

FOCUS ASSICURAZIONI

SCATOLA NERA SULLE AUTO,
FARE SPAZIO ALLA TELEMATICA

RISCHIOSITÀ STRADALE

BENE COSÌ
MA SI PUO' FARE DI PIU'

FURTI AUTO

IL TREND È CAMBIATO,
I NUMERI TORNANO A CRESCERE

LOGISTICA & AUTOTRASPORTO

COMPETITIVITÀ E SICUREZZA
PASSANO PER IL SATELLITE

GUIDA alla **SICUREZZA** 2013



First in Safety, Security and Services



VIASAT *for SURE!*

Il partner ideale per le assicurazioni telematiche



Soluzioni 'chiavi in mano' per:

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



G R O U P

First in Safety, Security and Services



www.viasatgroup.it

sommario

3 Scatola nera: se non ora, quando?

Domenico Petrone,
Presidente Viasat Group

5 Professionisti in campo per "fabbricare progetti"

Maurizio De Tilla, Presidente Le Professioni
per l'Italia

6 FOCUS: IL FENOMENO CARO-POLIZZE

7 La scure dell'Antitrust sull'RcAuto

Antitrust – Autorità Garante della
Concorrenza del Mercato

10 Rc Auto, quanto mi costi?

Isabella Mori, Responsabile Servizio
Informazione e Tutela Cittadinanzattiva

12 Fare centro con la telematica

Marco Petrone, Presidente TSP Telematics
Services Providers

14 Black Box? Parola alle assicurazioni

Partecipano al Forum:
Elio Pelenc,
Responsabile Direzione Auto Reale Mutua;
Marco De Angeli,
Responsabile GBU-Motor Ergo Italia;
Umberto Maggi,
Marketing & Communication, Head of Propo-
sition Development GI Zurich Assicurazioni

18 Decreto liberalizzazioni, ripartire di slancio

Paolo Ravicchio, Responsabile canale
assicurativo Viasat Group

20 Black Box? Per il bene di tutti

Bruno Dalla Chiara, Professore Associato in
Trasporti Politecnico di Torino

23 Campioni mondiali di "colpo di frusta"

Vincenzo Borgomeo, Responsabile Motori
La Repubblica

25 Statistiche

28 RISCHIOSITÀ STRADALE

29 Incidenti: tutti i numeri da conoscere

Aci-Istat

32 Dall'Europa una spinta alla sicurezza

Antonio Cancian, Rappresentante Italiano
Commissione Trasporti UE

34 Bene così, ma si può fare di più

Sergio Dondolini, Direttore Generale per la
Sicurezza Stradale Ministero Infrastrutture e
Trasporti

36 La Regione Piemonte "sposa" la Pink Box

Barbara Bonino, Assessore ai Trasporti,
Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Regione Piemonte

38 Comunicare ed informare per migliorare

Umberto Guidoni, Segretario Generale
Fondazione Ania

40 Autostrade sicure, intelligenti... hitech

Riccardo Mollo, Condirettore Generale
Operations e Maintenance Autostrade per
l'Italia

42 La tecnologia che salva la vita

Mirella Triozzi, Dirigente nazionale SMI
Sindacato Medici Italiani

44 Scacco matto all'illegalità

Vittorio Rizzi, Direttore Polizia Stradale

47 Identikit dell'automobilista indisciplinato

Roberto Ciampicagligli, Direttore Censis
Servizi

49 Statistiche

53 PROTEZIONE FURTO

54 Il trend è cambiato. Aumentano i furti d'auto

Alessandro Russo, Amministratore Unico di
A.R. Motors

56 A braccetto verso il futuro

Pietro Teofilatto, Direttore sezione noleggio
a lungo termine Aniasa

58 Servizi innovativi per "consulenti globali"

Andrea Solari, Direttore Marketing
& Communication Arval

60 Una centrale tutta made in "Viasat"

Nicodemo Magliocca, Responsabile servizi
telematici Viasat Group

62 I tanti mestieri dei dispositivi satellitari

Enea Tuzi, Senior Project Manager
Vem Solutions

64 Rubata la macchina? Ecco cosa fare

Pietro Giordano, Segretario Generale
Adiconsum

66 Statistiche

71 TRASPORTI & LOGISTICA

72 Logistica: pronti? ...Via!

Fausto Forti, Presidente Confetra

75 Ecco la megacommunity della logistica

Rodolfo De Dominicis, Presidente UIRNet

77 L'affidabilità, primo requisito

Stefano Lucarelli, Amministratore Unico
DFL Autotrasporti

79 ITS: la grande occasione "europea"

Rossella Panero, Presidente TTS Italia

81 CCISS viaggia con te

Pasquale D'Anzi, Direttore Cciss

83 Viasat Fleet Solutions

Trasporto pesante, gestione leggera

Daniele Simonaggio, Fleet Solution Manager
Viasat Group

85 Black Box obbligatoria? Perché no!

Marcello Minerbi, Direttore tuttoTrasporti

87 L'occasione da non perdere

Antimo Caturano, Presidente Free Services

89 Statistiche

93 VIASAT ADVENTURE

Perugia-Pechino

95 IL PERSONAGGIO

Una vita con il vento

Incontro con Alessandra Sensini

97 IL TEST

Automobile amore mio



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



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

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

IL CORAGGIO DI CAMBIARE

L'uso della telematica a bordo delle auto, la cosiddetta scatola nera (o Blu-Box come preferiamo chiamarla noi di Viasat) è uno strumento indispensabile per contrastare efficacemente non solo i furti, ma anche i furbi. Grazie a questo dispositivo tecnologico, infatti, si riescono a conciliare i vantaggi di una maggiore protezione e sicurezza per l'auto e le persone con un'opportunità di risparmio sulle tariffe assicurative (RCAuto e Incendio & Furto). Anche il grande dibattito, che si è venuto a generare nell'arco dell'ultimo anno, intorno all'assetto normativo per la definizione delle regole relative all'installazione sui veicoli della "scatola nera", sta a indicare una sensibilità crescente sul tema. È la dimostrazione che i tempi sono maturi per riconoscere anche a livello legislativo quello che stiamo predicando da 25 anni.

Stiamo parlando di una tecnologia, quella satellitare applicata al mondo dell'auto, che sta rivelando tutta la sua straordinaria importanza anche in altri settori strategici del sistema Paese. Non a caso, da molto tempo si parla di "rivoluzione nel mondo del trasporto" che ha impresso una spinta propulsiva a questo particolare mercato, ad alto tasso di tecnologia, nonostante una situazione congiunturale sicuramente non florida in Italia e in Europa, provocata essenzialmente dal perdurare della peggior crisi economica del dopoguerra.

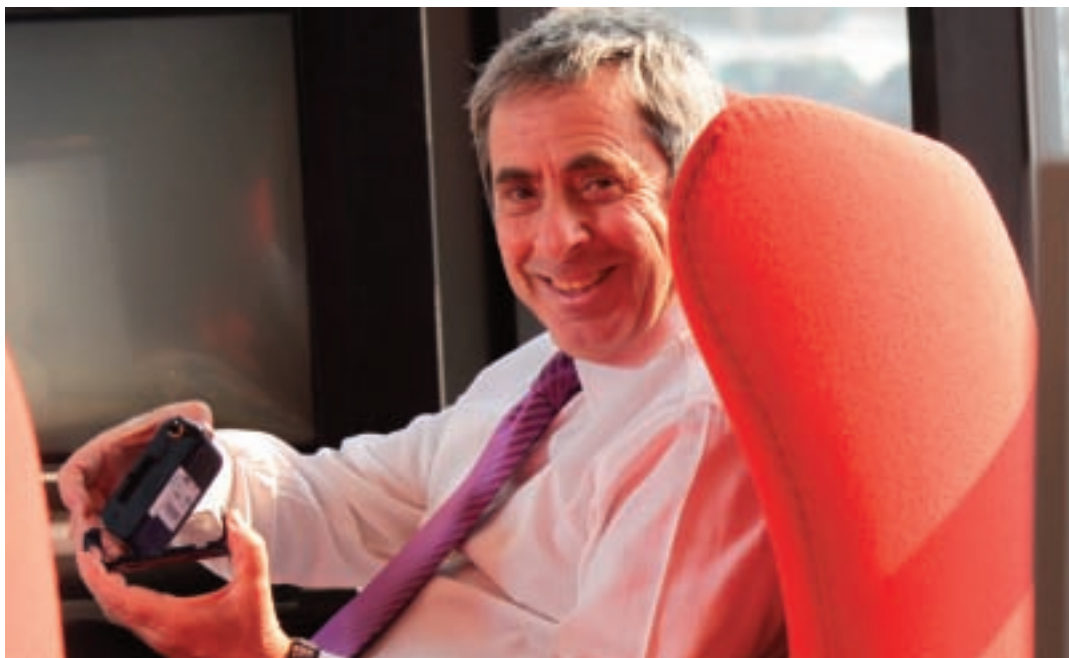
Le parole d'ordine sembrano essere efficienza, ottimizzazione del processo logistico e sicurezza. Oggi l'inefficienza logistica costa ogni anno al nostro Paese oltre 40 miliardi di euro. Un'enormità e non serve aggiungere altro. Se è vero che i sistemi ITS, una volta implementati, consentiranno economie nell'ordine del 15-20%, vuol dire che ci troviamo di fronte a una sfida irrinunciabile che dobbiamo assolutamente vincere.

Roberto Cortesi

Viasat Group

SCATOLA NERA: SE NON ORA, QUANDO?

Intervista con **Domenico Petrone**
Presidente Viasat Group



Le tecnologie satellitari e i servizi basati sulla geolocalizzazione, in Italia come nel resto del mondo, stanno entrando prepotentemente nella vita di tutti i giorni dei consumatori. Viasat è protagonista di questo mercato da oltre 25 anni.

Un milione e mezzo di automobilisti virtuosi già ci sono. Sono protetti, pagano meno la polizza assicurativa, vivono con più serenità i propri spostamenti, la propria mobilità stradale. Oggi c'è la possibilità di allargare la platea dei virtuosi ma, è inutile girarci intorno, dipenderà esclusivamente dall'obbligatorietà di installare dispositivi satellitari sulle auto.

Si parla ormai di rivoluzione telematica. Il futuro è già arrivato?

Le tecnologie satellitari e i servizi basati sulla geolocalizzazione, in Italia come nel resto del mondo, stanno entrando prepotentemente nella vita di tutti i giorni dei consumatori. Viasat è protagonista di questo mercato da oltre 25 anni, a fianco dei cittadini-consumatori che desiderano giustamente maggiore sicurezza e protezione per se stessi e per le proprie famiglie e minori tariffe assicurative. Allo stesso modo siamo partner affidabili delle compagnie assicurative che richiedono formule innovative per ridurre i rischi e contrastare il fenomeno aberrante delle frodi, delle imprese che ricercano soluzioni per aumentare l'efficienza e la sicurezza delle proprie

flotte e delle istituzioni sempre più sensibili ai temi connessi alle tecnologie basate sulla localizzazione satellitare e consapevoli dei benefici sociali che esse sono in grado di generare.

È la scatola nera la soluzione a tutti i problemi?

Intanto, mi piacerebbe che venisse chiamata in un altro modo. Il termine "scatola nera" si porta dietro un alone di significato negativo, spesso associato a delle tragedie. Come se non bastasse, a livello governativo, hanno dato a questo oggetto un taglio puramente circoscritto al risparmio assicurativo, senza enfatizzare gli altri aspetti, altrettanto importanti, della sicurezza, della protezione personale e dell'assistenza, come ab-

Il rischio di frodi “autorizza” le compagnie assicurative a innalzare le tariffe, mentre un comportamento generalizzato più virtuoso, indotto dall'adozione di un dispositivo come la “Blu Box”, produce effetti contrari a beneficio soprattutto dei cittadini più onesti.

La diffusione della Scatola Nera, o per meglio dire Scatola Blu, e dei relativi vantaggi, dipenderà esclusivamente dalla sua obbligatorietà. In ogni caso, un milione e mezzo di automobilisti virtuosi già ci sono.

Proseguiremo sulla strada della crescita, creando valore attraverso l'aumento costante dei nostri business strategici e lo sviluppo per linee esterne che intendiamo favorire con un piano di possibili acquisizioni o partnership strategiche.

biamo fatto noi di Viasat con la tecnologia Blu Box. Spero che tutti convengano sul fatto che stiamo parlando di qualcosa che ha ben più valore di un semplice bonus malus.

Diventerà un obbligo di legge?

L'unica cosa certa è che adesso non lo è. La novità più importante introdotta dall'articolo 32 del Decreto Sviluppo, diventato legge lo scorso 24 marzo, è l'obbligo per le compagnie di assicurazione della doppia proposta. In parole povere, devono stilare un preventivo “tradizionale” e un altro che tenga conto dell'eventuale installazione della “scatola telematica” con un premio RC Auto scontato. Mi pare una considerazione degna di La Palisse far notare come il rischio di frodi autorizzi le compagnie assicurative a innalzare le tariffe, mentre un comportamento generalizzato più virtuoso, indotto dall'adozione di un dispositivo come la “Blu Box”, produca effetti contrari a beneficio soprattutto dei cittadini più onesti che, invece, oggi sono quelli maggiormente penalizzati.

C'è però il rischio che il consumatore possa non essere informato adeguatamente...

E' un rischio molto concreto. Possiamo girarci intorno quanto ci pare, ma la diffusione del dispositivo, e dei relativi vantaggi, dipenderà esclusivamente dalla sua obbligatorietà. In ogni caso, un milione e mezzo di automobilisti virtuosi già ci sono. Per tornare alla nostra “Blu Box”, stiamo parlando di un dispositivo intelligente che tutela il veicolo, il guidatore e i suoi passeggeri. In caso d'incidente è in grado di rilevare l'evento critico e la sua gravità, inviando una segnalazione automatica di emergenza con tanto di posizione dell'automezzo per consentire alle Centrali Operative Viasat di fornire una prima assistenza telefonica e, in caso di necessità, inviare immediatamente i soccorsi sul luogo dell'incidente. Ma non è tutto. E' uno strumento assolutamente flessibile, capace di ampliare la sfera della nostra sicurezza, come nel caso del servizio “Rimborso Facile”, nato per assistere l'automobilista nelle pratiche assicurative a seguito di un sinistro, dal momento della compilazione del modulo per la constatazione amichevole alla successiva tutela legale. Può sembrare una banalità, ma sapere di poter contare su qualcuno, in un momento di forte stress come un incidente, è un bel sollievo. Lo stesso discorso vale anche per i sofisticati sistemi di gestione degli allarmi in caso di aggres-

sione, indispensabili per garantire la massima sicurezza personale dei nostri clienti, rendere più sicure le strade e contribuire, perché no, a una sensibile riduzione dei costi sociali.

Dunque uno spirito etico-sociale che si riflette direttamente sui vostri prodotti...

Proprio così. Viasat è diventata leader di mercato, producendo in prima battuta dispositivi satellitari per autovetture di alta gamma. Oggi le cose sono decisamente cambiate e offriamo prodotti e servizi per la sicurezza, coprendo il mercato ad ampio spettro: dalle utilitarie come la Panda e la Smart, passando per le berline di classe media, fino alle fuoriserie più esclusive. Ogni soluzione è pensata per offrire il massimo della protezione per ciascuna tipologia di cliente. Nel nostro lavoro c'è una componente etica e sociale molto importante, è quello che dico sempre ai ragazzi e alle ragazze delle nostre centrali operative: noi aiutiamo gli automobilisti a vivere la mobilità in tutta sicurezza e serenità, sia che guidino una Cinquecento o una Ferrari.

In tutti questi anni, Viasat ha perseguito con determinazione questa visione, preoccupandosi della sicurezza degli automezzi, delle merci e oggi anche delle persone.

Dopo essere diventati leader in Italia, avete dei piani di sviluppo internazionale a breve-medio periodo?

Viasat è stata una delle prime società al mondo a sviluppare tecnologie satellitari. Stiamo guardando con grande interesse ad alcuni mercati in Europa e Sudamerica dove siamo convinti di poter competere ad altissimo livello con la nostra tecnologia. Dopo aver consolidato la nostra leadership in Italia, abbiamo inaugurato Viasat Servicios Telemáticos in Spagna, una joint venture con la Zenithal, specializzata in soluzioni b2b. Una strategia che intende rafforzare la presenza del nostro Gruppo in un'area dalle grandissime potenzialità di sviluppo sul mercato dei Location Based Services (LBS), in particolare per quanto riguarda i servizi di assistenza e sicurezza per il mercato consumer, i servizi di gestione flotte FMS (FleetManagement System) per il mercato b2b e i servizi telematici per le assicurazioni e gli automobilisti (InsuranceTelematics). Proseguiremo sulla strada della crescita, creando valore attraverso l'aumento costante dei nostri business strategici e lo sviluppo per linee esterne che intendiamo favorire con un piano di possibili acquisizioni o partnership strategiche.

IN CAMPO PER “FABBRICARE PROGETTI”

Intervista con [Maurizio De Tilla](#)
Presidente “Le Professioni per l’Italia”



Per crescere, l’Italia deve rimettere al centro lavoro, professionalità, libera iniziativa e merito individuale. Da qui l’idea de Le Professioni per l’Italia: professionisti e società civile in prima fila per “Fabbrica dei Progetti”.

