci può presentare il Centro di Guida Sicura ACI-Sara?

Siamo particolarmente orgogliosi di aver creato, assieme all'ACI, un Centro Guida Sicura con un livello di eccellenza assoluta. Abbiamo iniziato il quinto anno di attività e, dopo notevoli sforzi, ora i risultati ci stanno dando ragione: infatti la filosofia del nostro Centro ACI-Sara è sempre stata quella di aver posto la massima cura e attenzione sull'uomo-guidatore, che è l'anello debole del sistema uomo/macchina/strada.

Infatti, considerando l'altissimo livello di tecnologia raggiunto ormai dai mezzi in circolazione

in quanto a frenata, sospensioni, telaio, con la generalizzazione di sistemi di ausilio sempre più evoluti tipo antibloccaggio dei freni o antibandamento, nonché la migliorata protezione che assicurano agli occupanti in caso di impatto le cinture di sicurezza a ritenuta progressiva, gli airbag, le strutture rinforzate, ecc. occorre "lavorare" con decisione sull'uomo, la "variabile" principale della circolazione dal quale, al volante di una vettura o di un camion o in sella ad una moto, in ultima analisi dipendono la sicurezza e la mobilità di merci e persone. Abbiamo quindi intrapreso la strada più lunga e difficile, ma è quella che pensiamo essere giusta!

Le situazioni che riproducete sono riscontrabili anche nella guida quotidiana o sono diciamo, situazioni al limite?

Dal punto di vista tecnico il nostro Centro è dotato di moderne tecnologie di assoluta avanguardia e nelle cinque aree che lo compongono è possibile riprodurre fedelmente le più frequenti situazioni di guida "critiche" come ad esempio la guida su fondi bagnati e/o scivolo sia in pendenza che in piano, la guida in condizioni di scarsa visibilità, la guida notturna e l'aquaplaning, mirate e differenziate per i vari tipi di veicoli a due, quattro o più ruote. La caratteristica degli esercizi è quella di essere svolti praticamente sempre su fondi altamente scivolosi e bagnati, in modo tale da riprodurre ad una velocità max. di 45 km/h - e nella massima sicurezza - le situazioni che su un fondo asciutto potrebbero verificarsi ad una velocità



doppia o tripla! Istruttori professionisti insegnano agli allievi le manovre corrette da effettuare nelle situazioni impreviste e li affiancano nelle numerose ripetizioni degli esercizi consentendo lo sviluppo delle reazioni automatiche necessarie per controllare il veicolo.

Chi sono i vostri allievi? Chi viene a fare il corso?

La maggior parte degli allievi proviene da gruppi aziendali, Corpi di Polizia, autisti di mezzi pubblici, ambulanze, Protezione Civile o flotte, poiché il centro di Guida Sicura rappresenta un valido strumento soprattutto per le aziende, pubbliche e private, che attraverso un corso di guida sicura vogliono formare e qualificare il proprio personale.

Oltre ai corsi di addestramento ospitiamo iniziative educative sulla sicurezza stradale, presentazioni commerciali e test automobilistici. Non mancano anche i privati che vogliono migliorare il livello di sicurezza della propria guida, soprattutto padri e madri che mandano i propri figli, ecc., ma questo è un settore che deve ancora necessariamente espandersi.

Le dimensioni del nostro Centro Guida Sicura ACI-Sara sono tali da ospitare contemporaneamente fino a 60 partecipanti giornalieri (il corso dura una sola, intensa giornata) suddivisi in cinque gruppi da 12 partecipanti ciascuno. Dallo scorso anno è pienamente operativa anche un'area "Off-Road": si tratta di una pista in terra e pietra che sorge a fianco del Centro Guida Sicura ed è destinata alle attività che vedono impegnati mezzi SUV e fuoristrada. Si caratterizza per la varietà delle situazioni praticabili: ripide salite e discese, diversi guadi, passaggi su tronchi e dossi, con differenti li-

velli di difficoltà e sentieri in pietra o con travi di legno e pendenze differenziate del 30%, 35% e 40%!

Tutti i partecipanti ricevono un manuale di guida, nel quale vengono descritti tutti gli esercizi effettuati durante il corso ed un attestato di partecipazione al corso.

Attraverso il Centro, è nato un polo per la sicurezza stradale. Di cosa si tratta?

Considerata l'enorme rilevanza che sta assumendo il Centro Guida Sicura, che affianca l'autodromo di Vallelunga - una realtà presente sul territorio del Comune di Campagnano di Roma da oltre cinquant'anni e che non ha certo bisogno di presentazioni - nasceranno a breve nuovi Centri di Guida Sicura sul territorio nazionale (uno è già operativo nel bresciano) che, unitamente ai corsi itineranti che organizziamo sempre noi in tante piazze d'Italia, costituiranno la spina dorsale di una profonda e diffusa attività di insegnamento della guida sicura, un'esigenza oggi assai sentita dalla collettività e che è diventata primaria e non più ulteriormente rinviabile soprattutto per l'ACI.

Inoltre a fianco del Centro Guida Sicura ACI-Sara di Vallelunga sta sorgendo un nuovo e moderno Centro Congressi, che potrà fornire ulteriore supporto a tutte le attività di guida sicura del Centro.

Avete allestito anche un corso di guida per sole donne che si svolge in occasione della festa dell'8 marzo. Cosa vi ha spinto ad organizzare questa iniziativa? E con quali risultati?

Sono ormai cinque anni che organizziamo qui al nostro Centro uno speciale Corso di Guida Sicura "in rosa" dedicato esclusivamente alle donne per la festa della donna dell'8 marzo, che riscuote un grande successo. A questi corsi, interamente ed esclusivamente "al femminile", hanno partecipato, oltre a giornaliste e donne dello spettacolo, anche rappresentanti delle più svariate categorie di guidatrici abitualmente impegnate col loro lavoro in attività che si svolgono al servizio dei cittadini: quindi al volante di auto, veicoli pesanti e militari, autobus, camion ed anche moto, si sono impegnate rappresentanti "in divisa" di Esercito Italiano, Polizia, Carabinieri, Vigili Urbani (anche in moto), Vigili del Fuoco, Guardiaparco, Trambus, Cotral e anche di taxi!

Le dimensioni del Centro Guida Sicura ACI-Sara sono tali da ospitare contemporaneamente fino a 60 partecipanti giornalieri suddivisi in cinque gruppi da 12 partecipanti ciascuno. Il corso dura una sola, intensa giornata.



Sono cinque anni che il Centro organizza per la festa delle donne uno speciale Corso di Guida Sicura "in rosa" che riscuote grande successo.

Incidenti e persone infortunate per regione

Regioni	2005			2006			2007		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	15.126	453	21.942	14.871	404	22.047	14.643	392	21.363
Valle d'Aosta	379	13	527	393	6	561	364	10	495
Lombardia	46.654	821	59.636	46.173	877	58.484	44.688	774	60.546
Trentino	3.484	117	4.618	3.350	94	4.456	3.124	87	4.172
Veneto	18.378	555	25.348	19.261	553	26.611	18.378	538	25.327
Friuli	5.015	167	6.661	5.065	142	6.628	5.022	124	6.737
Liguria	9.877	110	12.981	10.085	118	13.166	9.987	91	12.902
E. Romagna	24.250	635	33.322	23.950	539	33.235	23.074	531	31.815
Toscana	21.133	362	27.728	20.826	353	27.648	20.209	322	26.465
Umbria	3.464	96	4.853	3.581	100	5.089	3.573	92	5.076
Marche	7.213	150	10.470	7.577	171	11.193	7.149	147	10.230
Lazio	32.618	594	45.310	31.344	575	43.550	29.761	527	41.431
Abruzzo	4.814	134	7.225	4.665	165	7.052	4.253	119	6.382
Molise	552	29	896	557	32	954	512	20	864
Campania	11.508	368	17.321	10.968	324	16.455	11.278	320	16.750
Puglia	11.235	428	18.727	11.583	409	19.346	11.776	366	19.652
Basilicata	889	57	1.444	921	59	1.522	900	37	1.512
Calabria	3.921	163	6.627	3.717	185	6.129	3.526	128	5.869
Sicilia	14.412	400	21.534	14.203	383	21.196	14.173	356	21.442
Sardegna	5.089	166	7.688	5.034	180	7.633	4.481	150	6.820
Totale nazionale	240.011	5.818	334.858	238.124	5.669	332.955	230.871	5.131	325.850

Fonte: AcI/Istat - 2007

Incidenti e persone infortunate per grandi comuni

Comuni	2005			2006			2007		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Torino	4.383	55	6.569	4.560	49	6.996	4.432	47	6.697
Milano	15.443	87	17.958	15.332	100	17.777	14.622	86	19.514
Verona	1.808	21	2.382	1.820	24	2.407	1.802	20	2.440
Venezia	1.174	15	1.684	1.034	10	1.461	1.002	15	1.419
Trieste	1.241	20	1.516	1.161	16	1.398	1.147	13	1.405
Genova	4.506	16	5.791	4.698	16	6.053	4.779	4	6.183
Bologna	2.755	28	3.554	2.740	36	3.602	2.743	28	3.630
Firenze	4.189	28	5.093	4.194	23	5.212	4.139	19	4.983
Roma	21.902	237	28.653	21.452	231	28.209	19.960	201	26.299
Napoli	3.127	51	4.419	3.294	56	4.605	3.365	53	4.741
Bari	2.079	22	3.190	2.242	18	3.544	2.257	24	3.470
Palermo	2.596	24	3.510	2.619	32	3.618	2.682	34	3.647
Messina	1.209	18	1.828	1.262	16	1.879	1.170	22	1.724
Catania	1.955	31	2.712	1.889	37	2.636	1.727	29	2.488
Totale	68.367	653	88.859	68.297	664	89.397	65.827	595	88.640

Fonte: AcI/Istat - 2007

Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per giorno della settimana - Anno 2007

Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica	Totale
Incidenti							
34.369	33.860	34.205	34.010	36.230	32.627	25.570	230.871
Morti							
708	585	638	689	744	904	863	5.131
Feriti							
47.570	45.607	46.464	46.042	49.422	48.546	42.199	325.850

Fonte: AcI/Istat - 2007

Incidenti e persone infortunate per anno e mese Anno 2007

Anni	Totale incidenti			Incidenti mortali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
2004	243.490	6.122	343.179	5.548	6.122	4.710
2005	240.011	5.818	334.858	5.271	5.818	4.096
2006	238.124	5.669	332.955	5.178	5.669	4.189
2007	230.871	5.131	325.850	4.718	5.131	3.741
Mesi	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Gennaio	17.519	365	24.866	334	365	258
Febbraio	16.299	348	23.168	318	348	260
Marzo	19.088	412	26.995	383	412	313
Aprile	19.719	465	28.178	418	465	310
Maggio	21.575	458	30.057	413	458	383
Giugno	21.656	500	30.508	465	500	379
Luglio	23.145	593	32.751	535	593	407
Agosto	16.852	480	24.523	441	480	377
Settembre	19.612	434	27.161	405	434	284
Ottobre	20.163	370	27.599	350	370	254
Novembre	18.026	356	25.227	331	356	241
Dicembre	17.217	350	24.817	325	350	275
Anno	230.871	5.131	325.850	4.718	5.131	3.741

Fonte: Rapporto AcI/Istat - 2007

Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per mese - Anno 2007

Morti	Conducenti			Feriti	Conducenti		
	Mesi	Maschi	Femmine		Totale	Mesi	Maschi
Gennaio	219	26	245	Gennaio	11.958	4.942	16.900
Febbraio	216	24	240	Febbraio	11.323	4.587	15.910
Marzo	262	37	299	Marzo	13.554	5.456	19.010
Aprile	317	27	344	Aprile	14.241	5.336	19.577
Maggio	287	29	316	Maggio	15.433	6.140	21.573
Giugno	333	38	371	Giugno	15.958	5.766	21.724
Luglio	413	36	449	Luglio	17.337	5.837	23.174
Agosto	315	23	338	Agosto	12.409	4.142	16.551
Settembre	283	33	316	Settembre	14.111	5.203	19.314
Ottobre	216	27	243	Ottobre	14.030	5.604	19.634
Novembre	221	22	243	Novembre	12.303	5.072	17.375
Dicembre	210	31	241	Dicembre	11.805	4.779	16.584
Anno	3.292	353	3.645	Anno	164.462	62.864	227.326

Morti	Persone trasportate			Feriti	Persone trasportate		
	Mesi	Maschi	Femmine		Totale	Mesi	Maschi
Gennaio	37	30	67	Gennaio	2.631	3.440	6.071
Febbraio	34	27	61	Febbraio	2.570	3.071	5.641
Marzo	36	27	63	Marzo	2.641	3.649	6.290
Aprile	45	41	86	Aprile	2.790	4.228	7.018
Maggio	47	34	81	Maggio	2.740	4.063	6.803
Giugno	40	36	76	Giugno	2.955	4.299	7.254
Luglio	56	37	93	Luglio	3.056	4.938	7.994
Agosto	50	45	95	Agosto	2.537	4.250	6.787
Settembre	33	34	67	Settembre	2.570	3.524	6.094
Ottobre	30	35	65	Ottobre	2.632	3.302	5.934
Novembre	25	26	51	Novembre	2.523	3.313	5.836
Dicembre	30	24	54	Dicembre	2.635	3.642	6.277
Anno	463	396	859	Anno	32.280	45.719	77.999

Morti	Pedoni			Feriti	Pedoni		
	Mesi	Maschi	Femmine		Totale	Mesi	Maschi
Gennaio	34	19	53	Gennaio	901	994	1.895
Febbraio	26	21	47	Febbraio	736	881	1.617
Marzo	30	20	50	Marzo	796	899	1.695
Aprile	20	15	35	Aprile	728	855	1.583
Maggio	35	26	61	Maggio	779	902	1.681
Giugno	32	21	53	Giugno	729	801	1.530
Luglio	29	22	51	Luglio	718	865	1.583
Agosto	24	23	47	Agosto	549	636	1.185
Settembre	29	22	51	Settembre	801	952	1.753
Ottobre	33	29	62	Ottobre	903	1.128	2.031
Novembre	41	21	62	Novembre	889	1.127	2.016
Dicembre	38	17	55	Dicembre	911	1.045	1.956
Anno	371	256	627	Anno	9.440	11.085	20.525

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2007

Persone infortunate secondo la conseguenza e per sesso Anno 2007

Morti	Totale			Feriti	Totale		
	Mesi	Maschi	Femmine		Totale	Mesi	Maschi
Gennaio	290	75	365	Gennaio	15.490	9.376	24.866
Febbraio	276	72	348	Febbraio	14.629	8.539	23.168
Marzo	328	84	412	Marzo	16.991	10.004	26.995
Aprile	382	83	465	Aprile	17.759	10.419	28.178
Maggio	369	89	458	Maggio	18.952	11.105	30.057
Giugno	405	95	500	Giugno	19.642	10.866	30.508
Luglio	498	95	593	Luglio	21.111	11.640	32.751
Agosto	389	91	480	Agosto	15.495	9.028	24.523
Settembre	345	89	434	Settembre	17.482	9.679	27.161
Ottobre	279	91	370	Ottobre	17.565	10.034	27.599
Novembre	287	69	356	Novembre	15.715	9.512	25.227
Dicembre	278	72	350	Dicembre	15.351	9.466	24.817
Anno	4.126	1.005	5.131	Anno	206.182	119.668	325.850

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2007

Incidenti secondo la categoria della strada - Anno 2007

Anno	Autostrade e raccordi	Strade statali	Strade regionali	Strade provinciali	Strade comunali	Strade urbane	Totale
Incidenti							
2004	14.002	18.619	580	17.407	6.792	186.090	243.490
2005	14.010	15.452	1.591	18.362	6.184	184.412	240.011
2006	13.319	16.920	1.194	18.047	6.467	182.177	238.124
2007	13.635	14.905	1.276	17.582	6.576	176.897	230.871
Morti							
2004	648	1.193	52	1.281	352	2.596	6.122
2005	577	992	92	1.261	308	2.588	5.818
2006	590	1.049	58	1.189	289	2.494	5.669
2007	526	882	76	1.081	297	2.269	5.131
Feriti							
2004	23.908	31.566	961	27.165	9.870	249.709	343.179
2005	23.862	26.379	2.560	28.717	8.892	244.448	334.858
2006	22.646	28.866	1.946	28.084	9.371	242.042	332.955
2007	23.135	25.177	1.997	27.426	9.403	238.712	325.850

Fonte: Rapporto Aci/Istat - 2007



Sicurezza personale

La rappresentazione della sicurezza come dovere, la rappresentazione cioè di una sorta di "dovere della sicurezza" e ancora presente nell'immaginario collettivo, ma si sta facendo prepotentemente strada anche una "cultura della sicurezza" che non sia imposta da un qualche codice morale o dalle leggi vigenti, ma bensì basata su investimenti, anche di idee, per un futuro migliore anche perché più sicuro. Fino a ieri quella stessa sicurezza vista come un "costo", come un qualcosa che sia solo un consumo di risorse a breve termine, senza alcun ritorno in termini di

benefici, oggi viene vista come un'opportunità per una vita che riduca drasticamente i rischi. Questo grazie alla tecnologia che nel settore ha fatto passi da gigante.

Diventa così determinante, oltre che alla portata di tutti, poter disporre di sistemi di sicurezza in grado di attivare immediatamente eventuali soccorsi in caso di difficoltà o se ci si sentisse minacciati. E quegli stessi dispositivi, come emerge dal Dossier sui trasporti e la logistica (che ospitiamo), sono necessari ad un imprenditore per difendere mezzi e beni da possibili furti o rapine.

Aumentare il livello della sicurezza dipende in primo luogo da noi. Siamo noi che dobbiamo adottare, o almeno provare ad adottare, in ogni contesto, quei comportamenti responsabili che non mettano in pericolo la nostra incolumità e quella degli altri. E tra i comportamenti responsabili rientra certamente quella di utilizzare al meglio uno strumento ormai alla portata di tutti: la tecnologia. Ne abbiamo discusso con **Roberto Sgalla**, Responsabile Relazioni Esterne della Polizia di Stato.