Presidente, quali le proposte che porterete all’attenzione della classe dirigente?

Attraverso il contributo di tante personalità stiamo elaborando alcuni progetti ed iniziative che sottoporremo non solo all’attenzione della classe dirigente, ma anche al parere dei cittadini.

Questi progetti spaziano dal campo istituzionale a quello economico, produttivo e sociale.

Tra questi c’è anche quello di creare maggior consenso sulla telematica applicata all’automotive soprattutto nel campo dell’autotrasporto. Ce ne può parlare?

La sicurezza sulle strade, oggi deficitaria, è prima causa di morte tra i cittadini al di là di quella naturale per anzianità con tutti i costi sociali e ambientali che ne conseguono. L’installazione di meccanismi elettronici telematici, resa obbligatoria sui veicoli (la scatola nera per intenderci – n.d.r.), può certificare il rispetto dei limiti di velocità, nonché delle pause di sonno previste, tutelando tra l’altro uno specifico diritto giuslavoristico di quella specifica categoria di lavoratori rappresentata dai camionisti.

Non solo. Oltre il 40% dei mezzi pesanti che viaggiano sulle strade sono vuoti perché non esiste un sistema intelligente che consenta l’assegnazione della missione di trasporto al mezzo disponibile più vicino, con conseguente maggior traffico, maggior rischio e maggiore inquinamento. Con la telematica sarebbe possibile ovviare alla carenza.

Siete un movimento etico, quindi a difesa di tutti quei cittadini virtuosi ai danni dei furbi. Sull’RCAuto c’è molto da lavorare allora...

L’aumento dei prezzi delle polizze auto, sia per quanto attiene la responsabilità civile sia per quanto attiene le altre tipologie assicurative, è un tema che rimane purtroppo di grande attualità.

Alla luce di tutto ciò appare necessario ripensare profondamente il meccanismo della rc-auto.

Anche in questo caso la tecnologia telematica è la risposta. Può infatti consentire al cittadino di dimostrare in modo oggettivo di essere un automobilista virtuoso, perché non si viaggia a velocità folli, perché non si accelera o decelera in modo sconsiderato, così come permette di dimostrare la propria non responsabilità nella dinamica di eventuali sinistri. Mentre oggi sappiamo benissimo come a spuntarla siano spesso gli habitués del sinistro, ossia quelli che usano farsi rimborsare colpi di frusta inesistenti, trovare testimoni ad hoc, mettere in soggezione psicologica la controparte con atteggiamenti aggressivi, etc.

Insomma, progetti etici per cittadini onesti, mi sembra di capire.

Absolutamente sì. Progetti etici, sostenibili, di alta professionalità per cittadini onesti, che non hanno nulla da nascondere. E in questo settore di “furbetti” ce ne sono fin troppi. Scovarli è dovere di tutti. In questo senso, la Scatola Nera può rivelarsi estremamente utile perché dà protezione e sicurezza, fa risparmiare e certifica la verità dei fatti.

Diversi i progetti e le proposte da portare all’attenzione della classe dirigente. Tra questi c’è anche quello di creare sempre maggior consenso sulle innovazioni tecnologiche, sulla telematica applicata all’automotive.

La sicurezza sulle strade, oggi deficitaria, è prima causa di morte tra i cittadini al di là di quella naturale per anzianità con tutti i costi sociali e ambientali che ne conseguono.

FOCUS: IL FENOMENO CARO-POLIZZE



Non è di certo una grande novità: già è strano che gli automobilisti italiani paghino RCAuto carissime. Comunque, la recente indagine Antitrust conferma che le tariffe in Italia sono in media più elevate e crescono più velocemente, in confronto a quelle dei principali Paesi europei: si sborsa più del doppio rispetto a Francia e Portogallo e la RCAuto italiana supera quella tedesca dell'80% e quella olandese del 70%. La crescita dei prezzi per l'assicurazione sul periodo 2006-2010 è stata quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia. Il motivo? Risaputo anche questo: l'Italia si caratterizza per la frequenza e per il costo medio dei sinistri, i più elevati tra i principali Paesi europei. E allora chi fermerà l'escalation? La soluzione c'è ed è a portata di mano: la Scatola Nera.

Attenzione però: affinché i costi non vengano trasferiti dalle compagnie ai consumatori non basta una legge che lo dica, ma occorre un'infrastruttura tecnologica sperimentata e funzionale.

LA SCURE DELL'ANTITRUST SULL'RCAUTO



Prevedere nuovi modelli contrattuali; incentivare il ricorso alla Scatola Nera; facilitare la mobilità tra un'assicurazione e un'altra, rivedendo il meccanismo delle classi di merito interne e mettendo a punto preventivi che aiutino i consumatori a scegliere la polizza più conveniente. Sono alcune delle proposte avanzate dall'Antitrust nella chiusura dell'indagine conoscitiva sulla Rc Auto. Vediamole in dettaglio.

A cura dell'**Antitrust**
Autorità Garante della Concorrenza del Mercato

Mancanza di un circolo virtuoso. L'indagine, svolta su un campione rappresentativo dell'82% del mercato e delle polizze effettivamente pagate, conferma numerose criticità di natura concorrenziale che si riflettono, da una parte, in livelli, tassi di crescita e variabilità dei premi non concorrenziali; dall'altra, in strutture dei

risarcimenti a carico delle compagnie non efficienti in senso produttivo, anch'esse proprie di un equilibrio non concorrenziale. L'introduzione della procedura di risarcimento diretto nel 2007 non sembra aver interrotto questo circolo vizioso. Gli ultimi interventi normativi, che vanno nella giusta direzione, richie-

dono ulteriori perfezionamenti oltreché la loro puntuale attuazione e un'attenta verifica.

In Italia premi doppi rispetto a Francia e Portogallo.

L'indagine conferma che i premi Rc Auto in Italia sono in media più elevati e crescono più velocemente rispetto a quelli dei principali paesi europei: il

In Italia polizze più care che negli altri paesi europei, più sinistri ma minori frodi scoperte. Maggiori anche i costi dei risarcimenti. Pensionati, giovani e quarantenni i più penalizzati.

L'introduzione della procedura di risarcimento diretto non sembra aver interrotto il circolo vizioso. Gli ultimi interventi normativi, che vanno nella giusta direzione, richiedono ulteriori perfezionamenti oltreché la loro puntuale attuazione e un'attenta verifica.

Il tasso di mobilità tra una compagnia e l'altra, che rappresenta un'arma a disposizione dei consumatori per stimolare la concorrenza, resta in realtà ancora basso.

Il ricorso alla Scatola Nera non è stato incentivato. Il 60% delle compagnie incluse nel campione offre soluzioni contrattuali che richiedono l'installazione di tali dispositivi. Tuttavia, il numero dei contratti che ne prevedono effettivamente l'utilizzo è di gran lunga inferiore superando di poco il 3% dei contratti in essere.



premio medio è più del doppio di quelli di Francia e Portogallo, supera quello tedesco dell'80% circa e quello olandese di quasi il 70%. La crescita dei prezzi per l'assicurazione sul periodo 2006-2010 è stata quasi il doppio di quella della zona Euro e quasi il triplo di quella registrata in Francia. Parallelamente il nostro Paese si caratterizza per la frequenza sinistri e il costo medio dei sinistri più elevati tra i principali paesi europei. In particolare, la frequenza sinistri è quasi il doppio di quella in Francia e in Olanda e supera di circa il 30% quella in Germania; il costo medio dei sinistri in Italia supera quello della Francia di circa il 13%, quello della Germania di oltre il 20% ed è più del doppio di quello del Portogallo. Tuttavia il numero delle frodi accertate ai danni delle compagnie in Italia appare quattro volte inferiore a quello accertato dalle compagnie nel Regno

Unito e la metà di quello accertato in Francia.

Pensionati, giovani e quarantenni i più penalizzati.

I premi per l'RC Auto sono cresciuti sull'arco temporale analizzato (2007-2010) a tassi piuttosto significativi per quasi tutti i profili di assicurato e in larga parte degli ambiti provinciali considerati nell'indagine, sia per i maschi che per le femmine. I pensionati con vetture di piccola cilindrata, i giovani con ciclomotori e i quarantenni con i motocicli sono le categorie di assicurati per le quali i premi sono aumentati in gran parte delle province incluse nel campione analizzato. Ad esempio, gli aumenti annui medi delle polizze RC Auto a livello provinciale sul periodo 2007-2010 hanno raggiunto il 20% all'anno nel caso di un neo-patentato con un'autovettura di piccola cilindrata, il 16% all'anno per un quaran-

tenne con un'autovettura di media cilindrata, il 9-12% all'anno per un pensionato (donna o uomo) con un'autovettura di piccola cilindrata, il 12-14% all'anno per un diciottenne (donna o uomo) con un ciclomotore e superano il 30% annuo per un quarantenne (donna o uomo) che assicura un motociclo. Le province nelle quali sono stati riscontrati gli aumenti più significativi sono localizzate nella gran parte dei casi nel Centro-Sud Italia; tali province si caratterizzano, infatti, per una crescita dei premi superiore a quella riscontrata nel Nord Italia.

Difficile cambiare compagnia. Il tasso di mobilità tra una compagnia e l'altra, che rappresenta un'arma a disposizione dei consumatori per stimolare la concorrenza, resta in realtà ancora basso, intorno al 10 per cento: nel periodo 2007-2010 solo le compa-

gnie telefoniche, che tuttavia rappresentano solo un 5% del mercato, sono state caratterizzate da maggiore mobilità in termini di ingressi (16-18%) rispetto alle compagnie tradizionali.

Eppure l'indagine mostra un'estrema variabilità dei premi richiesti: sul mercato è dunque possibile trovare polizze maggiormente convenienti, a patto di avere gli strumenti giusti per trovarle. La spesa per l'RC Auto sostenuta da ciascun consumatore (con il profilo indicato) può variare anche considerevolmente all'interno della provincia di residenza. In particolare, utilizzando il coefficiente di variazione, la variabilità della spesa per l'RC Auto assume valori nell'ordine del 20-30% per un numero significativo di profili in ciascuna macroarea.

I consumatori non riescono tuttavia a sfruttare queste possibilità perché gli strumenti di informazione e di confronto tra le diverse offerte sono complicati e non si è sviluppata la figura dell'agente plurimandatario. Inoltre la peculiare articolazione delle classi interne e delle regole evolutive adottate dalle compagnie impatta negativamente sulla

mobilità degli assicurati: cambiando assicurazione il cliente viene inserito in classi interne più svantaggiate rispetto a quella di provenienza.

Pochi sconti per chi installa la Scatola Nera, va incentivata!

Sia l'andamento della frequenza sinistri che quello del costo (medio) dei sinistri, che congiuntamente determinano il costo per il risarcimento dei sinistri, risultano crescenti: la frequenza sinistri in Italia è aumentata in tutti gli anni successivi all'introduzione della procedura di risarcimento diretto ad eccezione del 2010; l'aumento del costo medio dei sinistri CARD (Convenzione Assicuratori Risarcimento Diretto) sul periodo 2008-2010 è stato pari al 12,4% per i sinistri CARD e al 28,1% per quelli NO CARD. Le compagnie non hanno inoltre sfruttato le possibilità offerte dalla procedura CARD per controllare in maniera più efficace il costo dei risarcimenti: gli sconti offerti agli automobilisti a fronte della clausola del "risarcimento in forma specifica" non hanno superato il 5% del premio e i contratti di questa tipologia non sono stati più del 6% del totale.

Anche il ricorso alla Scatola Nera non è stato incentivato. Le risposte ricevute infatti evidenziano che il 60% delle compagnie incluse nel campione offre soluzioni contrattuali che richiedono l'installazione di tali dispositivi. Tuttavia, il numero dei contratti che ne prevedono effettivamente l'utilizzo è di gran lunga inferiore superando di poco il 3% dei contratti in essere.

Il grado di diffusione della Scatola Nera appare allo stato piuttosto limitato e, almeno in parte, imputabile alla non elevata scontistica proposta dalle compagnie e/o alla presenza di oneri contrattuali a carico del cliente che, in alcuni casi, possono anche superare lo sconto effettuato e quindi risultare di disincentivo per l'assicurato.

Il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 è intervenuto su questo aspetto di criticità, disponendo che i costi di gestione della c.d. Scatola Nera non siano a carico della clientela finale e che le compagnie effettuino sconti significativi sulle polizze ai clienti che ne acconsentono l'installazione sui loro veicoli (art. 32).

Il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 dispone che i costi di gestione della Scatola Nera non siano a carico della clientela finale e che le compagnie effettuino sconti significativi sulle polizze ai clienti che ne acconsentono l'installazione sui loro veicoli.

DIFFUSIONE DELLA "SCATOLA NERA", 2010

% di compagnie che offrono la possibilità di installare la "scatola nera"	60,0
% di compagnie che offrono la possibilità di installare la "scatola nera" pesata per la quota di mercato	73,0
% dei contratti che prevede la scatola nera	3,1

Fonte: Elaborazioni AGCM su dati raccolti nel corso dell'indagine

L'assicurazione RCAuto è uno dei servizi più costosi per gli italiani. In molti casi è un'intera mensilità che esce dal bilancio familiare.

Se per i giovani l'assicurazione rappresenta un vero salasso, la situazione non va tanto meglio per un adulto in classe di massimo sconto: in 19 città si paga non meno di 800 euro.

È una tassa, una vessazione per gli italiani. Non è che non la si vuole pagare, ma pagarla il giusto e non una cifra così spropositata. Stiamo ovviamente parlando dell'RCAuto, oggetto di indagini e studi da parte di tutti: Istituzioni, Associazioni dei Consumatori, Aziende. Cittadinanzattiva si è distinta per averla studiata nei minimi particolari, fornendo a tutti noi validi spunti di riflessione.

RC AUTO, QUANTO MI COSTI?

Intervista con [Isabella Mori](#)

Responsabile Servizio Informazione e Tutela - CITTADINANZATTIVA



Perché un'indagine sull'RC auto?

La lettura delle segnalazioni dei cittadini, raccolte dal nostro PiT Servizi, evidenzia che, relativamente al settore della Responsabilità Civile Auto, le principali criticità riscontrate riguardano gli aumenti tariffari delle polizze.

La prima cosa che balza agli occhi è il raddoppio evidente delle segnalazioni relative al recesso, che passa così dall'11%, al 22%. Questa variazione così significativa è dovuta sostanzialmente al fenomeno, verificatosi in tutto il

2011 e diffuso soprattutto nelle aree del Sud d'Italia, del recesso unilaterale dal contratto Rc auto da parte delle imprese assicuratrici.

Ciò ha comportato la mancata applicazione del diritto di scelta da parte del

consumatore che doppiamente beffato, si è trovato da una parte, senza copertura assicurativa e dall'altra, con una richiesta di premio assicurativo più elevata da parte della stessa compagnia.

Cosa dicono i numeri? Quali i risultati più significativi?

L'assicurazione Rc Auto è una spesa onerosa e diventa pesantissima per i neopatentati: pagano in media 2.828 euro all'anno, ma in casi limite le offerte possono arrivare a superare anche i 9.000 euro, co-

me registrato a Salerno (9.307 euro). La tariffa più bassa per un neopatentato è stata riscontrata ad Aosta (1.149 euro). Se per i giovani l'assicurazione rappresenta un vero salasso, la situazione non va tanto meglio per un adulto in classe di massimo sconto: in 19 città si paga non meno di 800 euro. La tariffa più alta per un guidatore adulto è stata registrata a Napoli (1.737 euro), la più economica sempre ad Aosta (335 euro). Non a caso, il capoluogo valdostano, unitamente a Bolzano e Cuneo, primeggia a livello nazionale per gli importi tariffari più contenuti

Come cambiano i costi delle polizze per differenze territoriali, per sesso, per età?

La frequenza degli incidenti vede al primo posto la Lombardia (17,1% del totale, fonte Isvap), seguita da Lazio (12,8%) e Piemonte (8,3%),

mentre Campania, Calabria e Puglia presentano le offerte medie più care.

In secondo luogo, non corrisponde sostanzialmente al vero il fatto che le donne pagherebbero di più a livello assicurativo rispetto agli uomini. In realtà, a parità di condizioni, le offerte tariffarie per gli uomini e per il gentil sesso si scostano di 5 - 10 euro (a tal ragione le tariffe rilevate sia per le giovani donne che per le adulte non sono state riportate nel report).

In generale, il caro Rc Auto è più marcato al Sud (in media, un neopatentato spende 3.101 euro e un automobilista adulto 776 euro), valori simili al Centro (rispettivamente, 3.013 euro e 712 euro), mentre tariffe mediamente meno pesanti sono offerte nelle regioni settentrionali (rispettivamente, 2.532 euro per un giovane e 547 euro per un adulto).

Però le Assicurazioni non vogliono sentire parlare di abbassare le tariffe...