Tutto viaggia su strada: anche l'illegalità



Dr. Sgalla, quanti reati si commettono sulle strade a spese di automobilisti e autotrasportatori?

Tutto viaggia su strada: le comunicazioni, la cultura, l'economia e, purtroppo anche l'illegalità. Accanto al suo compito più conosciuto di prevenzione e controllo in materia di sicurezza stradale, la Polizia Stradale costituisce un primo baluardo alla criminalità che circola sulle strade e ha delle competenze specifiche in materia di polizia giudiziaria a cui è chiamato il personale specializzato di tutti i Reparti presenti sul territorio, coordinati a livello centrale dal Servizio Polizia Stradale che pianifica i servizi di vigilanza e di controllo lungo quelle arterie stradali dove risulta più elevato il rischio per gli automobilisti e gli autotrasportatori. In particolare, l'attività investigati-

va riguarda prevalentemente i reati che si consumano in ambito autostradale e sulle strade di grande comunicazione: territori dove esiste l'operatività della Polizia Stradale. Il campo elettivo di investigazione riguarda il contrasto delle organizzazioni criminali nazionali ed internazionali dedite al traffico di veicoli di illecita provenienza.

Durante il 2008 la Polizia Stradale ha ricevuto 2266 denunce di furto perpetrati su autovetture e camper. Diverse le tecniche usate. Dal furto su veicoli lasciati in sosta presso le aree di servizio alla tecnica della foratura del pneumatico. In questo caso i malviventi, che spesso agiscono in coppia, praticano dei fori su un pneumatico della autovettura prescelta, perché il conducente viaggia da solo, o è straniero o perché l'autovettura è lasciata in sosta presso un'area di servizio. Quando il conducente si accorge di avere una gomma a terra, viene avvicinato da uno dei criminali che offre il proprio aiuto mentre l'altro procede al furto all'interno del veicolo.

Tecnica simile è quella della richiesta di informazioni. L'obiettivo dei malviventi (spesso persone dell'Est europeo) è quello di distrarre il malcapitato, distogliendolo dal controllo della propria autovettura, in sosta nelle aree di servizio, chiedendo informazioni con l'ausilio di una cartina geografica.

In relazione a questa tipologia di reati, l'attività di contrasto (nell'anno 2008) della Polizia Stradale, ha condotto all'arresto di 23

Tutto viaggia su strada: le comunicazioni, la cultura, l'economia e, purtroppo anche l'illegalità. E sono tante le tecniche utilizzate dai criminali per commettere gli illeciti.

I dispositivi di tracking contribuiscono in maniera significativa ad aiutare i cittadini vittime di reati. Si tratta di apparecchiature connesse alle centrali che, ricevendo il segnale SOS, lo trasmettono immediatamente alle sale operative delle forze dell'ordine per richiedere un pronto intervento.



Installare dispositivi che possano migliorare la nostra sicurezza è fondamentale. In tal senso la tecnologia satellitare viene incontro a chi deve prendere scelte importanti per se stessi.

persone e al deferimento all'Autorità Giudiziaria di altre 60, nonché al sequestro di 9 autovetture utilizzate per la commissione dei reati ed al recupero di oltre 100 computer portatili.

Altre forme di reato frequenti in ambito autostradale sono i furti ad opera di falsi poliziotti, individui che fingendo controlli di polizia sottraggono somme di denaro ai danni di stranieri. Anche per questi reati l'attività della Polizia Giudiziaria ha portato all'arresto di 11 persone e alla denuncia di altre 40, prevalentemente cittadini iraniani e turchi che hanno dimora in campagna.

Entrando nello specifico, cosa dicono i numeri?

Le denunce ricevute nel 2008 dalla Polizia Stradale relative ai furti della merce trasportata ai danni di autotrasportatori sono state 531; le rapine (tentate e consumate) sono state 54. Anche per queste forme di reato, l'azione di contrasto della Polizia Stradale ha avuto dei buoni risultati. Nel 2008, infatti, sono state arrestate 63 persone e denunciate altre 16. Il fenomeno interessa prevalentemente le arterie autostradali del Nord Italia e le vittime sono spesso autotrasportatori stranieri. Le merci oggetto di maggior interesse criminale sono i prodotti informatici, televisori, elettrodomestici, abbigliamento ed alimentari che spesso vengono reintrodotti nel circuito commerciale legale. I gruppi criminali - c.d. "batterie" - sono costituiti da pregiudicati campani e pugliesi.

Azioni di contrasto e prevenzione. Cosa

si sta facendo?

La risposta più immediata a questa domanda sono i numeri di arresti e delle denunce di cui ho parlato, oltre alle altre e diverse attività investigative che hanno condotto ad altrettanti numerosi arresti.

È notizia di qualche giorno fa l'arresto in Toscana e in Campania di 6 persone responsabili di rapina ai danni di veicoli commerciali e sequestro di persona; sono del 27 e del 29 gennaio gli arresti in flagranza eseguiti di rispettivamente 5 e 6 pregiudicati pugliesi e campani per furti di merce ai danni di veicoli commerciali in sosta notturna lungo le autostrade del Centro-Nord.

Quanto la tecnologia può contribuire all'innalzamento della sicurezza personale e limitare fenomeni criminali sulle strade? L'installazione sui mezzi di dispositivi in grado di richiedere un intervento immediato delle forze dell'ordine è una soluzione?

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. È bene che questi dispositivi siano di ultima generazione per evitare il rischio jammer, sistemi elettronici in mano alle organizzazioni criminali, in grado di bloccare la trasmissione del segnale gsm, del segnale gps e delle comunicazioni radio.

Categoria affine a questi strumenti sono i "radar detector" ovvero i rilevatori di autovelox e i "teelaser jammer" che sono in grado di bloccare alcune apparecchiature per rilevare la velocità. L'utilizzo di queste apparecchiature è illegale ed infatti le squadre di polizia giudiziaria della Polizia Stradale sono quotidianamente impegnate anche nel contrasto di questi fenomeni che compromettono notevolmente la sicurezza dei cittadini. Basti pensare che nel 2008 durante il corso di alcune attività mirate sono stati sequestrati complessivamente 133 apparecchi.

Ben vengano dunque tutti i nuovi risultati della tecnologia anche se sono convinto che nulla possa surrogare l'atteggiamento vigile di ciascuno e l'attività di prevenzione delle nostre pattuglie.

SOS Call: si amplia l'offerta di sicurezza

È noto che fra tutti i sistemi di trasporto quello su strada è di gran lunga il più pericoloso ed è altrettanto noto che l'automobilista da anni può contare su Viasat che ha fatto della sicurezza la propria mission. Sentirsi protetti, sempre, ovunque e in qualunque circostanza, è indispensabile per tutti noi. Oggi, tutto questo è possibile grazie all'SOS Call il primo sistema di emergenza pensato specificatamente per la persona che raccoglie tutta l'esperienza e il know-how dell'azienda in tema di protezione, sicurezza e assistenza. Ma come funziona? Risponde **Andrea Guanci**, Direttore Marketing di Viasat.

Perché l'SOS Call? Come nasce l'idea?

La tecnologia satellitare inizialmente impiegata come antifurto per individuare e recuperare l'auto rubata oggi trova applicazioni importanti - e ne troverà sempre di più nei prossimi anni - anche nel campo della sicurezza delle persone. Nel nostro caso, ovviamente, il focus è sulle persone all'interno del veicolo. Il futuro è con la persona e non solo con l'autoveicolo; da qui l'idea dell'SOS Call. Innovativo e unico nel suo genere, durante gli spostamenti in auto permette di avere costantemente a disposizione un "angelo custode", un operatore pronto a localizzare l'auto e a fornire assistenza sul posto, in caso di necessità.

Entrando nel particolare, come funziona?

L'SOS Call permette di ricevere automaticamente i soccorsi immediati sul posto in caso di incidente e di richiedere un intervento di emergenza in caso di rottura dell'auto, malore o aggressione. Il Tasto rosso consente di inviare una richiesta di soccorso alla Centrale Viasat - attiva 24 ore su 24, 365 giorni l'anno - che subito localizza l'auto e attiva il contatto vivavoce con il conducente della vettura.

Diversi i servizi a disposizione. Primo fra tutti quello di emergenza che consente una protezione in caso di pericolo personale. Si pensi ad esempio ad una aggressione. In questo caso la Centrale Operativa Viasat allerta immediatamente le Forze dell'Ordine che potranno così intervenire tempestivamente. Sempre con la pressione del tasto si potrà disporre di servizi sanitari o di soccorso stradale nel caso di incidenti o malori. Tramite l'apposito Tasto blu, poi, è possibile

accedere ai servizi di Infomobilità su tutta la rete autostradale e sulle tangenziali nazionali. Informazioni sul traffico, segnalazioni di Autovelox e di stazioni di carburante, informazioni meteo. SOS Call, infine, segnala in automatico l'incidente permettendo alla Centrale Viasat di intervenire tempestivamente, inviando i soccorsi necessari sul posto. Il sistema, tra l'altro, è un vero e proprio vivavoce veicolare per le chiamate in entrata.

Ci può fare qualche esempio?

In qualsiasi circostanza, SOS Call fornisce un adeguato supporto.

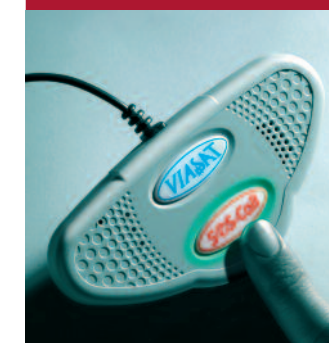
L'auto si blocca all'improvviso per un guasto meccanico? Basta premere il Tasto rosso per ottenere subito l'assistenza necessaria, in loco. Una persona viaggia sola in una strada che non conosce e non si sente tranquillo? Con SOS Call basta premere il Tasto rosso per parlare con un operatore della Centrale Viasat e, in caso di bisogno, ricevere aiuto. La Centrale localizza istantaneamente l'auto, allertando le Forze dell'Ordine. Cosa fare in caso di incidente? In automatico SOS Call invia un allarme alla Centrale Viasat. Gli operatori attivano immediatamente i soccorsi adeguati, sia medici che meccanici. E tutto senza bisogno di azionare alcun comando.

Quindi?

Non resta che abbonarsi per poter usufruire di tutti i servizi SOS Call. Oltre che essere indispensabile per la propria sicurezza e protezione, è anche fonte di risparmio assicurativo sulle polizze RCA e Furto Incendio (fino al 65%).

SOS Call è il primo prodotto pensato specificatamente per la protezione personale, garantito dall'esperienza Viasat, azienda leader nella sicurezza satellitare.

Il dispositivo permette di avere costantemente a disposizione un "angelo custode", un operatore pronto a localizzare l'auto e a fornire assistenza sul posto, in caso di necessità.



Dossier: Il futuro dei Trasporti e della Logistica

La produzione industriale nei 15 paesi dell'Unione europea pesa per 4.648 miliardi di euro con una incidenza della voce trasporto-logistica pari al 16%. In Italia i costi del trasporto-logistica incidono del 20%. Portare questo valore ai livelli europei significa recuperare competitività per circa 40miliardi di euro. Il trasporto-logistica è il segmento organizzativo della filiera produttiva che consente ad un prodotto di giungere a desti-

nazione nella quantità e con la qualità richiesta, nel minor tempo e costo possibile. Per far ciò è però necessario un massiccio utilizzo delle nuove tecnologie, in particolare quella satellitare, al fine di incidere sensibilmente sulla riduzione della rischiosità stradale e per innalzare il livello di sicurezza non solo del mezzo e della merce, ma anche dello stesso autotrasportatore. Di questo, e del futuro del settore, ne discutono autorevoli protagonisti.

La tecnologia per una logistica moderna



“Senza le tecnologia, la logistica moderna non potrebbe conseguire obiettivi di efficacia”. È determinato **Domenico Netti**, Presidente di AILLOG, l'Associazione italiana di logistica e di supply chain management, nell'invitare le “imprese di produzione e di logistica ad orientare l'organizzazione della logistica verso nuovi modelli basati sull'utilizzo delle nuove tecnologie, per e sulla gestione integrata della supply chain, per perseguire risultati migliori in termini di efficacia e contenimento dei costi”. Lo abbiamo intervistato.

Presidente, quanto incide un'efficiente organizzazione dei trasporti e delle infrastrutture sulla competitività della logistica?

Trasporti e infrastrutture sono due tra le componenti fondamentali di una organizzazione logistica moderna. La ricerca dell'efficienza passa attraverso la razionalizzazione dei nodi della filiera: è necessario minimizzare soste e magazzini intermedi a favore del flusso teso poiché il costo del trasporto rappresenta la prima componente dei costi totali dei servizi logistici. I trasporti intermodali possono contribuire a perseguire traguardi di efficienza a condizione di disporre di infrastrutture moderne che assicurino la rapidità e la sicurezza delle operazioni logistiche. Le imprese di produzione e gli operatori logistici auspicano quindi programmi adeguati finalizzati al potenziamento delle infrastrutture che favoriscano il progressivo incremento dei trasporti intermodali. Infine, il contenimento dei costi è ottenibile con la riduzione dei percorsi a vuoto. AILLOG, a tale scopo, ha messo in campo un progetto pilota finalizzato alla saturazione dei trasporti su strada nei viaggi di andata e ritorno. Il progetto non è semplice poiché coinvolge l'organizzazione di molteplici produttori e committenti che condividono gli stessi autotrasportatori, ma le aspettative di successo sono molto importanti sia sotto il profilo della riduzione dei costi di filiera che per i vantaggi sull'ambiente: un minore numero di automezzi che viaggiano a vuoto riduce la congestione stradale e il conseguente inquinamento.

Oggi com'è la situazione?

Il costo della logistica italiana, pari al 22% del PIL, è una delle cause che frena la competitività del sistema Italia rispetto a quella di altri Paesi industrializzati dell'Unione Europea i quali, attraverso l'efficiente organizzazione dei trasporti e delle infrastrutture, hanno un costo inferiore di 6-7 punti. Le imprese di produzione e di logistica stanno comunque orientando l'organizzazione della logistica verso nuovi modelli basati sull'utilizzo delle nuove tecnologie per e sulla gestione integrata della supply chain per perseguire risultati migliori in termini di efficacia e contenimento dei costi.

Sicurezza dei trasporti e intermobilità. Se ne parla da sempre. A che punto siamo?



AILLOG, attraverso gruppi di lavoro a cui partecipano tutti gli operatori delle filiere, produttori – distributori – imprese di logistica – sta studiando soluzioni e nuovi modelli di trasporto per garantire la sicurezza stradale nel rispetto della recente Riforma dell'Autotrasporto. La tecnologia, e in particolare la localizzazione satellitare può svolgere un ruolo determinante per la sicurezza nei trasporti consentendo di risolvere i fenomeni imprevedibili e accidentali con un costante monitoraggio degli automezzi in movimento.

Infine Presidente, in uno scenario competitivo sempre più complesso la corretta gestione della tecnologia a supporto dei processi logistici diventa fondamentale. Quanto si è fatto negli ultimi anni in materia? E quanto ancora c'è da fare?

Senza le tecnologia, la logistica moderna non potrebbe conseguire obiettivi di efficacia: è grazie all'utilizzo di strumenti sofisticati come l'RFID e il GPS che oggi il logistico opera nell'ambito di uno scenario professionale che gli consente di porsi e di conseguire traguardi sempre più competitivi. Siamo all'inizio di una nuova logistica, c'è ancora molta strada da fare ma gli obiettivi futuri di leadership e competitività dipendono dalle azioni che oggi mettiamo in campo.

Le imprese stanno orientando l'organizzazione della logistica verso nuovi modelli basati sull'utilizzo delle nuove tecnologie per e sulla gestione integrata della supply chain per perseguire risultati migliori in termini di efficacia e contenimento dei costi.

La tecnologia, e in particolare la localizzazione satellitare, può svolgere un ruolo determinante per la sicurezza nei trasporti consentendo di risolvere i fenomeni imprevedibili e accidentali con un costante monitoraggio degli automezzi in movimento.

Al di là dei numeri, l'impatto di un incidente di un mezzo pesante è certamente un fattore che condiziona la pubblica opinione per la "spettacolarità" dell'evento.

Secondo i dati Ue i veicoli pesanti incidono del 6% sull'incidentalità totale nei 27 paesi membri, una percentuale analoga a quella che si riscontra in Italia.

La sicurezza stradale da sempre rappresenta una delle tematiche più importanti verso cui le associazioni degli autotrasportatori orienta i propri servizi. Secondo i dati Ue i veicoli pesanti incidono del 6% sull'incidentalità totale nei 27 paesi membri. E in Italia, qual è la situazione? Ci risponde **Giuseppina Della Pepa**, Segretario Generale Aggiunto ANITA, l'Associazione Nazionale delle Imprese Trasporti Automobilistici aderente a Confindustria.

Incidenti: "non è sempre colpa nostra"



Sembra sia sempre molto difficile l'interpretazione dei dati e delle informazioni disponibili in merito all'incidentalità relativa al traffico merci. È realmente così? Cosa dicono le ultime statistiche disponibili?