L'indagine ha permesso di sfatare due falsi miti: in primo luogo, cade l'alibi delle Assi-

curazioni che, con la scusa dei sinistri, non vogliono sentir parlare di abbassare le tariffe: la frequenza degli incidenti vede al primo posto la Lombardia, seguita da Lazio e Piemonte, mentre Campania, Calabria e Puglia presentano le offerte medie più care.

Le associazioni dei consumatori e Cittadinanzattiva avranno il compito di aumentare la vigilanza affinché le imprese assicuratrici adeguino nel più breve tempo possibile i listini anche alla luce della normativa UE entrata in vigore a fine dicembre, sulla 2012 sulla tariffazione unisex, in ragione della quale gli assicuratori in Europa non potranno più variare il premio di uno stesso prodotto assicurativo in funzione del sesso dell'assicurato.

La Scatola Nera come risposta ai tanti nodi del settore. Cosa ne pensa?

Proprio in questi giorni il Ministero dei Trasporti ha gettato il "seme" della cosiddetta "scatola nera" che permetterà di fare le dovute verifiche su reale velocità e posizione del veicolo nei casi di sinistri falsi, vera piaga del sistema. Manca solo un ulteriore de-

creto del ministero dello Sviluppo Economico, e un regolamento apposito che sintetizzi l'avvento di questi nuovi impianti gps che avranno il compito di "stanare" gli automobilisti più furbi. In base a ciò che si legge nel documento diramato dal Ministero dei Trasporti, queste scatole nere dovranno essere sigillate, fissate a appositi supporti del veicolo e dovranno essere alimentate a batteria. Può essere una soluzione interessante, purché la scatola nera non vincoli l'assicurato alla sua compagnia, mettendo così in discussione la portabilità dell'assicurazione. In seconda battuta è necessario che gli sconti partano da subito e non dopo un periodo di osservazione abbastanza lungo, che lega ulteriormente l'assicurato alla compagnia. Una terza riflessione è quella che riguarda le questioni legate alla privacy. Così come ha chiesto il Garante della Privacy è necessario proporre una serie di garanzie per tutelare la privacy degli automobilisti che accettino di installare la scatola nera a bordo della propria auto per avere sconti sulle polizze.

La Scatola Nera rappresenta una soluzione interessante utile a ridurre le frodi ai danni delle compagnie assicurative e a ridurre il costo dell'RCAuto. È importante che i consumatori lo sappiano.

Le associazioni dei consumatori avranno il compito di aumentare la vigilanza affinché le imprese assicuratrici adeguino nel più breve tempo possibile i listini.

Rc auto e non solo: le esigenze di mobilità in Italia e Europa

Da maggio 2013 le compagnie assicurative avranno l'obbligo di offrire al consumatore un contratto base per la polizza Rc Auto, il che renderà più facile scegliere la polizza migliore. Soprattutto, si spera in un calo delle tariffe.

Assicurazione a parte, per gli automobilisti il 2013 è iniziato con nuove regole per la patente dettate dall'Unione Europea e dal nuovo Codice della Strada. Ma quali sono più in generale le esigenze di mobilità dei cittadini? Quali le differenze nei vari Paesi europei? Per scoprirlo, Cittadinanzattiva ha avviato "Mobilità: Un paradigma per la cittadinanza europea", progetto europeo cofinanziato dalla Commissione europea, nel quadro del Programma "Europa per i Cittadini". L'iniziativa consiste nel consultare cittadini in 8 Stati membri sulle varie sfide che la mobilità delle persone rappresenta per il futuro dell'Europa: accessibilità dei trasporti, sostenibilità ambientale e diritti dei passeggeri. Obiettivo finale è portare all'attenzione delle Istituzioni nazionali ed europee delle raccomandazioni civiche, quest'anno particolarmente "attese" essendo l'anno europeo dei cittadini. Per maggiori informazioni: <http://www.cittadinanzattiva.it/progetti-e-campagne/europa/4438-mobilita-un-paradigma-per-la-cittadinanza-europea.html>

È stato avviato un processo di riforma della telematica che ha creato molte aspettative a livello mondiale. Siamo sotto i riflettori e verremo ricordati per aver creato il quadro legislativo più moderno in assoluto o per aver compromesso l'ennesima opportunità.

TSP nasce in conseguenza del processo in atto di riforma del quadro legislativo in ambito di telematica. Era necessario un interlocutore sopra le parti, che si ponesse cioè al di sopra degli interessi dei singoli players.

Affinché i costi non vengano trasferiti dalle compagnie ai consumatori non basta una legge che lo dica, ma occorre un'infrastruttura tecnologica che funzioni e che sia un'evoluzione di quanto già esiste.

FARE CENTRO CON LA TELEMATICA

Intervista a [Marco Petrone](#)
Presidente TSP - Telematics Services Providers



Perché un'associazione di Telematics Services Providers? Con quali obiettivi nasce?

La Telematics Service Providers Association è nata certamente in conseguenza del processo in atto di riforma del quadro legislativo in ambito di telematica. È la prima volta, infatti, che viene avviata una riforma di questo tipo e, una volta completati i decreti attuativi, avremo la legislazione in materia più moderna al mondo. Era necessario un interlocutore sopra le parti, che si ponesse cioè al di sopra degli interessi dei singoli players,

individuando quelle posizioni comuni che le Istituzioni possano cogliere per proseguire il processo di riforma nell'interesse della collettività. Occorre e occorre andare oltre gli individualismi per sviluppare un'intera industria che è sinonimo di sicurezza, risparmio, occupazione, innovazione e crescita.

Valorizzare la telematica, sembra se ne siano accorti un po' tutti ultimamente...

Finalmente ciò che andiamo dicendo e dimostrando da tempo viene riconosciuto a li-

vello legislativo. L'installazione della scatola nera sulle auto è indispensabile per contrastare efficacemente non solo i furti, ma anche i furbi. Le grandi Compagnie assicurative collaborano da tempo con Viasat ed è ormai dimostrato come l'utilizzo della tecnologia satellitare sulle auto sia molto utile non solo per prevenire e contrastare i furti, ma anche per fornire sostanziali vantaggi alle Assicurazioni nella gestione dei sinistri r.c.a. che, con l'entrata in vigore della nuova legge, si trasformano in riduzioni dei costi delle polizze per l'utente finale. L'Associazione ha formalmente interloquito con le Istituzioni e si propone come soggetto super partes, rispetto ai singoli associati, per favorire una piena maturazione del settore. La nostra posizione in merito è una posizione di buon senso. Affinché i costi non vengano trasferiti dalle compagnie ai consumatori, non basta una legge che lo dica, ma occorre un'infrastruttura tecnologica che funzioni e che sia un'evoluzione

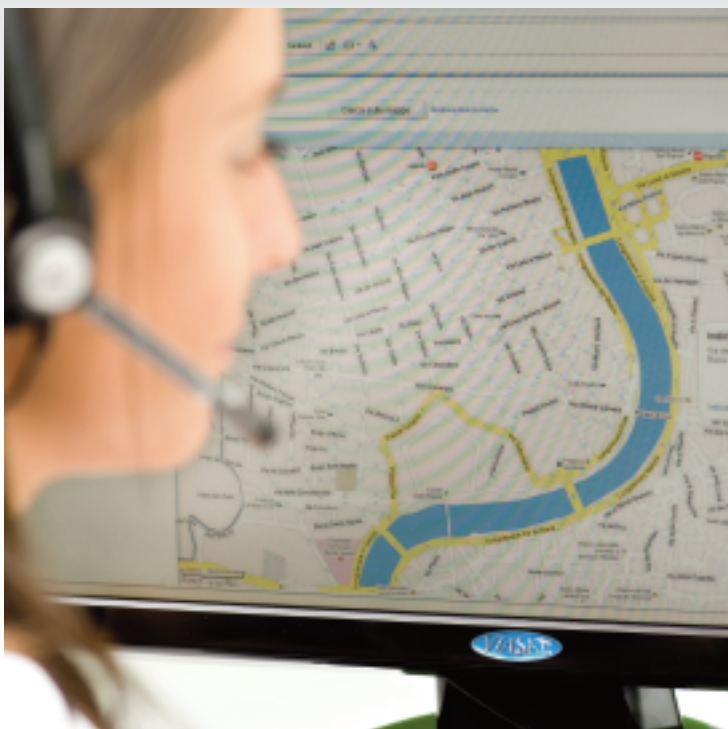
di quanto già esiste. Partire dal foglio bianco vuol dire mettere in crisi chi già investe da decenni nel settore in cambio di un'infrastruttura che richiederà anni per essere messa a regime.

Insomma, la telematica in campo assicurativo è decisiva...

Certamente. Oggi la telematica satellitare oltre all'originaria funzione di antifurto, permette di ridurre i costi operativi per le compagnie assicurative, grazie al contributo oggettivo per la ricostruzione e la liquidazione dei sinistri (furti ed incidenti) e consente alle compagnie stesse di offrire ai propri clienti nuovi prodotti personalizzati e più convenienti quali le polizze pay per use (costo della polizza calcolato in base ai km percorsi) o alle più evolute polizze pay as you drive con il premio costruito in base al profilo di rischio specifico del cliente e determinato non solo dal chilometraggio, ma anche dallo stile e dalle abitudini di guida: tipologie di strade percorse (urbane, extraurbane, autostrade), orari di percorrenza (notte, giorno, feriali o festivi), durata dei tragitti, pericolosità delle strade e dalla condotta di guida (più o meno prudente), oltre ad altri parametri.

Rispetto al testo avete delle osservazioni da fare?

Sicuramente deve essere specificato con "riduzione significativa delle tariffe". A nostro giudizio dovrebbe essere almeno il 30% delle tariffe depositate dalle compagnie. Che poi queste vengano aumentate per disincentivare pratiche illegali potrà anche succedere, ma quantomeno gli automo-



bilisti virtuosi avranno uno strumento reale per risparmiare e liberare risorse economiche, ormai vitali, per il consumo di beni primari.

E a chi dice che la Scatola Nera violi la privacy?

Purtroppo fa più rumore un albero che cade rispetto ad una foresta che cresce. Intanto esistono dei contratti che rappresentano chiaramente i diritti dei sottoscrittori di questi contratti di servizi. In secondo luogo esiste un Garante alla Privacy che è stato giustamente coinvolto nel processo di riforma attraverso la richiesta di un parere. Si leggono articoli che marchiano in senso negativo le tecnologie telematiche e gli argomenti utilizzati sono tali da far pensare, nella migliore delle ipotesi, che le conoscenze al riguardo siano molto scarse e, nella peggiore, che esista malafede e che ci sia un'ampia fetta della popolazione inte-

ressata affinché nulla cambi, in modo che gli onesti continuino a pagare per tutti.

Infine Presidente, siamo al via di una nuova legislatura. Cosa si aspetta dal nuovo Governo?

Che venga migliorato e finito il lavoro iniziato dalla precedente legislatura. Che ci sia la consapevolezza che la telematica italiana può essere un mercato da 1,5 miliardi di euro anno di PIL, con conseguente miglioramento delle entrate fiscali dello Stato. Queste tecnologie consentono di risparmiare, di vivere in un mondo più sicuro, di creare dai 4.000 ai 5.000 nuovi posti di lavoro in diversi settori, come quelli dei produttori hardware, degli installatori, degli erogatori di servizi e, soprattutto, che le risorse finanziarie necessarie, affinché tutto ciò sia possibile, sono risorse sottratte a chi è solito adottare pratiche fraudolente nei confronti delle compagnie assicurative e dei cittadini onesti.

Privacy? Alcuni marchiano in senso negativo le tecnologie telematiche e gli argomenti utilizzati sono tali da far pensare, nella migliore delle ipotesi, che le conoscenze al riguardo siano molto scarse e, nella peggiore, che esista malafede.

L'industria nazionale della telematica è in grado di crescere per lo spirito imprenditoriale e manageriale delle persone che vi lavorano, ma ha un gran bisogno che vengano create le condizioni affinché l'Italia resti competitiva.

Si punta dritti alla Scatola Nera per abbassare gli insostenibili costi dell'RCAuto in Italia che ormai raggiungono livelli non riscontrabili in altri Paesi europei. Si punta alla Scatola Nera "per sconfiggere i furbi che, con una certa facilità, posso frodare le assicurazioni" facendo ricadere il peso della loro azione su tutta la collettività. Si punta alla Scatola Nera per proporre "Assicurazioni telematiche" che, prendendo in analisi una serie di parametri, costruiscano la polizza su misura del cliente. "Si punta alla Scatola Nera per creare quel circolo virtuoso che, partendo dallo stile di guida, abbia un effetto positivo sulla sicurezza stradale". Insomma, il tema è la Scatola Nera, anche alla luce degli ultimi interventi normativi. Sappiamo come la pensano le Istituzioni, gli automobilisti e le Aziende produttrici. Ma come la pensano le Compagnie assicurative?

BLACK BOX?

PAROLA ALLE ASSICURAZIONI

Partecipano al Forum:

[Elio Pelenc](#), Responsabile Direzione Auto - Reale Mutua

[Marco De Angeli](#), Responsabile GBU-Motor – Ergo Italia

[Umberto Maggi](#), Marketing & Communication, Head of Proposition Development GI – Zurich Assicurazioni

È di qualche giorno fa l'allarme lanciato dall'Antitrust: per ridurre gli oneri a carico dei consumatori occorre riformare tutto il sistema. Da dove partire?

Reale Mutua - Bisogna dire in proposito che, dopo svariati anni, forse qualcosa si sta finalmente muovendo; detto che le possibili aree su cui intervenire sono diverse, si possono comunque ricondurre i principali aspetti a due grossi "filoni": normativa e antifrode.

Per quanto concerne la normativa, gli ultimi provvedimenti adottati, "Liberalizzazioni" e "Crescita", vanno certamente nella direzione di agevolare la confrontabilità dei prezzi e, quindi, in un contesto di maggior competitività, di

permettere all'utente di "spuntare" dei prezzi più bassi. Per contro, mentre è stato disciplinato l'accertamento diagnostico delle microlesioni, la disciplina del risarcimento delle lesioni gravi attende ancora attuazione ormai da alcuni anni, aspetto che costringe a liquidare sulla sola base di orientamenti giurisprudenziali non uniformi.

Anche in tema di antifrode la normativa, nel prevedere la costituzione di un archivio informatico integrato, ha posto le basi per contrastare, come dire, in modo strutturato, un fenomeno che negli anni ha assunto la dimensione di una vera piaga sociale con riflessi negativi non solo sulle imprese assicuratrici ma sull'intera collettività. A ciò si aggiungono le attività in atto in tema di "dematerializzazio-



to nelle aree più a rischio del Paese non è certamente la tariffa. La tariffa non fa selezione, o meglio la farebbe in un mondo di pura onestà. Siccome non è così, laddove si voglia frodare le Compagnie, si può riuscire assorbendo premi anche molto alti. Questa distorsione è quella che di fatto ci mette nelle condizioni di dover ridistribuire le perdite su tutta la popolazione, anche su quella onesta, portando il costo dell'RCAuto sopra la media europea.

Scatola nera per combattere le frodi ai danni delle Compagnie e per ridurre il costo dell'RCAuto. Sembra esserci sempre più consenso su questo tema. Cosa ne pensa?

Reale Mutua - La presenza della Scatola Nera può rappresentare certamente un valido strumento per combattere le frodi soprattutto, e anche qui subentrano aspetti "normativi", se abbinato all'obbligo di porre a disposizione il mezzo per la perizia entro termini perentori. Certo è che, anche per poter contenere il più possibile i costi gestionali, sarebbe stato anche opportuno prevedere l'obbligo dell'installazione di una Scatola Nera su tutti i veicoli di nuova omologazione. Ma quasi certamente questo sarà in futuro.

Ergo Italia - Nel momento in cui si avrà certezza della possibilità di utilizzarne i dati a fini antifrode sarà sicuramente un passo in avanti. Purtroppo però la Scatola Nera sarà utilizzata "solo" dai clienti virtuosi, che non ne potranno beneficiare fino in fondo per la mutualità che li costringerà a pagare anche per i "cattivi" clienti.

Zurich Assicurazioni - Il tema è assolutamente percorribile ed anche sotto il punto di vista culturale le persone stanno prendendo sempre più familiarità con quello che è il tema della Scatola Nera. Il tema della privacy, poi, in un'era in cui i dati vengono incrociati in mille modi, non rappresenta più un problema.

Il vero nodo è dettato dai costi: chi se ne fa carico? La soluzione trovata al momento dal legislatore non è ottimale perché di fatto non mette le Compagnie in condizione di abbassare i premi. Questo è il punto strategico per capire come evolverà il tema della Scatola Nera.

Non solo: Black Box per personalizzare le polizze auto. Un bel salto in avanti se si pensa solo a qualche anno fa. Non è così?

Reale Mutua - Certo. Anche in questo caso credo che il futuro, nemmeno tanto lontano, sarà sempre più indirizzato su polizze e tariffe fortemente personalizzate dove il

ne" dei documenti di viaggio, che incideranno anch'esse sul fenomeno delle frodi assicurative, nonché sui costi di gestione delle imprese.

Ergo Italia - Ci sono sicuramente almeno due ambiti su cui lavorare: uno interno al mercato assicurativo e l'altro, non meno importante, esterno allo stesso.