In Italia è difficile reperire in genere i dati sull'incidentalità, soprattutto sotto il profilo della tempestività. Quanto all'interpretazione, in merito all'autotrasporto vince l'aspetto emotivo, anche con alcune ragioni. L'incidentalità dei mezzi pesanti si attesta in effetti intorno all'8% del totale incidenti sui mezzi coinvolti che è più o meno la stessa percentuale dell'incidentalità autostradale sul totale delle infrastrutture viarie interessate (strade urbane, strade provinciali, statali e a pedaggio). Non è un caso nel senso che le autostrade, soprattutto per quanto concerne il concessionario di

riferimento – Autostrade per l'Italia spa – sono le infrastrutture con minor incidentalità anche se registrano gli incidenti più "spettacolari" ed in effetti la quasi totalità della casistica autostradale concerne i tir. È anche ovvio se si pensa che la quota maggioritaria del traffico dei mezzi pesanti è su autostrade. Ma al di là dei numeri, l'impatto di un incidente di un mezzo pesante è certamente un fattore che condiziona la pubblica opinione. Questo vale in particolare per l'incidentalità nel trasporto di merci pericolose che, stando ai numeri, si attesta intorno al 7% del totale incidenti. Il problema in questo caso è l'intervento di emergenza per ridurre o evitare danno ambientale, danno alla salute e disagio alla circolazione. Recentemente ci sono stati incidenti non ascrivibili al classico caso di urto di un mezzo con un altro o altri mezzi o un ostacolo fisso ma inerenti situazioni che rendono difficili la transitabilità dei camion nei centri urbani. La strada infatti è pensata per l'auto e gli stessi navigatori satellitari sono impostati per l'auto, con dimensioni o sopportazione carichi. Ovviamente non si fanno statistiche in tali casi, che per fortuna restano sporadici ma è opportuno la rilevazione delle cause per una correzione con interventi sulle infrastrutture o deviazioni/alternative di percorso per i tir. Il caso tipico è il sottopassaggio dove il camion resta incastrato.

Quanta responsabilità in ambito di insicurezza stradale si ascrive al settore?

Molta, forse troppa nel senso che la critica è generica e non adeguatamente referenziata. Mi spiego: dati recenti parlano della distrazione del conducente come causa principale nell'incidentalità dei mezzi pesanti. A tale riguardo esiste una ragione comportamentale legata all'aspetto usurante della professione di autotrasportatore, a turni di lavoro e imprevisi che non consentono di lavorare in sicurezza. Per quanto possibile, quindi al di là degli interventi che si possono fare sulla normativa, ANITA è impegnata nella formazione dei propri associati e attiva nell'informazione e diffusione di una cultura della sicurezza. Senza addentrarci nella competitività più o meno garantita dal rispetto dell'orario di lavoro e delle regole è da rilevare che l'infrastruttura stradale non è pensata, ancora una volta, a misura di camionista. Valgano due esempi: la scarsità delle aree di sosta per altro inadeguate in termini di comfort e la segnaletica non studiata per i mezzi pesanti che talora risulta di difficile visione, con un possibile ritardo percettivo e/o con conseguente distrazione. A conforto di ciò, si fa per dire, qualche anno fa un'indagine del Centro studi sulla sicurezza stradale di 3M Italia indicava intorno al 10% la causa distrazione negli incidenti stradali (senza uno specifico riferimento alla tipologia del mezzo utilizzato però), di cui il 6,7% riferibile ad una segnaletica, confusa, non adeguata o non ben posizionata.

Il tema della sicurezza è strategico e solo attraverso di essa il settore potrà crescere ancora? È d'accordo? E quali sono le proposte in tal senso?

Certamente. La sicurezza deve essere intesa in senso ampio come cultura della sicurezza che qualifica l'autotrasportatore come un professionista. In tal senso ANITA, attraverso ANITA Servizi, si fa promotrice di corsi di formazione e attività informativa più generale allo scopo di diffondere la consapevolezza che la sicurezza rappresenta un investimento non una spesa, un insieme di obblighi e sanzioni tout court. Il tema, come dicevo, è complesso perché non si tratta solo di affrontare la sicurezza stradale, ma anche la sicurezza sul lavoro che nel caso dell'autotrasportatore coincide in larga misura e la sicurezza ambientale, che sono facce di una stessa medaglia. Proprio per la contiguità nel set-



tore tra sicurezza sul lavoro e sicurezza stradale la questione è funzionale alla competitività: i costi sociali degli incidenti infatti incidono negativamente sui bilanci aziendali. L'incidentalità, oltre il costo sociale ed economico diretto, comporta inoltre costi indiretti sull'efficienza del trasporto che si riflettono negativamente sullo sviluppo del comparto. Si pensi infatti all'effetto congestione che causa spesso l'incidente, in prossimità dei cosiddetti colli di bottiglia, in particolare che, come un circolo vizioso produce a sua volta rallentamenti. Se nella migliore delle ipotesi il danno immediato è minimo o irrilevante per il mezzo, il ritardo che si accumula nella consegna della merce costa in media 225 euro l'ora.

ANITA ha scelto il 2009 come l'anno per la sicurezza e si sta attivando per la costituzione di un tavolo dove siano presenti le componenti istituzionali e aziendali interessate. La partita che l'autotrasporto vuole giocare è di sfatare la disattenzione e l'arroganza del camionista sulla strada per scendere in campo con un impegno in prima linea, disponibili a fare la propria parte, a promuovere comportamenti virtuosi ma anche a fare presenti le difficoltà nelle quali si trova il settore, chiedendo rettifiche e sostegno, a cominciare dai controlli.

L'incidentalità, oltre il costo sociale ed economico diretto, comporta inoltre costi indiretti sull'efficienza del trasporto che si riflettono negativamente sullo sviluppo del comparto.

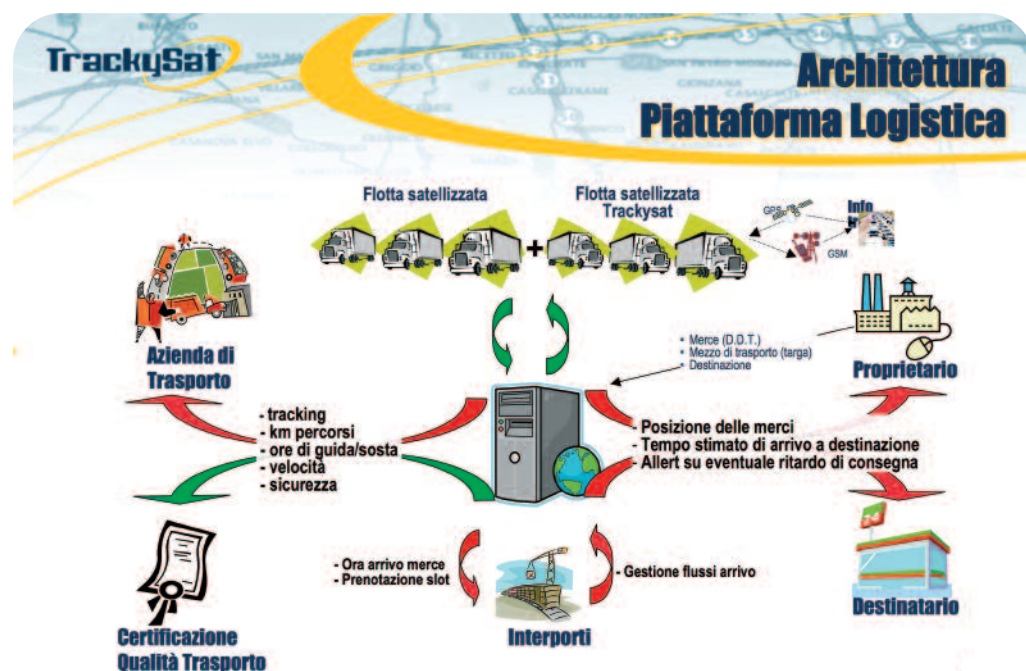
L'autotrasporto vuole promuovere comportamenti virtuosi: in questo contesto la tecnologia deve rivestire un ruolo strategico.

Perché oggi è necessario utilizzare le nuove tecnologie nel campo dell'autotrasporto e della logistica? Per migliorare gli standard di sicurezza e per rispondere a specifiche esigenze di ottimizzazione operativa e riduzione dei costi di esercizio.

Trackysat sta sviluppando un Progetto Pilota finalizzato a fornire uno strumento versatile ed efficace per rispondere alle necessità di monitoraggio e controllo logistico ed incremento della sicurezza del trasporto merci: la Black Box.

Un "angelo custode". Un dispositivo facile da utilizzare, flessibile e versatile, in grado di registrare i percorsi, calcolare i tempi di percorrenza, assicurare comunicazioni immediate con la Centrale Operativa e con l'azienda-cliente, consentire di pianificare viaggi in ogni singolo dettaglio e assicurare il controllo sia del carico sia del mezzo anche in caso di emergenza o di furto del veicolo. Rendere, in sintesi, il trasporto sicuro. **Armando Capellino**, Direttore Trackysat, ci spiega come funziona la Black Box e quali sono le ricadute – positive – per l'intero comparto della logistica e dell'autotrasporto.

Lassù qualcuno ci guarda



Direttore, perché oggi è necessario utilizzare le nuove tecnologie nel campo dell'autotrasporto e della logistica? Da dove nasce questa esigenza?

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

trollo dell'attività anche nell'ottica di garantire il rispetto delle specifiche normative.

Quali in particolare?

Sono due le disposizioni legislative da tenere in considerazione: il D.L. 286/2005 in merito alla co-responsabilità del titolare del trasporto e del proprietario delle merci e il D.L. 114/2008 che, recependo una normativa della Comunità Europea, prevede per il 2010 l'incremento del 50% e del 100% entro il 2012 del numero dei controlli che l'autorità competente deve effettuare sia sulle strade (nella misura del

30%) che presso le aziende (nella misura del 70%) relativamente al rispetto delle norme di sicurezza vigenti con particolare riferimento alle condizioni di guida.

Ed allora veniamo al dunque. Quale tecnologia è quella più idonea in questo settore?

Trackysat utilizzando le attuali nuove tecnologie satellitari, sta sviluppando un Progetto Pilota finalizzato a fornire uno strumento versatile ed efficace per rispondere alle necessità di monitoraggio e controllo logistico ed incremento della sicurezza del trasporto merci: la Black Box. Questa è in grado di raccogliere in tempo reale ed inviare ad un centro di raccolta dati una serie di informazioni: tracking delle posizioni dei mezzi in circolazione; periodo delle ore di guida e di riposo; previsioni dell'ora d'arrivo del mezzo e delle merci considerando anche le condizioni delle strade e del traffico; percorrenze chilometriche; velocità. Tutte queste informazioni, che opportunamente aggregate e protocollate, saranno utilizzate sul versante "efficienza" per ottimizzare il monitoraggio della catena distributiva delle merci; sul versante "sicurezza", per certificare il processo di trasporto, facilitare le verifiche e i controlli sulle condizioni di guida e incidere sulla prevenzione e assistenza in caso di incidente.

Per la catena distributiva, quali sono i vantaggi dell'utilizzo della Black Box?

Sono molteplici: vediamoli. Per il proprietario delle merci i vantaggi sono derivanti dalla possibile verifica in tempo reale sul delivery delle merci, da una gestione più rapida di eventuali criticità di consegna con possibile riduzione di eventuali penali oltre ad avere a disposizione uno strumento per il monitoraggio della qualità del trasporto.

Anche il trasportatore o per meglio dire l'operatore logistico ha la possibilità di poter gestire in tempo reale il processo di delivery delle merci con un livello un sempre maggiore di qualità del servizio grazie ad un trasporto "Certificato", inoltre una gestione dei tempi di scarico e di carico con relativa riduzione dei tempi di attesa ed ottimizzazione dei viaggi consente una riduzione dei costi di esercizio ed una crescente competitività. Da non dimenticare infine che la sensibile riduzione di furti sia dei mezzi che delle merci trasportate influenza positivamente



sui costi dei premi assicurativi che oggi le aziende del settore devono sostenere.

Anche il Distributore, destinatario delle merci ha un notevole vantaggio nell'utilizzo di tali tecnologie, infatti grazie a questo sistema ha la possibilità di conoscere in tempo reale i tempi di consegna delle merci gestire in anticipo eventuali criticità, ottimizzare la gestione degli stock, oltre all'aver anch'esso uno strumento per il monitoraggio della qualità del trasporto.

Quali sarebbero le ricadute – positive – per la collettività?

Diversi possono essere i benefici per la collettività, da un miglioramento dello stile di guida che la presenza di un sistema satellitare induce in che opera giornalmente sulle strade, alla tempestività dei soccorsi in caso di incidente e/o perdita del carico; dalla migliore gestione della viabilità e della sicurezza stradale, tutti elementi che contribuiscono alla riduzione dei costi della catena distributiva e quindi dell'impatto che questi hanno sul prezzo finale del prodotto.

In considerazione di tutto ciò, cosa vi aspettate?

Visti i molteplici benefici e le enormi potenzialità che oggi i sistemi satellitari, in questo caso la Black Box, sono in grado di indurre nel settore del trasporto merci con preziosi risvolti sia sul fronte dell'economia, sia sul fronte della sicurezza stradale, siamo convinti che siano maturi i tempi per andare oltre al Progetto Pilota, coinvolgendo nuovi soggetti che operano nel settore al fine di individuare ed integrare ulteriori necessità istituzionali e individuare forme e modalità per massimizzare la diffusione di tali tecnologie.

Visti i molteplici benefici e le enormi potenzialità che la Black Box è in grado di indurre nel settore del trasporto merci con preziosi risvolti sia sul fronte dell'economia, siamo convinti che siano maturi i tempi per andare oltre al Progetto Pilota.

Difficilmente il mercato ti concede una seconda possibilità: se ci si presenta con mezzi non protetti che possono quindi essere più facilmente rapinati, il cliente, giustamente, si rivolgerà alla concorrenza.

I dispositivi satellitari, la Black Box, in un'ottica di sicurezza, oltre che del veicolo e delle merci, anche del conducente, è determinante. Credo proprio che oggi non se ne possa fare a meno.



“Non ci si può esimere dal prestare attenzione al fattore sicurezza attiva/passiva, sia sul versante dei mezzi di trasporto che dei loro conducenti. Una mancanza di sensibilità in materia potrebbe provocare importanti conseguenze economiche, oltre che impattare sulla sicurezza stradale”. Lo dice chi fa del trasporto la propria professione: **Paolo Bordignon**, Amministratore Delegato della Bordignon trasporti. Lo abbiamo intervistato.

Certezza e Qualità in movimento



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

È più che importante, direi strategico. Nel momento in cui si subisce un furto o una rapina si innescano una serie di danni economici che sono quelli del mancato arrivo delle merci al legittimo proprietario, ma anche della mancata vendita e quindi del mancato guadagno. In ambito produttivo, invece, il mancato arrivo in consegna delle merci può significare anche il fermare una linea di produzione. Poi c'è il danno dell'operatore di trasporto che non ha veicoli sicuri e protetti. Questo è certamente economico, ma anche d'immagine che in certi casi può essere anche più grave. Difficilmente il mercato ti concede una seconda possibilità: se ci si presenta con mezzi non protetti che possono quindi essere più facilmente rapinati, il cliente, giustamente, si rivolgerà alla concorrenza.

Che ruolo giocano i sistemi antirapina e un sistema di sorveglianza satellitare in

un'ottica di sicurezza, oltre che del veicolo e delle merci, anche del conducente?

Giocano un ruolo decisivo perché solo la tecnologia può venire incontro a questa problematica. Se cerchiamo la sicurezza delle merci, l'installazione di dispositivi satellitari è quasi obbligatorio. Se poi si vuol rendere ancora più sicuro il mezzo si può installare anche altri sistemi che, insieme al satellitare, rendono il mezzo un obiettivo molto difficile.

Lei riscontra tra gli operatori di trasporto una maggiore sensibilità alla sicurezza, oppure sul tema si sconta ancora qualche ritardo?

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

È proprio la funzione della Black Box: se ne sta parlando. È questo il futuro?

Assolutamente sì, non ho dubbi. Un sistema tecnologicamente avanzato capace di raccogliere in tempo reale tutta una serie di informazioni in grado di rispondere alle necessità di monitoraggio e controllo del processo logistico e di incremento della sicurezza del trasporto merci, è necessario.

La Black Box? Indispensabile

Usufruire dei sistemi GPS per il controllo satellitare dei mezzi è ormai una “cosa alla portata di tutti”. E se è vero, come sembra, che la direzione presa da Governo e dalle aziende di autotrasporto è quella della sicurezza stradale, la risposta non può essere che una: la “Scatola nera”. Ne è convinto anche **Primo Santini**, Amministratore Delegato di Fai Service, cooperativa di servizi nata per iniziativa di alcuni autotrasportatori aderenti alla FAI, la Federazione degli Autotrasportatori Italiani.

Oggi, rispetto a ieri quanto, come è cambiato l'autotrasporto in termini di sicurezza?

Tutto il settore dell'autotrasporto sembra essere, oggi più di ieri, molto più sensibile alla sicurezza stradale. Il rispetto delle regole è diventato necessario per le aziende che vogliono competere sul mercato: sono partiti numerosi corsi di formazione per gli autisti e non è stata trascurata una maggiore attenzione ai dispositivi satellitari di sicurezza. In tal senso noi collaboriamo attivamente con Viasat Group proprio per una loro maggiore diffusione.

Ce ne può parlare?

Il sistema satellitare di Viasat ha un risvolto positivo in termini di sicurezza dell'autotrasporto. Non solo come antifurto, ma come strumento utile per la tracciabilità di un mezzo e delle sue merci, dei suoi prodotti. Grazie alla possibilità di controllo in tempo reale, sarà sufficiente un'occhiata per verificare la posizione dei propri mezzi, risparmiando tempo e denaro. Altrettanto semplice è la verifica dei percorsi relativi agli ultimi giorni e l'analisi delle ore di sosta e di lavoro per avere indicazioni esatte sull'ora di arrivo a destinazione. Considero la Black Box ormai indispensabile.

E da parte del Governo, registrate la stessa attenzione?

Il Governo, anche grazie alla nostra insistenza, è molto più vigile alla tematica sulla sicurezza, anche se poi registriamo ancora qualche carenza dal lato dei controlli. In ogni ca-

so ormai anche il Governo è convinto sull'utilità e sulla necessità di installare sui mezzi di trasporto la Scatola Nera. Ora c'è bisogno di passare dalle intenzioni ai fatti.