All'interno del mercato assicurativo è sicuramente necessario ottimizzare i processi assuntivi riducendo gli sprechi e intensificando i controlli per ridurre gli errori e le frodi, non solo nell'ambito della gestione dei sinistri, ma anche in fase di assunzione dei rischi (documenti falsi... e affidabili), assunzioni errate, banche dati da cui i sistemi di emissione polizze delle Compagnie attingono informazioni sui rischi da assumere, non sufficientemente corrette e affidabili - e aumentando i controlli incrociati informatici per individuare in tempo reale anomalie e doli.

Per quanto concerne il contesto esterno, il costo e la poca flessibilità del mondo del lavoro in Italia riducono i margini per profonde ristrutturazioni dei processi e investimenti nelle riorganizzazioni aziendali.

Zurich Assicurazioni - Il tema centrale è quello dell'obbligo a contrarre. Crea obiettivamente una distorsione il fatto che la Compagnia assicurativa abbia l'obbligo di quotare i rischi, alimentando un sistema di costruzione delle frodi. Mi spiego. Si crea una condizione per cui devo offrire dei premi anche a clienti che non vorrei. Per quanto possano essere alti, rischiano sempre di essere superati da un'attività fraudolenta che può essere messa in piedi facilmente. Si crea un circolo vizioso che di fatto è come se legalizzasse il comportamento fraudolento. Abbiamo capito ormai che il meccanismo di selezione del rischio soprattutto



metta anche di innescare un ciclo virtuoso per migliorare il suo stile di guida, avviando un meccanismo che lo porterà a spendere ancora meno.

C'è un esercito di disonesti che vive sulle spalle di tutti. Chi non ha nulla da nascondere non dovrebbe avere problemi ad installare la Black Box. Qualche controindicazione?

Reale Mutua - In effetti l'unica controindicazione lato utente può essere quella di chi soffre, come dire, di "sindrome da Grande Fratello", ovvero di chi ha il timore di essere controllato costantemente e che vede, in questo strumento, una limitazione alla propria libertà personale. In realtà, viene da pensare che, chi ha tali remore abbia la consapevolezza di non essere sempre "virtuoso" al volante ma, in questo, emerge la valenza positiva della Scatola Nera che permette di individuare gli automobilisti che non hanno nulla da nascondere nel loro comportamento.

Ergo Italia - L'unica reale controindicazione è che non ne potranno beneficiare fino in fondo per il criterio di mutualità con cui vengono definite le tariffe dell'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria.

Zurich Assicurazioni - In linea di principio sono d'accordo con lei, ma oggi non c'è ancora chiarezza normativa. Mentre al Sud il prodotto Black Box diventa tecnicamente sostenibile e, nel complesso, sarebbe un'ope-

premio che ognuno di noi pagherà sarà strettamente correlato al proprio stile di guida. Quindi non più premi che "mutualizzano" i comportamenti di guida virtuosi con quelli censurabili, ma un premio "su misura", stabilito su una serie di parametri comportamentali intercettati dalla scatola nera e che definiranno con grande precisione se siamo automobilisti buoni o cattivi.

Ergo Italia - E' indubbio, ma molto dipenderà dalla normativa che disciplinerà tale personalizzazione in quanto le piccole/medie Compagnie dovranno avere certezze di ottimizzazioni per poter sopportare i costi di avvio di un prodotto di tal genere senza farli ricadere sui clienti che ne usufruiranno.

Zurich Assicurazioni - Assolutamente sì ed è in questo contesto che si gioca la sfida all'innovazione. È fondamentale che nel proporre uno sconto sulla polizza, grazie alla Scatola Nera, a parità di un'operazione trasparenza che permette ognuno serenamente di cedere le informazioni sui propri sinistri o sui propri potenziali sinistri, la Compagnia fornisce tutta una serie di servizi che il cliente si ritrova come valore aggiunto di carattere generale. Che gli per-

razione vincente sia per il cliente, che si vede ridurre il costo della polizza, sia per la Compagnia che ha un beneficio su quel portafoglio, questo non è vero al Nord. Siccome poi la sostenibilità tecnica del prodotto deve essere garantita su tutto il territorio nazionale, ecco che diventa complicato dover gestire dei costi medi di 50/60 euro su polizze RC che hanno un premio medio di 300/400 euro laddove queste polizze (al Nord) erano già in termini di sostenibilità al minimo possibile. In quella parte del territorio, infatti, non c'è un problema di frodi ma di fisiologia, ovvero che certi sinistri accadono e che questi non verrebbero mitigati dal fattore Scatola Nera.

Si dice però che ci sia poco interesse sul tema anche perché le compagnie assicurative stentano a proporla. È realmente così? È qual è la vostra posizione?

Reale Mutua - Reale Mutua è stata tra le prime Compagnie assicurative del mercato italiano a proporre la Scatola Nera già nel 2007. Da sempre l'offerta è stata molto interessante per i nostri soci/assicurati con sconti importanti

sulla garanzia RCA (sino al 20%) e sulla garanzia Furto (sino al 50%). Recentemente, la Legge n. 27/2012 ha dato senza dubbio un impulso allo sviluppo del mercato della Black Box, anche se il lungo iter legislativo di normativa regolamentare, necessaria alla piena attuazione delle disposizioni, deve ancora terminare. Un ulteriore impulso potrà derivare dall'inserimento della scatola nera tra le variabili obbligatorie del "prodotto base" introdotto da un'altra recente normativa, la Legge n. 221/2012 (Crescita bis).

Ergo Italia - Noi siamo una piccola Compagnia e in assenza di un quadro normativo chiaro abbiamo dei costi che non siamo certi verranno compensati dai benefici.

Zurich Assicurazioni - Attendiamo un'accelerazione su tutta la materia senza la quale sarà difficile per una Compagnia proporla con convinzione. Sarebbe una strada giusta quella di installare Scatole Nere sulle auto già nel momento dell'immatricolazione. Fare poi in modo che ci sia una politica simile a quella fatta anni fa per il digitale terrestre permettendo al cittadino di spendere il minimo possibile per un servizio duraturo. Trovare cioè un modello di sostenibilità dei costi diverso da quello odierno. È necessaria, da una parte una politica per facilitare l'acquisto/installazione di Scatole Nere, dall'altra la presenza sul mercato di più soggetti che facciano sì che i prezzi scendano sensibilmente come è successo nella telefonia.

Telematica e assicurazioni ormai formano un connubio dal quale non si può più prescindere?

Reale Mutua - Sì, siamo convinti che il futuro dell'assicurazione RC Auto sia indissolubilmente legato all'utilizzo della tecnologia. In particolare, riteniamo che le polizze cosiddette "pay as you drive", già diffuse nei mercati anglosassoni, costituiscano il fulcro della futura offerta RC Auto, perché permettono, come già detto, di calcolare un premio personalizzato in base alle modalità di guida (non solo i chilometri percorsi, ma anche i comportamenti al vo-

lante come accelerazioni, frenate, modo con cui si affrontano le curve, ecc...).

In conclusione, credo di poter affermare che è stata intrapresa una strada giusta per portare il mercato italiano, in termini di oneri assicurativi per il consumatore, più in linea con i migliori mercati europei.

Ergo Italia - A tendere certamente no, ma, ribadisco, il quadro normativo deve essere chiaro ed utilizzabile per premiare la buona condotta ma anche per punire senza remore i comportamenti fraudolenti.

Zurich Assicurazioni - Per alcune cose sono d'accordo con lei, per altre sarà il futuro. Se pensiamo alla sola Scatola Nera, ripeto, l'auto telematica deve esserlo in fase di immatricolazione. Allora sarà normale per il cittadino usufruire di tutta una serie di servizi utili alla loro sicurezza ed anche al loro portafoglio.



La portata innovatrice del decreto liberalizzazioni è apparsa da subito evidente a buona parte degli operatori del settore. Viasat ne aveva apprezzato i principi generali convinta che potessero permettere una maggiore protezione e sicurezza degli automobilisti.

Nonostante dunque le migliori intenzioni la messa in opera delle disposizioni di Legge si sta rivelando una mission impossibile e più si va avanti nella definizione della disciplina di dettaglio e più la situazione si ingarbuglia ulteriormente.

DECRETO LIBERALIZZAZIONI, RIPARTIRE DI SLANCIO

Di **Paolo Ravicchio**

Responsabile canale assicurativo Viasat Group



L'utilizzo della telematica a bordo della auto, come strumento antifrode e di efficienza per l'intero settore assicurativo e dei trasporti, è un'esigenza ormai ineludibile. Ne è una riprova il primo e storico provvedimento in materia emanato dal Governo Monti al suo insediamento. In particolare il famoso "Decreto Liberalizzazioni" del gennaio 2012, poi convertito in Legge nel successivo mese di marzo, prevede per l'assicurato, che

acconsente all'installazione di tali sistemi elettronici, il diritto a uno sconto "significativo" sul premio RCAuto e la gratuità di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità del dispositivo.

La grande spinta innovatrice della norma è apparsa da subito evidente a buona parte degli operatori del settore. Viasat, in special modo, ne aveva apprezzato i principi generali convinta che potessero

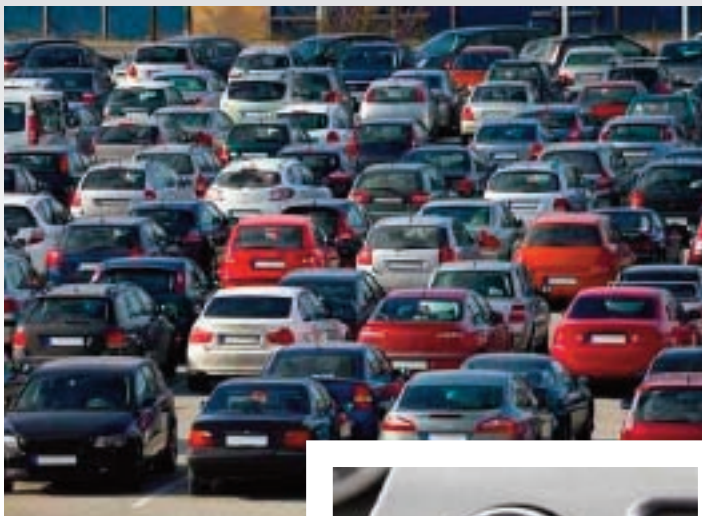
consentire un'accelerazione del processo di risanamento e liberalizzazione, permettendo nel contempo una maggiore protezione e sicurezza degli automobilisti. Un entusiasmo che è andato scemando, complice anche la non tempestiva ed esaustiva emanazione di provvedimenti attuativi capaci di fornire risposte certe ai dubbi man mano emersi, alimentando più d'una perplessità.

Oggi, a oltre un anno di di-

stanza dalla conversione in legge del provvedimento governativo, nonostante fosse solo di novanta giorni il termine per la regolamentazione secondaria, è stato emanato unicamente il Decreto del Ministero dei Trasporti utile a individuare e definire la "scatola nera". Del Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, necessario per determinare lo standard hardware e software dei dispositivi elettronici. Lo stesso Regolamento dell'IVASS, previsto per specificare le modalità di raccolta, gestione e utilizzo dei dati, nonché i criteri per garantire l'interoperabilità, è stato posto in pubblica consultazione solo qualche settimana fa.

Nonostante dunque le migliori intenzioni e la buona volontà delle Istituzioni coinvolte, riscontrata anche durante i tavoli di lavoro convocati in questi mesi, la messa in opera delle disposizioni di Legge si sta rivelando una mission impossibile e più si va avanti nella definizione della disciplina di dettaglio e più la situazione si ingarbuglia ulteriormente. Purtroppo la norma primaria è viziata da "vuoti", ma soprattutto da eccessi normativi che, a differenza dei primi, non possono essere risolti dal regolamentatore così come per i contrasti con altre disposizioni di pari grado.

Diviene quindi fondamentale prevedere un nuovo passaggio legislativo di integrazione e perfezionamento del documento di partenza che sappia porre rimedio ai precedenti errori e, contestualmente, recepire gli ulteriori venti di cambiamento che sono soffiati nell'ultimo anno. I tempi sembrano ormai maturi per ragionare di obbligatorietà della



"scatola nera", almeno inizialmente per i mezzi pesanti, e per ampliare l'orizzonte d'interesse pubblico per tali strumenti rispetto alla sola funzione antifrode.

L'obbligatorietà si pone come condizione indispensabile per poter garantire una effettiva e significativa riduzione della sinistrosità, evitando che proprio gli automobilisti meno virtuosi, che più avrebbero bisogno di essere supportati e monitorati nella guida, possano rifiutare l'installazione del dispositivo mantenendo comportamenti non etici e corretti. L'ampliamento d'orizzonte costituisce invece un elemento di estrema importanza se si vuole operare con un obiettivo di medio-lungo periodo e se si vuole ricercare una piena sostenibilità economica dell'iniziativa, grazie a un coinvolgimento diretto di tutti i settori produttivi del Paese che possano trarre utilità dalla telematica. Anche nello specifico ambito assicurativo la finalità di contrasto alle frodi è troppo limitativa. E' necessario guardare a una nuova frontiera e sfruttare le potenzialità di questa tecnologia che permette di rilevare i diversi comportamenti e stili di



guida al fine di predire, su basi più scientifiche e dati più oggettivi, la rischiosità specifica di ciascun conducente e rivedere quindi totalmente il sistema della classi di merito e il relativo meccanismo bonus-malus di assegnazione, che risulta ormai completamente inadeguato.

La telematica permette inoltre di individuare, anche in tempo reale, le condotte dannose sia per la sicurezza stradale, sia per l'ambiente, di inibire/disturbare le azioni scorrette e istruire il conducente a un utilizzo più "virtuoso" del mezzo. La "scatola nera" può pertanto contribuire a creare una generazione di conducenti, non solo onesti, ma anche prudenti e responsabili. Tutto questo a partire da una maggiore consapevolezza di come il proprio stile di guida possa determinare una minore incidentalità sulle strade e un minor inquinamento, con conseguentemente risparmio per la collettività e per se stessi.

È fondamentale prevedere un nuovo passaggio legislativo di integrazione e perfezionamento del documento di partenza che sappia porre rimedio ai precedenti errori e recepire gli ulteriori venti di cambiamento che sono soffiati nell'ultimo anno.

La "scatola nera" può contribuire a creare una generazione di conducenti, non solo onesti, ma anche prudenti e responsabili; consapevoli di come il proprio stile di guida possa determinare una minore incidentalità sulle strade e un minor inquinamento.

“Con riferimento primario alla sicurezza stradale, la scatola nera, data dall’integrazione di alcune tecnologie telematiche, risulta un elemento industriale abilitante per la ricerca e con ricadute valutabili nel settore; ne possono potenzialmente trarre vantaggi tutti i vari attori: la Nazione, perché riduce presumibilmente le spese per soccorso e ricovero, aumentando la sicurezza dei cittadini, il che è un compito degli Stati; gli utenti della strada, direttamente; i gestori, perché si può anche innestare un’economia su questa applicazione tecnologica a bordo veicolo; l’industria, perché li pensa, produce e vende”.

Il patrimonio e il benessere in uno Stato aumentano sì con la realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche mediante l'aggiornamento della rete esistente, riconducibile spesso a una nuova dotazione telematica che risponda alle moderne esigenze.

La Scatola Nera, data dall'integrazione di alcune tecnologie telematiche, risulta un elemento industriale abilitante per la ricerca e con ricadute valutabili nel settore; ne possono potenzialmente trarre vantaggi tutti i vari attori.

BLACK BOX? PER IL BENE DI TUTTI

Intervista con **Bruno Dalla Chiara**

Professore Associato in Trasporti - Politecnico di Torino

In quale misura la telematica è uno dei fattori che più ha contribuito allo sviluppo dei moderni sistemi di trasporto?

In base alle recenti indicazioni europee, la valutazione del costo del ciclo di vita (LCC, *life cycle cost*) implica di fatto che i costi di realizzazione, di manutenzione ed ammodernamento di una nuova infrastruttura di trasporto siano attivabili solo se manutenzione ed adeguamento tecnologico di quelle esistenti sono economicamente sostenibili: il patrimonio ed il benessere in uno Stato aumentano sì con la realizzazione di nuove infrastrutture ma anche mediante un’adeguata manutenzione e con l’aggiornamento della rete esistente, riconducibile spesso ad una nuova dotazione telematica che risponda alle moderne esigenze.

All’adozione di sistemi telematici è inoltre legata alla sicurezza dei veicoli e del traffico, lo sviluppo di centrali di con-

trollo e monitoraggio, ecc., in conformità anche con quanto evidenziato nei più recenti documenti della Commissione Europea, che ha emanato una direttiva per l’attuazione di un Piano di sviluppo dei sistemi ITS.

Per sintetizzare, il sistema dei trasporti si presenta, in termini spaziali e temporali talvolta estesi, congestionato e possibile beneficiario di informazioni, oggi fornibili grazie alla tecnologia, ai fini di una maggiore sicurezza, qualità ed efficienza. Strumento basilare per il raggiungimento di tali obiettivi è dunque l’uso dell’informazione e della telematica, attraverso i cosiddetti sistemi ITS, senza scordarsi ovviamente che la mobilità motorizzata è possibile grazie all’esistenza dei veicoli, per essere chiari.