La tecnologia assume un ruolo sempre più importante nel settore dell'autotrasporto. Qual è il suo parere in merito al progetto di “Autocertificazione della qualità del trasporto” di cui si parla tanto?

È un tentativo che, così come Trackysat, stiamo facendo anche noi. L'abbiamo concepito come una sorta di “Bollino Blu” che si rilascia a chi ha determinati requisiti che tengano conto non solo della sicurezza ma anche, per esempio di chi paga i contributi, chi è iscritto all'albo, chi ha una certificazione di qualità. Una commissione esterna valuterà che esistano le condizioni per rilasciare il Bollino, necessario all'azienda per porre le sue potenzialità, le sue qualità, sul mercato.

Tutto il settore dell'autotrasporto sembra essere, oggi più di ieri, molto più sensibile alla sicurezza stradale. Il rispetto delle regole è diventato necessario per le aziende che vogliono competere sul mercato.

Il sistema satellitare di Viasat ha un risvolto positivo in termini di sicurezza dell'autotrasporto. Non solo come antifurto, ma come strumento utile per la tracciabilità di un mezzo e delle sue merci, dei suoi prodotti.

Consistenza del parco Autocarri

Anno	Autocarri merci	Autocarri speciali	Totale
1985	1.649.302	144.293	1.793.595
1986	1.727.946	154.285	1.882.231
1987	1.795.863	149.129	1.944.992
1988	1.891.471	166.537	2.058.008
1989	1.987.227	184.780	2.172.007
1990	2.140.123	208.869	2.348.992
1991	2.220.859	226.693	2.447.552
1992	2.285.712	246.101	2.531.813
1993	2.314.142	254.866	2.569.008
1994	2.370.759	267.125	2.637.884
1995	2.430.262	278.539	2.708.801
1996	2.550.344	325.353	2.875.697
1997	2.626.507	341.207	2.967.714
1998	2.730.260	359.810	3.090.070
1999	2.840.080	381.255	3.221.335
2000	2.971.050	406.523	3.377.573
2001	3.110.317	431.228	3.541.545
2002	3.297.260	454.340	3.751.600
2003	3.450.903	483.027	3.933.930
2004	3.502.633	512.979	4.015.612
2005	3.637.740	541.919	4.179.659
2006	3.763.093	568.654	4.331.747
2007	3.842.995	594.643	4.437.638

Fonte: A.C.I. - Statistiche automobilistiche

Furti automezzi pesanti per grandi comuni

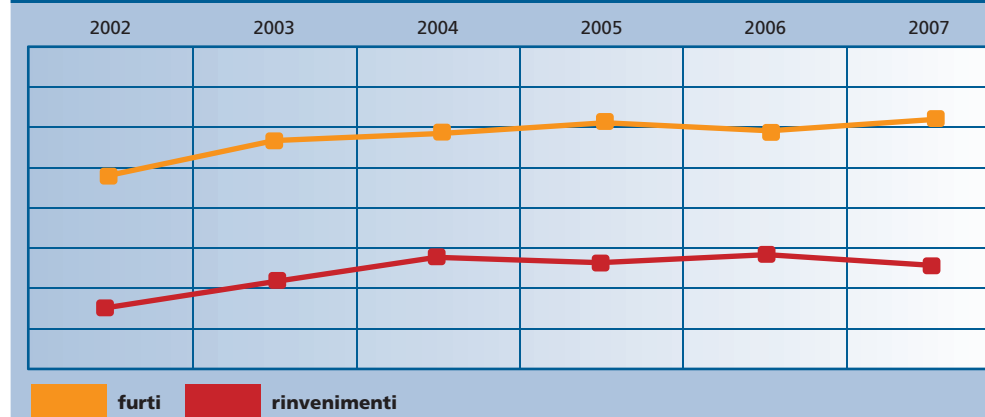
Città	2004	2005	2006	2007
Torino	303	363	299	229
Milano	685	599	504	642
Genova	40	53	58	37
Venezia	28	25	25	19
Bologna	81	89	62	93
Firenze	47	50	21	19
Roma	425	487	466	374
Napoli	309	253	248	267
Bari	201	271	240	297
Catania	118	97	135	168
Palermo	84	57	67	70

Fonte: Polizia Stradale

Statistica furti e ritrovamenti mezzi pesanti

Furti mezzi pesanti				Ritrovamenti mezzi pesanti			
Regione	2005	2006	2007	Regione	2005	2006	2007
Piemonte	483	432	323	Piemonte	361	307	254
Valled'Aosta	1	3	0	Valled'Aosta	1	2	0
Liguria	74	75	59	Liguria	38	28	18
Lombardia	955	884	992	Lombardia	727	700	752
Trentino	17	6	14	Trentino	3	3	4
Veneto	226	177	192	Veneto	135	125	134
Friuli	22	29	13	Friuli	5	20	9
E. Romagna	277	240	374	E. Romagna	148	166	212
Marche	76	144	130	Marche	21	36	44
Toscana	170	128	97	Toscana	71	76	51
Umbria	77	70	93	Umbria	21	14	23
Lazio	600	593	507	Lazio	290	277	213
Abruzzo	134	169	157	Abruzzo	26	34	46
Molise	24	38	32	Molise	3	5	10
Campania	483	506	526	Campania	328	412	336
Puglia	457	436	547	Puglia	329	298	362
Basilicata	42	45	46	Basilicata	7	5	14
Calabria	156	127	127	Calabria	89	78	60
Sardegna	29	24	20	Sardegna	16	12	8
Sicilia	281	372	379	Sicilia	199	289	245
nazionale	4584	4498	4628	nazionale	2818	2887	2795

Andamento nazionale 2002 - 2007



Fonte: Polizia Stradale

Mi piace molto guidare, ma so che per farlo è necessario mantenere sempre alto il livello di concentrazione. Un po' come nello sport. Le insidie sono sempre molte e bisogna farsi trovare preparati.

È fondamentale accompagnare i ragazzi in una crescita continua verso una sensibilità che faccia capire loro quanto sia importante il rispetto per le regole. La strada, se si sbaglia, non perdona.



56

Confrontarsi con i ragazzi è oggi indispensabile per “portare a casa” dei risultati perché “quando si è giovani si è spinti da un desiderio di libertà e di trasgressione a volte esagerato”. **Giorgio Chiellini**, affermato giocatore di calcio, ma anche e soprattutto un ragazzo di 25 anni, ci parla di sicurezza stradale.

Ragazzi occhio alla strada



Ciao Giorgio. Pur essendo ancora giovane sei considerato professionista serio e punto fermo della Juventus e della Nazionale. Quanta soddisfazione?

Sono molto contento dei risultati raggiunti. Ora l'obiettivo è quello di continuare a migliorare allenandomi con continuità e con la consueta umiltà, elemento indispensabile nella nostra professione.

Talento, passione, impegno. Quali caratteristiche deve avere un calciatore per imporsi ed affermarsi in questo sport?

Deve aver voglia di impegnarsi giorno dopo giorno con la stessa voglia e con la stessa fame agonistica senza mai pensare di essere arrivato al top.

Giorgio, veniamo al tema centrale dell'intervista: la sicurezza stradale. Una curiosità, qual è il tuo rapporto con l'automobile e con la strada?

Mi piace molto guidare, ma so che per farlo è necessario mantenere sempre alto il livello di concentrazione. Un po' come nello sport. Le insidie sono sempre molte e bisogna farsi trovare preparati.

Le cronache ci indicano che sono i ragazzi, spesso tuoi coetanei, i soggetti più esposti agli incidenti stradali. Cosa pensi in proposito?

È difficile esprimere un'opinione in merito che non sia figlia della retorica. Credo però che un passo fondamentale sia quello della sensibilizzazione degli “utenti della strada” al rispetto delle regole e del codice stradale.

Perché sembra così difficile educare e sensibilizzare i ragazzi alla sicurezza stradale?

Perché quando si è giovani si è spinti da un desiderio di libertà e di trasgressione a volte esagerato. È fondamentale in questo senso accompagnare i ragazzi in una crescita continua verso una sensibilità che faccia capire loro quanto sia importante il rispetto per le regole.

Credi che a questo punto reprimere e vietare sia la sola strada percorribile oppure è solo una parte di quanto in realtà si deve e si può fare?

Al fianco dei verbi reprimere e vietare aggiungerei anche sensibilizzare. È indispensabile infatti crescere in un sistema in cui la certezza della pena sia indiscutibile ma in cui esista anche un processo di accompagnamento e di sensibilizzazione dei giovani sulle tematiche più a rischio.

Infine Giorgio, per chiudere. Quali consigli ti senti di poter dare a quei ragazzi che, per lavoro o per piacere, di giorno o di notte, percorrono le nostre strade?

Sarò scontato ma ciò che posso dire loro è di mantenere sempre alto il livello di attenzione, considerare che un gesto improvviso e non in totale sicurezza può mettere a repentaglio la propria vita e quella degli altri e di non bere o fare uso di sostanze stupefacenti.