I sistemi ITS in quale maniera possono manifestare in modo tangibile la loro capacità di produrre benefici?

Il Parlamento Europeo è di fatto attivo da diversi anni nello studio e nella promozione delle tecnologie per gli “ITS”. Un momento importante per lo sviluppo e l’applicazione degli ITS è identificabile nell’emanazione della Direttiva 2010/40/EU del 7 luglio 2010, seguita dal “Preparatory Act” (2010/C 299/01). Tale Direttiva viene recepita dai vari Stati. Il 15.2.2011 è stata poi pubblicata la *Commission Decision*, relativa all’adozione del “Programma Lavori” d’implementazione della Direttiva. In effetti tale Direttiva istituisce un quadro di regole per la diffusione e l’utilizzo coordinato di sistemi ITS all’interno della Comunità Europea e per l’elaborazione delle specifiche necessarie a tale scopo. Essa viene applicata a tutti i sistemi di trasporto intelligenti nel settore dei trasporti stradali ed alle interfacce con altri modi di trasporto. La Direttiva inoltre demanda agli Stati membri l’adozione delle misure neces-

sarie per garantire la diffusione e l'utilizzo coordinati di applicazioni e servizi ITS interoperabili nella Comunità Europea. Essa individua tra l'altro quattro campi di azioni prioritarie: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico ed alla mobilità; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci (nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni); le applicazioni ITS per la sicurezza stradale, intesa sia in termini di *safety* che di *security*; l'integrazione del veicolo nell'infrastruttura di trasporto.

La tangibilità consiste nella possibilità per l'utente o fornitore di servizio di riconoscere un raggiungimento, anche solo parziale, degli obiettivi suddetti: qualità, sicurezza ed efficienza.

L'intenzione è puntare dritto alla Black Box. Cosa ne pensa?

Di fatto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dello sviluppo economico a fine gennaio 2013 ha emesso un Decreto sui "Meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo" che, passando attraverso l'obiettivo della sicurezza e della possibile ricostruzione degli incidenti, di fatto sembra molto favorire lo sviluppo di una scatola nera.

Peraltro l'"*Action plan for the EU automotive industry in 2020*" (novembre 2012) ed il decreto attuativo ITS (marzo 2013) citano espressamente l'*e-call*, quindi di fatto i presupposti per una scatola nera diffusa.

Con riferimento primario alla sicurezza stradale, la scatola nera, data dall'integrazione di alcune tecnologie telematiche,

risulta un elemento industriale abilitante per la ricerca e con ricadute valutabili nel settore; ne possono potenzialmente trarre vantaggi tutti i vari attori: la Nazione, perché riduce presumibilmente le spese per soccorso e ricovero, aumentando la sicurezza dei cittadini, il che è un compito degli Stati; gli utenti della strada, direttamente; i gestori, perché si può anche innestare un'economia su questa applicazione tecnologica a bordo veicolo; l'industria, perché li pensa, produce e vende. Una sintesi delle possibili implicazioni della scatola nera in termini di ricerca, industria, mercato può essere: *road pricing*, *e-call*, ricostruzione degli incidenti, indicatori istantanei di rischio, navigazione aggiornata mediante dati di traffico in tempo quasi reale, diagnostica di bordo e dei consumi, tele-diagnostica, trazione ottimale dei veicoli ibridi elettrici ed a combustione interna, funzioni di cronotachigrafo digitale, monitoraggio remoto, veicoli sonda con raccolta eventuale di immagini, comunicazione inter-veicolare.



Chi è che osteggia la diffusione più massiccia della telematica nel settore?

L'economia nei secoli insegue le esigenze delle persone; efficienza energetica, qualità degli spostamenti, sicurezza (*safety* e *security*). Non sembrano avere un adeguato valore economico, se non per gli effetti negativi non trascurabili che esse generano su utenti della strada e sulle casse dello Stato attraverso la Sanità. Nel momento in cui un sistema intelligente, in grado di rilevare un'anomalia e di segnalare ad un automobilista non informato in merito, può fare evitare code, incidenti, perdite umane, assume un valore per tali effetti che genera; la sua diffusione ed economia spontanea vanno di conseguenza.

Il sistema dei trasporti è possibile beneficiario di informazioni grazie alla tecnologia, ai fini di una maggiore sicurezza, qualità ed efficienza.

Nel momento in cui un sistema intelligente, in grado di rilevare un'anomalia e di segnalare ad un automobilista non informato in merito, può fare evitare code, incidenti, perdite umane, assume un valore per tali effetti che genera; la sua diffusione ed economia spontanea vanno di conseguenza.

NON CI STAI PIÙ DENTRO CON LE SPESE?



USA LA TESTA

Scegli SaraFree, la **polizza a consumo** dedicata a chi percorre in auto meno di 8.000 km l'anno.

Con **SaraFree** risparmi ed eviti gli sprechi.

Scopri quanto risparmi facendo una quotazione online.

Con **SaraClick**, la nuova applicazione disponibile su sara.it, ti basterà **inserire targa del veicolo e data di nascita**.

SaraFree. MENO GUIDI, MENO PAGHI.

Per sottoscrivere SaraFree è necessaria l'installazione di un sistema di radiolocalizzazione satellitare convenzionato con Sara Assicurazioni, senza costi a carico del cliente. Prima della sottoscrizione leggere attentamente il Fascicolo Informativo disponibile presso le Agenzie Sara Assicurazioni e sul sito www.sara.it.

sara assicurazioni

Assicuratrice ufficiale
dell'Automobile Club d'Italia

sara

Grazie alle ricerche svolte dal giornalista di Repubblica Vincenzo Borgomeo è stato pubblicato un libro inchiesta sul mondo assicurativo italiano dal titolo "Il Libro nero dell'RC Auto". Il libro mette sotto la lente di ingrandimento gli aspetti più negativi di questo settore. Non è solo un "testo denuncia", ma mette in luce una serie di aspetti che fanno riflettere su come, in Italia, la lotta ai premi assicurativi troppo alti possa essere condotta solo sconfiggendo i tanti "furbetti".

CAMPIONI MONDIALI DI "COLPO DI FRUSTA"

Intervista con Vincenzo Borgomeo
Responsabile Motori, La Repubblica



Perché un libro nero sull'RCAuto?

Perché è difficile parlare di sicurezza stradale se abbiamo tre milioni e mezzo di mine vaganti, di auto killer che viaggiano in Italia senza assicurazione. Il numero è impressionante visto che corrisponde al dieci per cento di tutto il nostro parco auto e che, purtroppo, è stato confermato a denti stretti da tutti.

È un problema di costi, è vero: in Italia il premio medio RC

Auto è il doppio di quello pagato in Francia, Germania e Spagna. Inoltre vi sono carenze nella liquidazione dei sinistri con un incremento dei reclami e delle sanzioni irrogate. E sussistono rilevanti fenomeni di frode con prevalente concentrazione nelle regioni meridionali.

Insomma bisognerebbe superare la logica passiva basata sui controlli a posteriori mettendo in piedi un sistema che faccia prevenzione, un sistema ad esempio che introduca l'obbligo di comunicazione della copertura RC Auto per il rilascio e l'aggiornamento dei documenti di proprietà e di circolazione dei veicoli. Un sistema che poi non è nulla di nuovo visto che è già stato introdotto con successo in Gran Bretagna, Svizzera, Austria, Finlandia e molti altri Paesi europei. Solo così si arriverà a ridurre (di almeno il 30 per cento, secondo le stime

delle compagnie di assicurazione) quell'incredibile somma che noi italiani paghiamo ogni anno per la polizza rc Auto: 16,9 miliardi di euro.

Vittime, gli automobilisti onesti, carnefici quelli fraudolenti che fanno alzare il costo dell'RCAuto di tutti noi...

Sì, paradossalmente è così semplice. E la cosa fa rabbia perché basterebbe poco per combattere le truffe. Vi faccio un solo esempio. Che parte dai numeri. Proprio quei numeri che, a guardali, parrebbe che gli italiani siano gracili. Delicatissimi. E basta un nulla per danneggiare il loro fisico deboluccio. Ad un qualsiasi esperto di statistica noi appariamo così, visto che su 100 incidenti automobilistici da noi 21 provocano danni fisici contro i 10 di Francia, Germania e Belgio e gli 11 del Regno Unito. Solo che questo esperto di statistica dovrebbe essere appena sceso da una navicella spaziale dopo un viaggio

Chi truffa le assicurazioni danneggia la collettività esattamente come fanno gli evasori fiscali. Finché nell'immaginario collettivo non ci sarà questo scatto di livello sui ladri di polizze, il mondo delle assicurazioni avrà poche possibilità di riscattarsi.

Gli italiani? Gracilissimi, visto che su 100 incidenti automobilistici da noi 21 provocano danni fisici contro i 10 di Francia, Germania e Belgio e gli 11 del Regno Unito. Siamo i campioni mondiali per il "colpo di frusta".



Le assicurazioni sono aziende private che non possono essere truffate perché ogni truffa viene poi “spalmata” su tutti noi. Dovremmo iniziare a parlare di truffe alla collettività, non di truffe alle assicurazioni.

La Black Box può contribuire a rendere più trasparente il settore? Assolutamente sì, il suo contributo è fondamentale. E non lo dico perché ora sono “in casa” di un grande costruttore come Viasat.

infinito perché tutti sanno che in Italia si denunciano danni fisici anche quando non ci sono. Il principale di questi mali? Ovviamente il famoso “colpo di frusta” denunciato al ritmo di 700 mila volte l'anno – record mondiale – perché è impossibile diagnosticarlo in modo strumentale. In questi casi infatti l'automobilista dichiara solo di avere «mal di collo» e il medico diagnostica «il paziente lamenta forti dolori cervicali». Fine: la truffa all'assicurazione è servita.

Non solo: in Italia con tre punti di invalidità – quelli che normalmente si danno per il colpo di frusta – si ha diritto al risarcimento. In Francia e in molti altri Paesi no. Così noi arriviamo a spendere circa 3000 euro per risarcire un automobilista vittima del colpo di frusta, pari a 2 miliardi di euro.

Abbiamo altri record negativi?

Fra i tanti record negativi in tema di assicurazione l'Italia ne ha anche uno che ha dell'incredibile: siamo l'unico Paese d'Europa nel quale 2 feriti su 3 negli incidenti stradali, sfuggono alla preliminare verifica dei rilievi delle forze di polizia. Incrociando i dati dell'ISTAT e

quelli dell'ANIA si scopre insomma che ci sono 741.151 vittime in più, che vanno ricercate in un sommerso nebuloso nel quale ci dobbiamo mettere certamente gli eventi annotati nel cid, ma anche le truffe o le frodi alle compagnie, con una ricaduta pesante sulle tasche del contribuente. Ciò, ovviamente, comporta una crescente incapacità dell'utenza di corrispondere i premi assicurativi, con conseguente aumento degli atti di pirateria e del ricorso al mercato delle assicurazioni false per non parlare delle sempre più frequenti fughe all'alt della polizia.

Già appare sospetto il fatto che la frequenza dei sinistri in Italia sia di 8,6 ogni 100 assicurati, di fronte ad una media UE di 7,2. Ma ancora più incredibile è il dato che in Italia circa il 21 per cento dei sinistri provochi danni alle persone, contro una media europea di 13,5 e paesi vicini al nostro per tipologia della mobilità come Francia, Germania e Belgio che si fermano intorno a 10 per cento.

Ok gli automobilisti, ma ci sono anche le assicurazioni. Che mondo è

oggi quello delle Compagnie assicurative?

E' un mondo in crisi, stritolato dalle truffe da un lato e dalle polizze troppo alte, che mettono in fuga clienti disperati. Non voglio difendere le compagnie di assicurazione, ci mancherebbe. Ma per risolvere il problema dobbiamo iniziare a ragionare in modo diverso. Dobbiamo capire che le assicurazioni sono aziende private che non possono essere truffate perché ogni truffa viene poi “spalmata” su tutti noi.

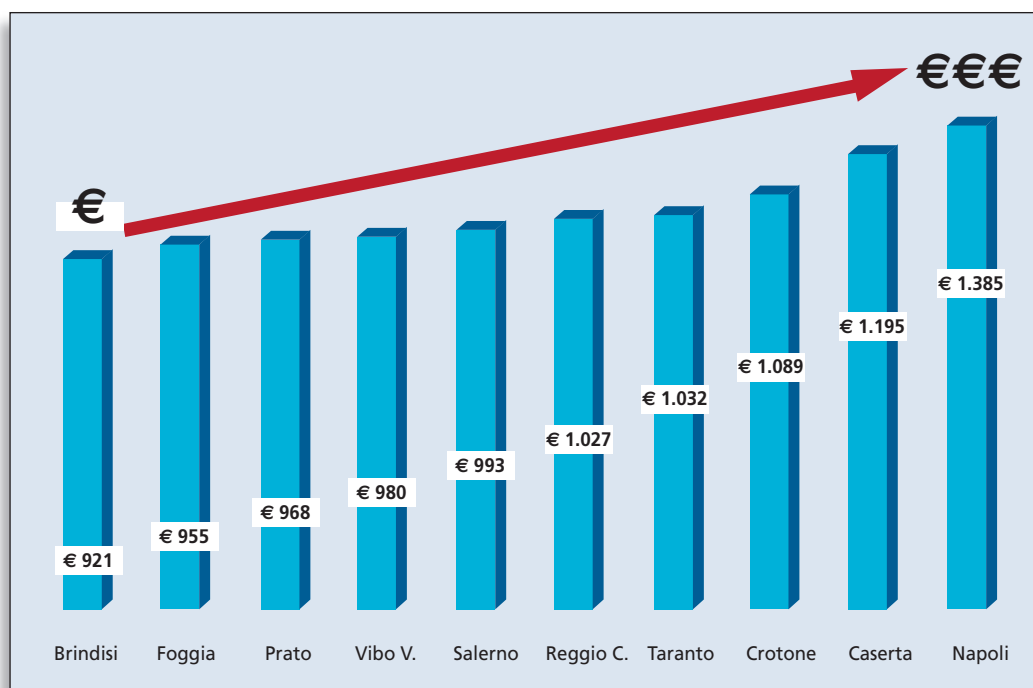
Dovremmo iniziare a parlare di truffe alla collettività, non di truffe alle assicurazioni.

Far vincere la trasparenza in questo settore è però difficilissimo perché se mancano ancora le leggi per combattere le truffe, significa che la lobby dei truffatori è potentissima e ramificata.

Infine una sola domanda. La Black Box può contribuire in qualche maniera?

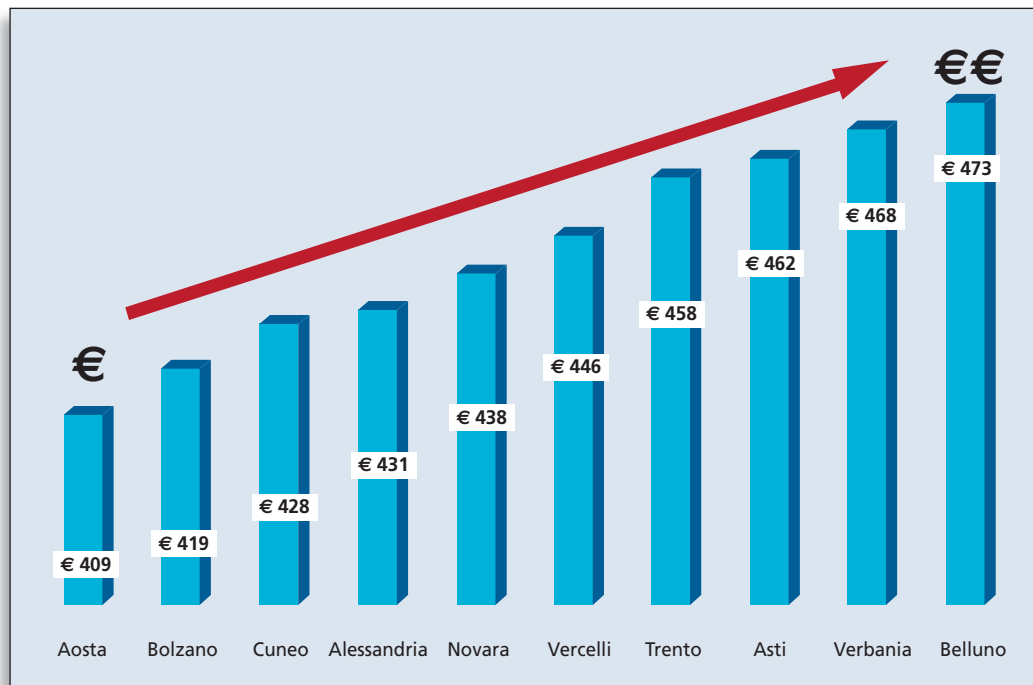
In maniera fondamentale. E non lo dico perché ora sono “in casa” di un grande costruttore di queste apparecchiature. La Scatola Nera rappresenta fra l'altro anche una tappa in direzione del sistema eCall per la chiamata automatica di emergenza al 112 previsto dall'Unione Europea con la raccomandazione dell'8 settembre 2011 per l'adozione su tutte le auto dal 2015. La funzionalità di eCall, che mira a fornire assistenza immediata in caso d'incidente tramite la localizzazione satellitare, potrebbe facilmente essere integrata in un apparato più complesso, comprendente la Scatola Nera e altre funzioni di interfaccia tra veicolo e infrastrutture.

LE 10 CITTÀ IN CUI MEDIAMENTE UN ADULTO PAGA DI PIÙ - ANNO 2012



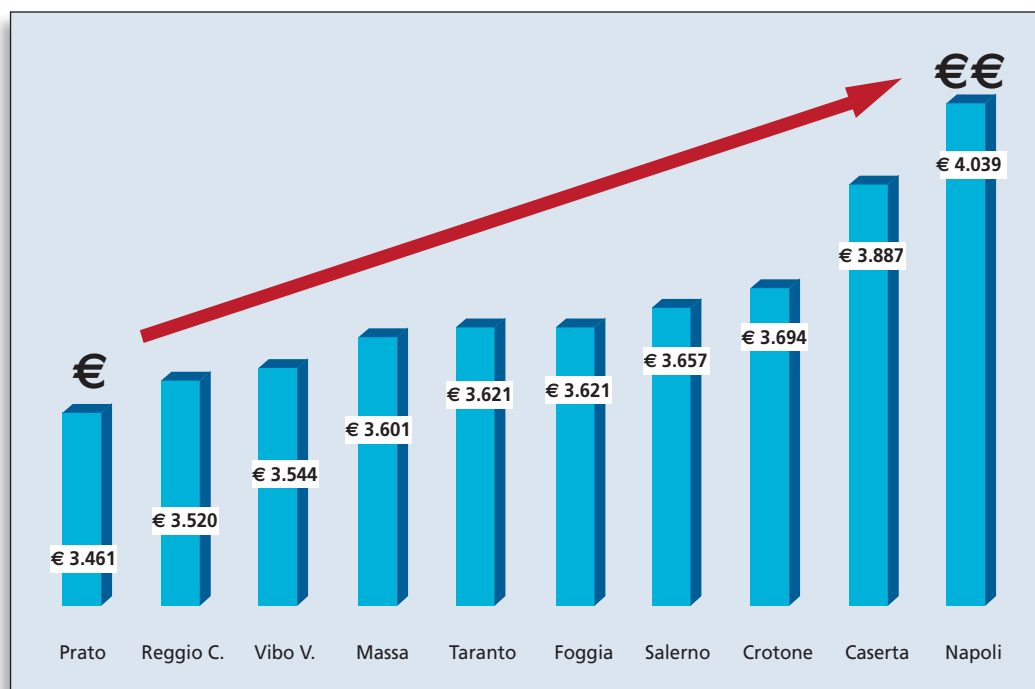
Fonte CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi e Tariffe

LE 10 CITTÀ IN CUI MEDIAMENTE UN ADULTO PAGA DI MENO - ANNO 2012



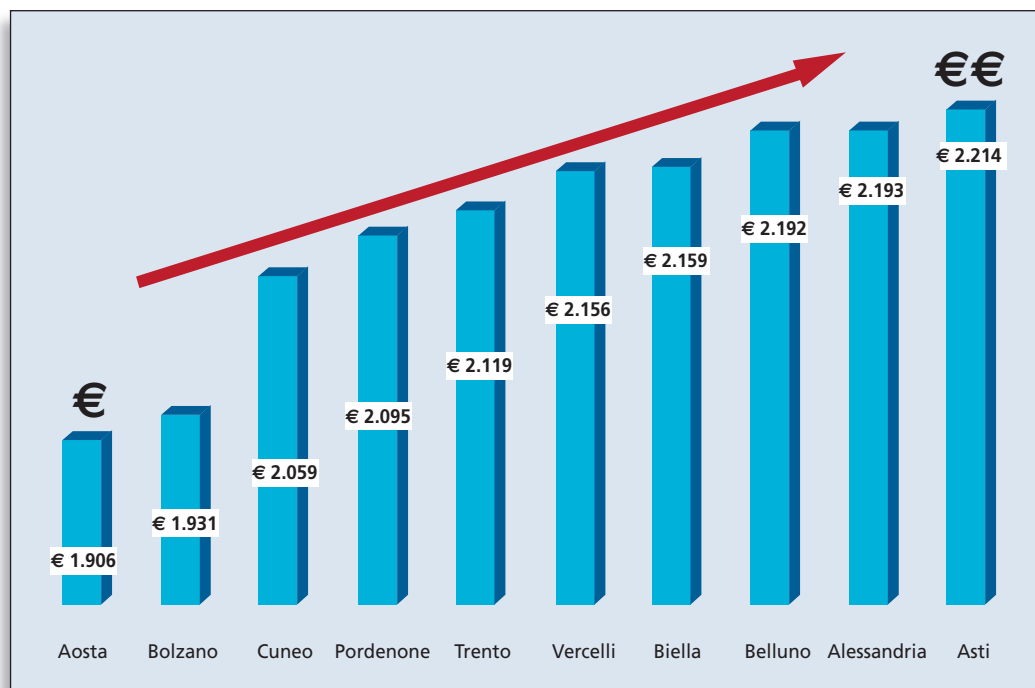
Fonte CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi e Tariffe

LE 10 CITTÀ IN CUI MEDIAMENTE UN RAGAZZO PAGA DI PIÙ - ANNO 2012



Fonte CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi e Tariffe

LE 10 CITTÀ IN CUI MEDIAMENTE UN RAGAZZO PAGA DI MENO - ANNO 2012



Fonte CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi e Tariffe

SINISTRI STRADALI E PREMI ASSICURATIVI PER REGIONE - ANNO 2012

Regione	Distribuzione dei sinistri	Importo sinistri/Premi	Importo medio sinistri
Abruzzo	2,20%	72,60%	€ 4.611
Basilicata	0,80%	69,20%	€ 5.018
Calabria	2,20%	62,10%	€ 5.397
Campania	7,80%	60,50%	€ 4.525
Emilia R.	7,40%	68,20%	€ 4.896
Friuli V.G.	1,60%	54,40%	€ 4.518
Lazio	12,80%	72,60%	€ 4.175
Liguria	3,40%	60,30%	€ 3.300
Lombardia	17,10%	61,30%	€ 3.903
Marche	2,50%	70,90%	€ 5.096
Molise	0,60%	63,20%	€ 3.862
Piemonte	8,30%	66,60%	€ 3.817
Puglia	5,10%	60,90%	€ 5.132
Sardegna	2,80%	65,30%	€ 3.966
Sicilia	7,80%	67,60%	€ 4.279
Toscana	7,60%	73,20%	€ 4.664
Trentino A A	1,40%	61,20%	€ 3.984
Umbria	1,60%	68,50%	€ 4.397
Valle d'Aosta	0,20%	47,50%	€ 2.809
Veneto	6,80%	66,10%	€ 4.950
Italia	100%	65,70%	€ 4.360

Fonte CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi e Tariffe (su dati Isvap)

TARIFFA MEDIA ADULTO E RAGAZZO PER REGIONE - Anno 2012

Media adulto	Regione	Media ragazzo
€ 626	Abruzzo	€ 2.802
€ 577	Basilicata	€ 2.620
€ 926	Calabria	€ 3.423
€ 1.047	Campania	€ 3.637
€ 633	Emilia R.	€ 2.821
€ 522	Friuli V.G.	€ 2.286
€ 674	Lazio	€ 2.948
€ 614	Liguria	€ 2.929
€ 525	Lombardia	€ 2.521
€ 690	Marche	€ 2.908
€ 531	Molise	€ 2.254
€ 498	Piemonte	€ 2.289
€ 915	Puglia	€ 3.434
€ 600	Sardegna	€ 2.724
€ 710	Sicilia	€ 3.035
€ 757	Toscana	€ 3.129
€ 439	Trentino A.A.	€ 2.025
€ 627	Umbria	€ 2.855
€ 409	Valle d'Aosta	€ 1.906
€ 551	Veneto	€ 2.562

Fonte CITTADINANZATTIVA, Osservatorio Prezzi e Tariffe (su dati Isvap)

RISCHIOSITÀ STRADALE



La sicurezza stradale non ha sesso, non ha età, non ha collocazione territoriale. Riguarda tutti noi che per lavoro, studio o per svago utilizziamo l'auto. Eppure, pur essendo questa un'azione che si ripete tutti i giorni, quella della sicurezza stradale continua ad essere un tema fortemente sottovalutato, non solo dagli stessi automobilisti, ma anche dall'opinione pubblica e dai media che si ricordano della gravità di questa situazione solo quando avvengono degli incidenti particolarmente gravi. Al verificarsi di tali eventi sembra che tutti, noi compresi, si risvegliano da una sorta di torpore rendendosi conto che gli incidenti stradali rappresentano la più grande tragedia del nostro Paese. Non solo. L'auto si può fermare, possiamo avere un malore, oppure possiamo sentirci minacciati.

Insomma, la strada è un rischio, ma c'è un rimedio efficace che permette di poterla vivere con più tranquillità. La tecnologia satellitare. Poter richiedere un soccorso immediato in qualunque momento, 365 giorni all'anno può risultare determinante tra il bene e il male. È comunque un'idea che migliora la vita!



INCIDENTI: TUTTI I NUMERI DA CONOSCERE

A cura di **ACI-ISTAT**

Diminuiscono incidenti, morti e feriti sulle strade italiane. Il Rapporto ACI-ISTAT evidenzia, infatti, nel 2011 un calo, rispetto all'anno precedente, di sinistri (205.638; -2,7%), morti (3.860; -5,6%) e feriti (292.019; -3,5%), verbalizzati dalle Forze dell'Ordine. Maggio è il mese nero, agosto quello in cui si registra il picco di mortalità, sabato il giorno con più morti, le 18:00 l'ora più critica. Di notte si verificano meno incidenti, ma più pericolosi, e i week-end sono fortemente a rischio. I giovani 20-24enni le principali vittime di incidenti mortali. Il maggior numero di incidenti, morti e feriti si verifica sulle strade urbane, ma quelli più gravi avvengono sulle extraurbane. Più sicure le autostrade.

INCIDENTI: QUANTI? Ogni giorno in Italia si verificano 563 incidenti stradali che provocano la morte di 11 persone e il ferimento di altre 800. Nel 2011 sono stati rilevati 205.638 sinistri che hanno causato il decesso di 3.860 persone e il ferimento di altre 292.019. Rispetto al 2010 si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7%), dei feriti (-3,5%) e un calo significativo del numero dei morti (-5,6%).

Nel periodo 2001/2011 gli incidenti sono scesi da 263.100 a 205.638 (-21,8%); i morti da 7.096 a 3.860 (-45,6%) i feriti da 373.286 a 292.019 (-21,8%). Diminuito anche l'indice di mortalità (morti ogni 100 incidenti): 1,88 nel 2011 rispetto al 2,70 del 2001.

In confronto all'obiettivo europeo 2010 (la riduzione della mortalità stradale del 50%), l'Italia non raggiunge il target nemmeno nel 2011, ma fa meglio della media europea (-44,5%). Il nostro Paese si colloca al quattordicesimo posto nella lista dei paesi più virtuosi dell'UE a 27, con una riduzione del 45,6%. Meglio di noi, tra gli altri, Spagna (-62,7%), Irlanda (-54,7%) e Francia (-51,4%). Come noi il Regno Unito. Peggio di noi, invece, Austria (-45,4%), Germania (-42,6%) e Belgio (-41,1%).

INCIDENTI: DOVE? Il 76,4% degli incidenti si è verificato sulle strade urbane, con 1.744 morti (45,2% del totale) e 213.001 feriti (72,9%). Sulle autostrade si sono verificati 11.007 incidenti (5,4% del tot.), con 338 decessi (8,8%) e 18.515 feriti (6,3%). Rispetto al 2010, si osserva una riduzione dell'incidentalità su tutti gli ambiti stradali (-2,7) e una diminu-

Nel 2011 si sono registrati in Italia 205.638 incidenti stradali con lesioni a persone. Rispetto al 2010, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7%) e dei feriti (-3,5%) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6%).

Il mese che ha fatto registrare più incidenti è maggio anche se è agosto che ha fatto registrare il tasso di mortalità maggiore. Il venerdì e il sabato sono i giorni più neri soprattutto nella fascia oraria notturna dove i giovani sono le vittime più coinvolte.

I veicoli più coinvolti in incidenti stradali sono le auto: 255.471 (66,1% del totale), al secondo posto i motocicli. Seguono: autocarri (6,8%), ciclomotori (5,4%) e biciclette (4,5%). Rispetto al 2010, il numero di biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni è aumentato del 12%.

zione significativa del numero dei morti in ambito autostradale (-10,1%), grazie anche all'implementazione del sistema "Tutor", introdotto nel 2006 e diffuso su un numero sempre crescente di tratte autostradali.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse autostrade): 4,7 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi: 1,1 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade l'indice di mortalità è pari a 3,1: un punto e mezzo in meno rispetto alle strade extraurbane.

Nei grandi Comuni italiani si verifica circa un terzo (32,8%) degli incidenti stradali urbani: Roma 10,3%, Milano 7,2%, Genova 2,7% e Torino 2,2%. L'indice di mortalità, più alto si registra a Napoli (1,8), Venezia (1,6), Messina (1,4), Catania (1,3) e Palermo (1,2) il più basso, invece, a Trieste (0,3), Genova (0,4) e Milano (0,4). Per quanto riguarda, invece, le strade fuori dall'abitato, l'indice di mortalità raggiunge il livello più alto a Trieste (5,3), Catania (4,9) e Firenze (4,0).

INCIDENTI: QUANDO? Il maggior numero di incidenti e di decessi si è verificato a maggio (20.274 sinistri con 367 morti), mese con la media giornaliera più alta (654 incidenti e 12 vite spezzate). Gennaio è il mese con il numero più basso di incidenti (13.925; media giornaliera 449); Marzo quello che ha fatto registrare il minor numero di morti sulle strade (258; media giornaliera 8).

In città la frequenza più elevata di incidenti si colloca a maggio (15.657; media: 505); la più bassa a gennaio (10.492; media: 338). Il maggior numero di morti si registra a maggio (175), ma il tasso di mortalità più alto lo fa registrare agosto (1,4), seguito a ruota da gennaio (1,3); il più basso si registra, invece, a marzo (0,9).

Il venerdì è il giorno "nero" per incidenti (32.121: 15,6% del totale) e feriti (44.229: 15,1%). Il maggior numero di morti si registra, invece, al sabato (641; 16,6%), seguito da domenica (606; 15,7%). L'indice di mortalità più alto è nel fine settimana: 2,8 morti ogni 100 incidenti la domenica, 2,2 il sabato.

Il picco più elevato di incidentalità durante l'arco della giornata si registra intorno alle ore 18:00 (15.756 incidenti; 261 morti; 22.617 feriti), quando all'incremento del traffico per gli spostamenti lavoro-casa si aggiungono fattori psico-sociali come lo stress e la stanchezza, unitamente alle difficoltà di percezione visiva do-

vute alla riduzione della luce naturale.

L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media (1,9) dalle 21 alle 7 del mattino, raggiungendo il valore massimo intorno alle ore 5 (6 decessi ogni 100 incidenti).

Nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6 si sono verificati 29.223 incidenti stradali (14,2% del tot.) che hanno causato il decesso di 984 persone (25,5%) e il ferimento di altre 46.359 (15,9%).

Gli incidenti del venerdì e sabato notte sono pari al 40,7% del totale degli incidenti notturni; i morti e i feriti del venerdì e sabato notte rappresentano, rispettivamente, il 42,8% e il 43,3%.

INCIDENTI: COME? La maggior parte degli incidenti stradali (74,7%) avviene tra due o più veicoli. Il 25,3% riguarda, invece, veicoli isolati. Più ricorrente lo scontro frontale-laterale (71.069 casi: 34,6% tot.) con 883 morti (22,9%) e 104.638 feriti (35,8%), seguito dal tamponamento che registra 37.749 casi, con 364 morti e 62.389 persone ferite. Al secondo posto per quanto riguarda i morti (610) ed al primo per indice di mortalità (4,8), gli scontri frontali. Quanto a indice di mortalità, dopo gli scontri frontali, troviamo l'urto con ostacolo accidentale (4,2), fuoriuscita o sbandamento (3,9), l'investimento di pedone (2,9) e la caduta da veicolo (1,7). L'indice di mortalità più basso (0,8) lo fanno registrare sia la frenata improvvisa che lo scontro laterale.

INCIDENTI: PERCHÉ? La guida distratta o andamento indeciso (42.869; 16,9% del totale), il mancato rispetto delle regole di precedenza e del semaforo (42.095; 17,5%) e la velocità elevata (29.231; 11,5%) sono le prime tre cause di incidente: da sole costituiscono il 45,2% dei casi.

INCIDENTI: CHI? La classe di età in cui si registra il maggior numero di decessi è quella compresa tra i 20 e 24 anni per entrambi i sessi. Valori molto elevati si riscontrano, per gli uomini, anche in corrispondenza delle fasce di età 25-29, e 35-39 anni. Per le donne, invece, i picchi maggiori si registrano oltre che tra i 20 e i 24 anni anche per le età più anziane (75-79 e 80-84 anni), nelle quali le donne risultano coinvolte soprattutto nel ruolo di pedone.