Contro le stragi del sabato sera

Hai bevuto troppo? Niente paura, ti accompagniamo noi a casa. Questo, in sintesi, il progetto “Naso rosso”, presentato dal ministero della Gioventù, in collaborazione con il Ministero degli interni e dell'Osservatorio fumo, alcol e droga dell'Istituto superiore di sanità. Il progetto prevede, in dieci regioni, la presenza di volontari - formati dall'Istituto superiore di sanità - che informano i ragazzi sul pericolo dell'abuso di alcol e delle sostanze stupefacenti. Inoltre, è prevista anche la formazione di quanti lavorano nei locali notturni e nelle discoteche, come barman e buttafuori, che avranno il compito di operatori sociali. Infine, se i giovani che aderiscono al progetto, al termine di una serata in discoteca non se la sentono di guidare, i volontari potranno accompagnarli diret-

tamente a casa.

Naso Rosso - dichiara Giorgia Meloni - si muove su tre direttive: prevenzione e informazione nei locali notturni, formazione di quanti lavorano nei locali e infine sperimentazione di nuovi modelli di intervento. In questo caso l'Italia ha preso in prestito un progetto attivo da decenni in Canada dove sono state 'traghettate' al sicuro dalla discoteca alla propria abitazione oltre un milione e mezzo di persone troppo ubriache per mettersi al volante.



Il Ministro della Gioventù, l'Istituto Superiore di Sanità, gli operatori pubblici e privati, insieme per realizzare una strategia globale di prevenzione e riduzione del rischio legato al consumo ricreazionale di sostanze stupefacenti ed alcol nei locali notturni.



Campagne Sicurezza

57

Riparte il Progetto Icaro

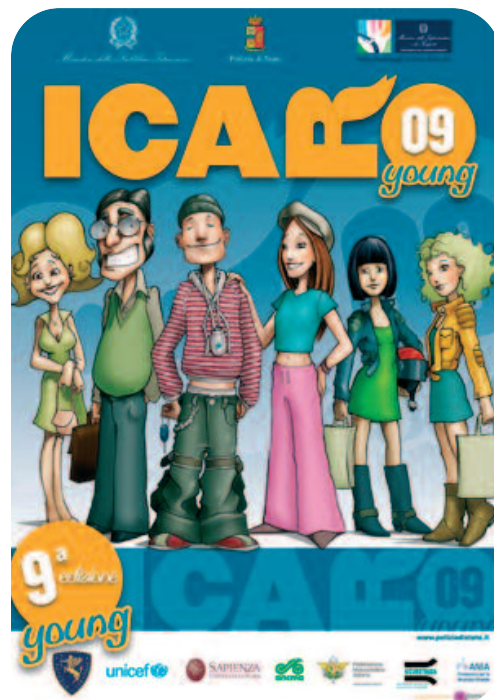
È partito il 23 febbraio scorso il progetto Icaro 9, la campagna di sicurezza stradale promossa dal ministero dell'Interno - Polizia di Stato, dal ministero dell'Istruzione, dalla Fondazione delle imprese assicuratrici (Ania), con la collaborazione dell'Unicef.

La manifestazione giunta alla nona edizione, negli anni precedenti ha interessato 146 città ed oltre 78 mila giovani. Icaro è rivolto agli studenti delle scuole primarie e secondarie e ha come obiettivo promuovere una cultura della legalità ed evitare che i ragazzi assumano comportamenti pericolosi, causa principale degli incidenti stradali.

Il tour, che attraversa numerose città italiane, prevede ad ogni tappa spettacoli teatrali che verranno messi in scena in 14 città italiane.

Secondo l'Istat le vittime della sicurezza stradale comprese tra i 16 ed i 34 anni (1.907) hanno

rappresentato oltre il 37% del totale dei morti sulle strade. In particolare, la fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali è quella tra i 25 ed i 29 anni, con 554 vittime (su un totale di 5.131) e oltre 38.500 feriti



Proteggi i tuoi bambini

Gli studi più recenti sul particolare versante dell'incidentalità stradale, che vede coinvolti bambini e adolescenti, riportano dati a dir poco allarmanti. Quando la vittima della strada è un bambino, la responsabilità non è mai la sua, ma è sempre di un adulto. Un adulto che non lo ha fissato adeguatamente sul seggiolino dell'auto, un adulto che andava a velocità elevata oppure era distratto perché usava il cellulare alla guida. O ancora un adulto che faceva manovra senza accorgersi del piccolo nelle immediate vicinanze del suo mezzo.

La campagna ASAPS ha il merito di far riflettere tutti noi sulla nostra fretta quotidiana e, talvolta, sulla nostra superficialità.



Vacanze coi fiocchi

Sulle strade delle vacanze ci sono 1.000 vite da salvare. Sono quelle che, secondo i dati statistici, rischiano di andare perdute nel periodo luglio-agosto. Questa "strage annunciata" può essere contrastata. In strada troppe volte non si muore per caso. Si muore soprattutto perché in tanti non rispettano le regole mettendo in gioco la propria vita e quella degli altri. Per questo è indispensabile far crescere una nuova cultura della strada e della responsabilità. Perché il semplice rispetto delle regole da parte di tutti renderebbe possibile - subito e a costo zero - la riduzione dra-

stica delle vittime.

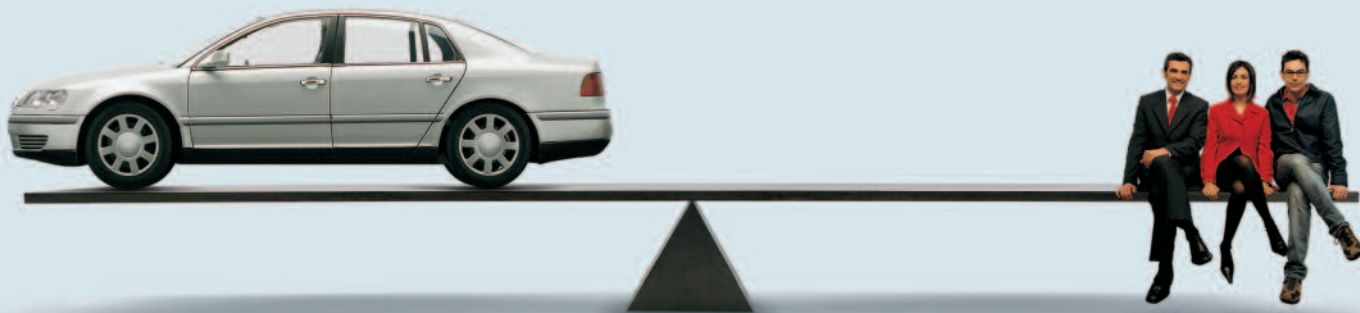
Sono la cultura personale, il contesto sociale e la capacità di far rispettare le regole che portano all'adozione di comportamenti corretti o scorretti. Grande è il lavoro culturale ancora da compiere per rendere tutti più consapevoli della necessità di cambiare il nostro rapporto con la strada. Modificare una cultura radicata e i comportamenti consolidati non è facile, richiede tempi lunghi, un lavoro educativo e culturale continuativo.

Campagna a cura del Centro Antartide





**La mobilità secondo ALD Automotive:
più peso al servizio.**



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

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

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

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

www.aldautomotive.it

SOCIETÀ
GENERALE
GROUP

 **ALD**
Automotive

Numero Verde
800 737475

sara assicurazioni

sara 

sarafree

Vai dove vuoi,
paghi solo i km che fai
(in auto).

Sarafree, l'assicurazione auto a chilometro, da oggi è ancora più conveniente: puoi risparmiare oltre il 65% di quello che paghi ora*. Meglio essere free, meglio la convenienza.

sara.it 800.095.095

*risparmio calcolato rispetto alla tariffa Sarabox con percorrenza di 1.000 km. Oltre i 15.000 km di percorrenza annua, Sarafree si trasforma in una polizza tradizionale. Per sottoscrivere Sarafree è necessaria l'installazione di un sistema di radiolocalizzazione satellitare (Movitrack, Viasat) convenzionato con Sara Assicurazioni, mediante l'attivazione del contratto di servizio e il possesso di una carta di credito (CartaSi, Diners, Mastercard, Visa, eccetto tipologie Electron e Prepagate). Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo informativo.





BASTA UN DITO, QUANDO TI SERVE UNA MANO.

SOS Call è pensato per la tua sicurezza durante tutti gli spostamenti in auto: basta premere un tasto per ricevere assistenza immediata in caso di guasto, incidente o pericolo personale.

Gli operatori della Centrale Viasat sono sempre pronti a localizzare l'auto e inviare sul posto i soccorsi medici, meccanici o delle forze dell'ordine.

Adesso è possibile viaggiare in tranquillità 24 ore su 24, 365 giorni all'anno.

Inoltre, con SOS Call puoi risparmiare* **il 10% sulla polizza RCA e fino al 65% sulla polizza Furto/Incendio di Sara Assicurazioni.**

* rispetto alla tariffa standard



Numero verde 800 691 691
www.viasatonline.it