Nel 2011 i conducenti morti e feriti sono dimi-

nuiti, rispettivamente, del 5,2% e del 3,2%. In aumento risultano, invece, le donne: +4%, da 304 a 317 decessi.

Tra i conducenti deceduti (2.690, 69,7% sul totale dei morti) i più colpiti sono quelli di età compresa tra i 20 e i 39 anni. In notevole svantaggio gli uomini: il numero dei morti risulta, infatti, 7 volte superiore a quello delle donne; quello dei feriti 2 volte.

Il numero, in valori assoluti, dei decessi tra i conducenti è, per entrambi i sessi, più elevato sulle altre strade extraurbane (escluse autostrade). Rispettivamente: 1.206 uomini e 171 donne. Il numero dei feriti risulta, invece, molto più elevato sulle strade urbane, dove, come abbiamo visto, si verifica la stragrande maggioranza degli incidenti. Le strade extraurbane risultano il luogo più pericoloso, per entrambi i sessi: 2,3 conducenti uomini e 1 conducente donna morti ogni 100 conducenti coinvolti in incidenti stradali.

I conducenti più colpiti risultano gli uomini alla guida di autovetture e motocicli (974 e 837 morti, complessivamente il 76,3% del totale). Tra le donne, invece, si muore quasi esclusivamente alla guida di auto: 214 decedute, 67,5% sul totale dei decessi tra le donne.

Il 2011 fa registrare un'allerta bicicletta: + 7,2% di conducenti morti e + 11,7% di feriti. Le biciclette rappresentano il terzo veicolo, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti.

Fra le persone coinvolte in incidenti stradali, i pedoni sono tra i soggetti più deboli. Il rischio è particolarmente alto per la popolazione anziana. Per i morti, il valore massimo (96) si registra

nella fascia tra 80 e 84 anni; per i feriti (1.594) in quella tra 70 e 74 anni. I pedoni donna risultano fortemente a rischio tra i 75 e gli 84 anni. Mentre, rispetto al 2010, il numero di morti tra i pedoni risulta in diminuzione (-4,1%), la flessione è decisamente più contenuta (-1,2%) per quanto riguarda i feriti.

Tra i passeggeri, morti e feriti, risultano concentrati, per entrambi i sessi, nella classe di età 15-24 anni (19.034, pari al 27,16% del totale). Colpiti anche i bambini tre 0 e 9 anni (5.245, tra morti e feriti, il 7,5% del totale), fatto che evidenzia la necessità di mantenere alta l'attenzione sul corretto utilizzo dei dispositivi di sicurezza e dei sistemi di ritenuta studiati per i bambini. Dal confronto con il 2010 si rileva, per i passeggeri, una diminuzione sia dei morti (-9,1%), che dei feriti (-5,2%).

INCIDENTI: COSA? I veicoli più coinvolti in incidenti stradali sono le auto: 255.471 (66,1% del totale), responsabili del 44,2% dei decessi. Al secondo posto i motocicli (54.181; 14,0%), i quali, malgrado la percentuale decisamente più bassa rispetto alle auto, sono responsabili del 32,1% dei decessi. Seguono: autocarri (6,8%), ciclomotori (5,4%) e biciclette (4,5%). Rispetto al 2010, il numero di biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni è aumentato del 12%.

L'indice di mortalità più alto è quello di motocicli e quadricicli (1,7), più del doppio di quello delle auto (0,7). Ma doppio rispetto alle auto è anche quello delle bici (1,6), mentre quello dei ciclomotori (0,8) è sostanzialmente identico a quello delle auto.

La classe di età più a rischio è quella compresa tra i 20 e 24 anni per entrambi i sessi. Valori molto elevati si riscontrano, per gli uomini, anche in corrispondenza delle fasce di età 25-29, e 35-39 anni. Per le donne, invece, i picchi maggiori si registrano anche per le età più anziane.

Angelo Sticchi Damiani – Presidente ACI

"I dati dimostrano come le nostre strade diventino ogni anno più sicure ma c'è ancora tanto da fare: gli incidenti derivano da una scarsa cultura degli utenti della strada e ACI ha definito un sistema di formazione continua con nuovi programmi per il conseguimento della patente, corsi di guida sicura, attività di educazione dei genitori per l'uso dei seggiolini, servizi specifici per le utenze deboli. Va poi sottolineato che i sinistri sono diminuiti del 22% in 10 anni ma le tariffe RCAuto non hanno seguito lo stesso andamento. Per consentire un ribasso delle polizze, ACI ha presentato al Governo un progetto di legge in grado di ridurre del 40% i costi a carico delle famiglie, contrastando soprattutto il fenomeno delle frodi: speriamo veda presto la luce".

Enrico Giovannini - Presidente Istat

"Quest'anno ha visto il consolidamento del modello organizzativo decentrato istituito con il protocollo di intesa nazionale ed è stata rafforzata la collaborazione con tutti gli organi di rilevazione territoriali. Su queste basi costruiremo una nuova architettura di indagine che entro il 2015 dovrà portare alla realizzazione di un sistema unico di acquisizione dei dati in accordo con il processo di digitalizzazione già avviato".

DALL'EUROPA UNA SPINTA ALLA SICUREZZA

Intervista **Antonio Cancian**

Rappresentante Italiano Commissione Trasporti UE

Lo scambio di informazioni tra veicoli ed infrastrutture, saranno determinanti nei prossimi anni per rendere più sicure le strade, decongestionare il traffico e far vivere ai cittadini europei la mobilità in maniera serena e non con ansia o pericolo.



Con il Programma d'azione europeo 2001-2010 sono stati realizzati sensibili progressi, oltre ad esser stato un forte catalizzatore per l'UE e per i singoli Stati membri per incentivare gli sforzi volti a migliorare la sicurezza stradale. Con il nuovo Piano,

scadenza 2020, si cerca ora di fare il salto di qualità nel contrasto alla rischiosità stradale, intervenendo su una serie di obiettivi strategici partendo dallo sviluppo e diffusione delle tecnologie intelligenti. E in tal senso, la tecnologia satellitare giocherà in futuro un ruolo da protagonista assoluto.

Con il piano europeo 2011-2020 in materia di sicurezza stradale, quali obiettivi intende perseguire l'Ue?

Il nuovo Programma Europeo 2011-2020 intende riconfermare l'obiettivo di una riduzione del 50% delle vittime della strada e lascia comunque agli Stati membri la definizione del proprio obiettivo di lungo termine, basandosi sul livello di sicurezza di partenza e concentrando le proprie azioni sulle aree per le quali le prestazioni di sicurezza sono più carenti.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, quali sono le linee d'azione?

Per raggiungere questo risultato sarà necessario lavorare sul miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada, rafforzare l'applicazione della normativa stradale, migliorare la sicurezza delle infrastrutture e aumentare l'utilizzo delle moderne tecnologie a bordo e per la gestione del traffico oltre a migliorare i servizi di assistenza e di emergenza.

Il nuovo Programma Europeo 2011-2020 intende riconfermare l'obiettivo di una riduzione del 50% delle vittime della strada e lascia comunque agli Stati membri la definizione del proprio obiettivo di lungo termine.



Il nostro Paese è pronto a recepire le direttive europee?

L'Italia lavora attivamente ed a più livelli per perseguire questi obiettivi. Nel corso della mia attività parlamentare ho avuto in più occasioni la possibilità di partecipare a momenti di informazione/formazione promossi dai livelli locali oltre che di lavorare a Bruxelles con il nostro governo su questo tema.

Come giudica i risultati italiani di questi ultimi anni – anche rispetto a quelli di altri Paesi europei – in materia di sicurezza stradale?

I risultati italiani sono in linea con la media europea, nel decennio precedente il numero di fatalità è sceso in Italia del 42%, con una media annuale del -6%. Anche nel settore della gestione delle infrastrutture siamo all'avanguardia, i nostri concessionari partecipano attivamente alle principali iniziative europee in materia di gestione intelligente, e quindi sicura, delle strade.

Presto sarà obbligatorio il sistema eCall sulle auto. Insomma, la maggior sicurezza sulle strade passa dalle tecnologie intelligenti?

Assolutamente. L'interazione tra utente mezzo ed infrastruttura è un settore in cui gli sviluppi tecnologici hanno margini molto ampi di applicazione. Credo fortemente nella politica di promozione dei Sistemi di Trasporto Intelligen-



te (ITS) promossa a livello europeo, senza pensare però di delegare alla tecnologia la gestione dei mezzi. Ricordo che il settore in cui investire è la formazione dell'utente, anche all'utilizzo sicuro delle tecnologie di bordo.

Infine una domanda. I dati confermano che le scelte adottate sono efficaci. Resta il fatto che i numeri sull'incidentalità stradale sono ancora tragici e bisogna moltiplicare gli sforzi. In quale direzione?

Nelle direzioni che ho menzionato all'inizio, proseguendo un trend di diminuzione delle fatalità. Aggiungo una nota su un aspetto molto importante, ovvero la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. In questo ambito in Italia sono stati brevettati sistemi di blocco del motore in presenza di abusi che vanno analizzati per considerarne l'adozione su scala nazionale o comunitaria.

Con il sistema di chiamata di emergenza, l'eCall, si cercherà di ottenere i risultati sperati. Viasat su questo fronte offre già ai suoi clienti dispositivi in grado di attivare i soccorsi richiesti: ambulanza, carro attrezzi o forze dell'ordine.

I numeri stanno lì a dimostrare che le strade italiane sono diventate più sicure, anche se permangono ancora delle differenze tra le diverse categorie di utenti, tra le tipologie di strade e tra le varie aree territoriali.

Non possiamo e non dobbiamo accontentarci dei risultati raggiunti altrimenti svanirebbero rapidamente anche gli effetti degli sforzi fatti. Stiamo quindi lavorando con orizzonte temporale al 2020.

BENE COSÌ MA SI PUÒ FARE DI PIÙ

Intervista con **Sergio Dondolini**

Direttore Generale per la Sicurezza Stradale – Ministero Infrastrutture e Trasporti

I dati statistici indicano inequivocabilmente come le strade italiane siano più sicure. Il nostro Paese, infatti, è in linea con la media europea e con un trend positivo iniziato fin dal 2011. Però è necessario lavorare ancora, perché troppe donne e uomini restano ancora oggi coinvolti in incidenti stradali, spesso con conseguenze drammatiche.



partito già dal 2001. Nel periodo 2001-2011 si è infatti registrata una flessione della mortalità pari a 45,6%. Questo risultato ci ha permesso di avvicinarci all'ambizioso obiettivo di riduzione della mortalità del 50% che avevamo condiviso con l'Europa.

Le strade italiane sono diventate quindi più sicure, consolidando la consapevolezza che in questo settore molto si può fare.

E quali sono gli obiettivi realisticamente raggiungibili nella prossima legislatura?

Il miglioramento della sicurezza

Direttore, cosa lasciano in eredità in tema di sicurezza stradale i 5 anni appena trascorsi?

Gli ultimi 5 anni sono stati caratterizzati da una riduzione dell'incidentalità di circa l'11% che ha comportato anche una significativa riduzione della mortalità pari a circa il 25%. Il miglioramento della sicurezza stradale in questi anni è in linea con la media europea e con un trend

stradale per non esaurirsi deve essere sostenuto da azioni strutturali, sistematiche e continue. Non possiamo e non dobbiamo accontentarci dei risultati raggiunti altrimenti svanirebbero rapidamente anche gli effetti degli sforzi fatti. Stiamo quindi lavorando con orizzonte temporale al 2020, insieme alla Commissione ed agli altri stati europei, per raggiungere l'obiettivo di una ulteriore riduzione

del 50% della mortalità stradale. In termini quantitativi questo significa dover scendere al 2020 al di sotto della soglia dei 2045 decessi/anno. Per raggiungere questo risultato abbiamo quasi completato la predisposizione di un nuovo Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale che, in linea con le indicazioni ed i target stabiliti in sede europea, individua le strategie e le misure da attuare.

Comunque sia, come detto, l'analisi sull'incidentalità registra una tendenza al miglioramento. Dovuta a quali fattori?

Sicuramente un peso notevole ha avuto l'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e le azioni realizzate attraverso i suoi programmi di attuazione che hanno portato all'avvio sul territorio di numerosi interventi finalizzati alla sicurezza. Molta efficacia hanno avuto anche le misure di carattere legislativo introdotte, dalla patente a punti all'inasprimento delle sanzioni per comportamenti a elevato rischio fra i quali ricordo quelli per guida sotto l'effetto di alcool. Tutta questa attività è stata utile per creare quelle sinergie con tutti gli altri attori che operano nel campo per diffondere una nuova cultura della sicurezza stradale, anche attraverso la comunicazione e l'educazione nelle scuole. Se c'è un settore in cui è importante la partecipazione attiva e responsabile della società civile, questo è proprio la sicurezza stradale. È necessario che tutti diano il loro contributo.

Quali i comportamenti a rischio ancora riscontrabili?

L'eccesso di velocità, l'assunzione di alcool come pure l'uso del telefonino alla guida o, più in generale la distrazione, sono sicuramente fattori di rischio che influiscono sull'incidentalità stradale. Su questi è certamente fondamentale tenere alto il livello dell'azione di controllo. Tuttavia questa, da sola, ben difficilmente potrà essere così capillare e sufficiente per eliminare ogni situazione di pericolo. Occorre quindi incidere sulla consapevolezza dei rischi e sul rispetto degli altri anche attraverso altri strumenti. Per questo la formazione e l'educazione stradale fin da bambini hanno una importanza notevole per



determinare dei mutamenti diffusi e stabili nei comportamenti degli utenti della strada che possano portare a migliorare la percezione del rischio e la corretta stima delle proprie capacità.

L'Ue con l'introduzione dei sistemi intelligenti e dell'eCall, qui da noi con la Scatola Nera anche per le auto. La strada ormai è segnata: la tecnologia ci salverà?

La promozione dell'utilizzo delle tecnologie per migliorare la sicurezza stradale costituisce uno dei sette punti indicati dalla Commissione europea per raggiungere gli obiettivi 2020.

Ogni sistema di sicurezza che effettivamente aiuti a prevenire o a compensare l'errore umano o a ridurre le conseguenze degli incidenti può diventare un efficace mezzo di contrasto e/o di riduzione della gravità degli incidenti.

In ogni caso sistemi per il controllo avanzato del veicolo mirati a migliorare le condizioni di sicurezza, attraverso informazioni relative allo stato del guidatore, del veicolo, dell'ambiente circostante, o all'eventuale effettuazione in modo automatico di alcune manovre tipiche della conduzione del veicolo, rappresentano ausili tecnologici sperimentati e ormai fruibili dalla cui diffusione può derivare un significativo miglioramento per la sicurezza.

Allo stesso modo dall'eCall e dalla scatola nera potranno derivare sia benefici diretti quali la possibilità di migliorare gli interventi di emergenza post incidente sia benefici indiretti quali la possibilità di disporre una serie di dati e informazioni utili ad approfondire la conoscenza del fenomeno incidentale.

La promozione dell'utilizzo delle tecnologie per migliorare la sicurezza stradale costituisce uno dei sette punti indicati dalla Commissione europea per raggiungere gli obiettivi 2020. La Scatola Nera è certamente utile per gli utenti delle strade.

La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa ed è necessario che tutti diano il loro contributo: Istituzioni, Enti, Aziende, Associazioni. Tutti devono fare la loro parte per portare a casa risultati apprezzabili.

LA REGIONE PIEMONTE “SPOSA” LA PINK BOX

Sempre più donne utilizzano l'auto per i propri spostamenti. Maggiore “utenza attiva della strada” a fronte di una maggiore autonomia femminile. Da qui l'idea di dotare le automobiliste di uno strumento tecnologico come la “Scatola Rosa” per rispondere alla loro domanda di protezione e sicurezza.



Intervista con **Barbara Bonino**
Assessore ai Trasporti, Infrastrutture,
Mobilità e Logistica - Regione Piemonte

La sicurezza sulla strada è un'esigenza collettiva. E la sicurezza stradale per le donne è strettamente connessa non solo alla possibilità di subire o provocare incidenti automobilistici ma anche al rischio di subire aggressioni, rapine e violenze di ogni tipo. Ecco perché la Pink Box risulta indispensabile per far fronte ad eventuali rischi come incidenti, guasti meccanici o, peggio, aggressioni e atti di violenza. La Regione Pie-

monte ha recentemente “sposato” la Pink Box attraverso una iniziativa importante.



La sicurezza stradale in Piemonte si tinge di rosa. Ci può raccontare l'iniziativa appena lanciata della Pink Box?

L'iniziativa è stata ideata e organizzata in collaborazione con la Fondazione Ania per la sicurezza stradale con la quale abbiamo avviato

ormai da due anni un proficuo percorso di iniziative e progetti. Il protocollo d'intesa che abbiamo siglato nel 2011 comprendeva anche la messa a disposizione, da parte di Fondazione Ania, inizialmente di 500 Pink Box, costruite da Viasat Group. La distribuzione è avvenuta in due fasi. Nella prima, abbiamo richiesto alle varie Aso di indicarci i nominativi di dipendenti donne che, per ragioni di lavoro, erano costrette frequentemente a spostarsi con la macchina nelle ore serali o notturne: a tutte quelle che hanno accettato è stata consegnata la scatola rosa. Nella seconda fase abbiamo messo a disposizione tutti i dispositivi restanti, con la formula del concorso già sperimentata con successo da Ania in altre regioni.



Chi sono o possono essere le principali utenti della Pink Box?

Tutte le automobiliste piemontesi dovrebbero essere interessate a disporre di questo strumento, che è estremamente utile, anche solo per cavarsi d'impiccio in caso di guasto o malfunzionamento della macchina. Certo che, dal punto di vista della sicurezza, soprattutto le donne che sono costrette a fare i turni nelle ore serali o notturne dovrebbero tutte dotarsi della Pink Box, come misura di autotutela.

Crede che ci siano le condizioni perché questa iniziativa possa essere ripresa a livello nazionale?

Crediamo di sì, peraltro ci risulta che Fondazione Ania abbia già effettuato negli anni scorsi delle iniziative di questo genere, anche se il maggior successo di partecipazione si è avuto proprio con il concorso dell'8 marzo scorso dedicato alle donne piemontesi.

Come far arrivare il messaggio che oggi proteggersi si può, basta volerlo? Che vivere la mobilità stradale con più tranquillità è possibile?

La linea che abbiamo tenuto sin dall'insediamento dell'attuale Giunta regionale è che non basta inasprire controlli e sanzioni per migliorare la sicurezza stradale, è necessaria innanzitutto un'educazione ad un corretto stile di gui-

da. Educazione che passa attraverso i corsi di guida sicura, i programmi di insegnamento nelle scuole e le campagne di comunicazione. Il protocollo d'intesa che abbiamo siglato con Fondazione Ania ci consentirà di attivare altre iniziative che ora sono allo studio.

Infine Assessore, come la Regione Piemonte intende intervenire sul tema più generale della Sicurezza Stradale? Avete in mente iniziative o proposte?

È evidente che stiamo attraversando un periodo difficile dal punto di vista economico per l'ente regionale, ma siamo convinti che su un tema fondamentale come la sicurezza stradale non si possa fare spending review. Servono fondi ingenti per sistemare i numerosi tratti stradali in tutto il Piemonte che, secondo i dati desunti dalle statistiche sull'incidentalità, sono ritenuti più pericolosi. In più, occorre intervenire maggiormente sulla manutenzione stradale. Le risorse a disposizione non bastano e per questo motivo stiamo analizzando possibili soluzioni per reperire nuovi fondi da destinare a questo tipo di interventi. Per quanto riguarda invece, il lato della prevenzione, abbiamo intenzione di coinvolgere altri soggetti privati per mettere a punto iniziative di comunicazione e informazione rivolte in particolar modo ai giovani e ai neopatentati.

La sicurezza stradale per le donne è strettamente connessa non solo alla possibilità di subire o provocare incidenti automobilistici, ma anche al rischio di subire aggressioni, rapine e violenze di ogni tipo.

Pensando proprio alla sicurezza delle donne la Pink Box permette di lanciare un SOS e di ricevere immediatamente sul posto, soccorsi immediati (carro attrezzi, ambulanza o anche la polizia se ci si sentisse minacciati), grazie alla Centrale Operativa Viasat, attiva 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

COMUNICARE ED INFORMARE PER MIGLIORARE

Intervista con **Umberto Guidoni**
Segretario Generale Fondazione Ania

L'Italia non ha centrato gli obiettivi Ue ma non dobbiamo vedere il bicchiere mezzo vuoto: molte cose positive sono state fatte, soprattutto in termini di educazione delle nuove generazioni.

I ragazzi se debitamente formati, acquisiscono una maggiore consapevolezza dell'importanza del rispetto delle regole al volante. La sicurezza stradale deve beneficiare di costante opera di comunicazione e informazione.



Quando si parla di sicurezza stradale oggi in Italia non si può non considerare i molti risultati positivi ottenuti, a partire dalla riduzione del numero dei morti. Quando si parla di sicurezza stradale non si può non pensare all'importanza della tecnologia che incide sensibilmente sullo stile di guida degli automobilisti.

Quella stessa tecnologia che ancora oggi fatica ad essere utilizzata da tutti ma che è il centro delle azioni legislative proprio per rendere le nostre strade più sicure.

Sicurezza Stradale in Italia oggi. Se dovesse brevemente fare qualche valutazione sul tema direbbe che ...?

La situazione complessiva è sicuramente migliorata rispetto a 10 anni fa, ma ancora non è stato fatto abbastanza. Nel 2011 in Italia sono morte 3860 persone a causa di incidenti stradali. Il calo rispetto al 2001 si aggira intorno al 45%: in quell'anno l'Unione europea fissò l'obiettivo del dimezzamento delle vittime in 10 anni sulle strade dei paesi membri. L'Italia non l'ha centrato, ma non dobbiamo vedere il bicchiere mezzo vuoto. Molte cose positive sono state fatte, soprattutto in termini di educazione delle nuove generazioni. Come Fondazione ANIA da anni portiamo avanti progetti dedicati ai giovani: abbiamo promosso la figura del guidatore designato nelle discoteche e nei luoghi di divertimento, spiegando quanto fosse

importante in ogni comitiva la presenza di una persona che si impegnava a non bere per riportare a casa gli amici in totale sicurezza. Siamo entrati nelle scuole portando modelli di formazione in grado di spiegare ai ragazzi i rischi che si possono correre al volante. Abbiamo avviato attività dedicate ai neopatentati e ai giovani che si avvicinavano alla guida del ciclomotore. Ciò che abbiamo riscontrato nel medio periodo è che i ragazzi, se debitamente formati, acquisiscono una maggiore consapevolezza dell'importanza del rispetto delle regole al volante. Per questo siamo convinti che la sicurezza stradale debba beneficiare di una continua e costante opera di comunicazione ed informazione.

In quale maniera la tecnologia è uno dei fattori che più di ogni altro ha con-

tribuito (e contribuisce) alla sicurezza stradale?

Il sistema "Tutor" nelle autostrade rappresenta un modello di eccellenza italiano. Se è vero che l'Italia non ha raggiunto complessivamente l'obiettivo del dimezzamento dei morti sulle strade, è altrettanto vero che nelle autostrade e, in particolare, nelle tratte controllate dal sistema Tutor, quell'obiettivo è stato addirittura superato. A livello europeo c'è molta attenzione alle nuove tecnologie messe a servizio della sicurezza stradale: il sistema e-call che dovrà essere installato obbligatoriamente sui veicoli di nuova immatricolazione dal 2015 ne è un esempio. Avere a disposizione un sistema che consente di ottimizzare tempi e modalità di intervento in caso di incidente, può aiutare a salvare molte vite.

Scatola Nera o Pink Box che sia, quanto questi strumenti hanno il pregio di incidere sugli stili di guida degli automobilisti?

La diffusione di questi strumenti non è ancora massima, ma le prospettive di sviluppo sono assai interessanti in termini di sicurezza stradale. Ad oggi la presenza di un dispositivo come la scatola nera, porta a responsabilizzare l'autista. In futuro l'interconnessione di questi strumenti con le varie parti del veicolo, porterà a raccogliere sempre più informazioni sugli stili di guida. Informazioni che, una volta analizzate, consentiranno di correggere eventuali errori che si commettono al volante.

Come è iniziato l'anno per la Fondazione Ania per la sicurezza stradale?

Il 2013 della Fondazione ANIA è cominciato all'insegna della collaborazione con le forze dell'ordine. A gennaio si è conclusa la seconda edizione di "Adotta una strada", iniziativa realizzata con l'Arma dei Carabinieri, che si è sviluppata su 5 strade statali scelte tra le più pericolose in Italia. Su quelle arterie i Carabinieri hanno aumentato i pattugliamenti, avviando un'opera di comunicazione ed informazione sui rischi della guida in stato di ebbrezza e sul corretto trasporto dei minori in auto. Nel periodo dell'iniziativa, sulle strade prese in considerazione, è stato abbattuto drasticamente il numero di incidenti mortali. Restando sul tema della collaborazione con le



A livello europeo c'è molta attenzione alle nuove tecnologie: il sistema e-call, che dovrà essere installato obbligatoriamente sui veicoli di nuova immatricolazione dal 2015, ne è un esempio.

La presenza della scatola nera porta a responsabilizzare l'automobilista e l'interconnessione di questi strumenti con le varie parti del veicolo, porta a raccogliere sempre più informazioni sugli stili di guida.

forze dell'ordine, a marzo si è svolto "Tutor", un tour itinerante organizzato con la collaborazione della Polizia Stradale e di Aiscat e con il patrocinio della Regione Piemonte, che ha toccato 13 città italiane e che ha portato la sicurezza stradale tra i banchi delle scuole. Sempre a marzo, infine, abbiamo realizzato un'importante iniziativa legata alla festa della donna. In occasione dell'8 marzo abbiamo regalato 350 scatole rosa ad altrettante donne del Piemonte che ne hanno fatto richiesta attraverso il nostro sito internet.

Gli ITS (Intelligent Transport System) rappresentano il presente e il futuro della sicurezza. Oggi la diffusione delle tecnologie GPS nei veicoli e negli smartphone consente di osservare con maggiore tempestività e precisione ciò che avviene sulla rete stradale.

AUTOSTRADE SICURE, INTELLIGENTI... HITECH

Intervista con [Riccardo Mollo](#)

Condirettore Generale Operations e Maintenance - Autostrade per l'Italia



Dal 1999 a oggi il tasso di mortalità in autostrada si è ridotto di oltre il 70%, superando di gran lunga l'obiettivo fissato dall'Unione Europea. Scelte progettuali adeguate, best practices gestionali, soluzioni tecnologiche innovative ed educazione stradale sono tutti elementi che hanno concorso al miglioramento dei livelli di sicurezza ottenendo risultati straordinari.

Le autostrade italiane sembrano sempre più sicure. Cosa ci dicono i numeri?

La sicurezza degli automobilisti è da sempre uno degli obiettivi principali del nostro lavoro. Le nostre autostrade sono due volte più sicure della viabilità ordinaria. Dal 1999 a oggi il tasso di mortalità sulla nostra rete è stato ridotto di oltre il 70% superando di gran lunga l'obiettivo fissato dall'Unione Europea. In altre parole, rispetto al livello di incidentalità del 1999 salviamo ogni anno 300 vite. Un risultato di cui siamo fieri e raggiunto anche

grazie al Safety Tutor, il sistema di controllo della velocità media che è attualmente installato su circa 2.500 chilometri, pari al 39% della rete autostradale del gruppo. La sicurezza passa anche attraverso la riqualificazione delle infrastrutture e per questo è stata aumentata la copertura di asfalto drenante che ormai copre praticamente il 100% della rete, se si escludono i tratti in cui non è opportuno intervenire, come quelli di montagna e in galleria. Nel 95% della rete sono stati sostituiti o ammodernati circa 2.700 chilometri di bar-

riere spartitraffico e abbiamo chiuso tutti i 1.900 varchi aperti sullo spartitraffico sostituendoli con strutture mobili per permetterne l'apertura in situazioni di emergenza. E' in pieno sviluppo il piano di sicurezza delle gallerie per l'adeguamento degli impianti di illuminazione, ventilazione, antincendio e controllo del traffico.

Si punta ad infrastrutture sempre più tecnologiche e hitec. Di quali soluzioni specifiche e innovative vi siete dotati?

Oggi la diffusione delle tecnologie GPS nei veicoli e negli smartphone ci consente di osservare con maggiore tempestività e precisione ciò che avviene sulla rete stradale. Per elaborare correttamente le informazioni, abbiamo messo a punto una piattaforma informatica innovativa, in grado di analizzare i dati generati da molte fonti, facendo diventare Autostrade il primo concessionario a livello mondiale che dispone di uno strumento di monitoraggio avanzato, senza impatto ambientale, con prospettive di evoluzione importanti per i temi di sicurezza. Può fornire tempestivamente una rappresentazione fedele e in tempo reale della situazione di viabilità su tutte le strade a supporto di chi, come noi, deve informare, decidere e operare gli interventi. Questo anticipa e conferma quello che la Commissione Europea vorrebbe ottenere dagli operatori della mobilità verso una integrazione e condivisione dei dati disponibili in "rete" in un'ottica di miglioramento del servizio e maggiore sicurezza per chi viaggia.

Alla luce dei risultati fin qui acquisiti e in virtù delle nuove disposizioni comunitarie, quali obiettivi vi prefiggete in tema di sicurezza stradale?

Gli interventi per il miglioramento e il potenziamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura sono stati già effettuati e hanno prodotto risultati di cui siamo orgogliosi. Ora bisogna incidere sui comportamenti ed è per questo che abbiamo messo in campo una serie di progetti per cercare di educare gli italiani alla cultura della sicurezza stradale. Tra le iniziative più significative, realizzate lo scorso anno, ricordo: "I 10 luoghi comuni sulla sicurezza", un quiz a premi a cui hanno partecipato oltre 300.000 italiani, lanciato in estate per sensibilizzare gli italiani al rispetto delle norme e dei comportamenti corretti al volante. L'importanza dell'ini-



ziativa è stata confermata dai risultati delle risposte degli italiani, da cui emerge un fenomeno preoccupante: la cultura della sicurezza alla guida è poco diffusa nel nostro Paese e gli italiani tendono troppo spesso a comportamenti pericolosi per la propria incolumità.

Oltre a quest'iniziativa, solo lo scorso anno abbiamo sponsorizzato il Giro d'Italia per far conoscere, al fianco della Polizia Stradale, i temi della sicurezza stradale. Abbiamo anche indetto il concorso "Scrivi il tuo messaggio e vinci", per i 6 messaggi sulla sicurezza più belli da pubblicare sui pannelli a messaggio variabile lungo la rete. Ricordo inoltre le iniziative: "Cafè Gratis" tutte le notti in Area di Servizio, l'Angolo della Prevenzione che prevede il check up gratuito per gli autotrasportatori, in collaborazione con Croce Rossa Italiana in alcune Aree di Servizio. E ancora "Piccoli Viaggiatori Sicurezza da grandi" per il corretto uso del seggiolino auto, "Parcheggi Rosa" nelle Aree di Servizio riservati a donne in dolce attesa o neo-mamme e il calendario con "I 12 mesi della Sicurezza Stradale" volta a sfatare, mese dopo mese, i luoghi comuni sui principali comportamenti di guida.

Viasat Group da anni fornisce equipaggiamenti che consentono l'attivazione dei servizi di emergenza con l'identificazione automatica dell'esatta posizione del veicolo, contribuendo a innalzare la sicurezza anche in autostrada.

Gli interventi per il miglioramento e il potenziamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura sono stati già effettuati e hanno prodotto risultati importanti. Ora bisogna incidere anche sui comportamenti per cercare di educare gli italiani alla cultura della sicurezza stradale.

Si parla di “ora d’oro” e primi “dieci minuti di platino” per indicare il tempo entro il quale un soccorso efficace contribuisce alla sensibile riduzione delle morti evitabili nonché degli esiti invalidanti.

La risposta del sistema è considerata all'altezza dei bisogni della popolazione se il mezzo di soccorso è presente sul luogo dell'evento, dal momento della ricezione della richiesta, entro 8 minuti nell'area urbana ed entro 20' nell'area extraurbana.

LA TECNOLOGIA CHE SALVA LA VITA

Intervista con [Mirella Triozzi](#)

Dirigente nazionale SMI – Sindacato Medici Italiani

Il Servizio di Emergenza Sanitaria Territoriale “118” è ritenuto la vera rivoluzione positiva del Servizio Sanitario Nazionale attuale. Oggi si riesce a dare garanzia di assistenza al cittadino nei momenti in cui un evento acuto minaccia la sua vita o comunque si verifichi un problema sanitario che richieda un pronto intervento e una rapida soluzione. E sulla strada questo avviene molto spesso.

Come funziona il servizio di emergenza sanitaria 118?

Il sistema urgenza-emergenza in Italia, viene attivato con DPR 27 marzo 1992, al fine di garantire alla popolazione un intervento di soccorso idoneo con l’obiettivo di ridurre la mortalità e gli esiti invalidanti secondari all’insorgenza di patologie acute mediche e traumatiche. Il sistema è articolato in una Fase di Allarme e prima risposta sul territorio, garantita dalle Centrali Operative 118 e dai mezzi di soccorsi dislocati nelle postazioni territoriali e in una Fase di Risposta Ospedaliera articolata in livelli di complessità. L’assistenza al paziente non inizia con il suo ingresso in ospedale, ma già sul luogo dell’evento, riducendo così quell’intervallo “privo di terapia”, fondamentale ai fini dell’abbattimento delle sequele mortali o invalidanti della malattia acuta.

Quanta parte degli interventi che si effettuano in regime di 118 sono conseguenze di incidenti stradali?

La strada, si sa, costituisce un rischio e gli incidenti rappresentano un fenomeno ancora oggi molto frequente. Oltre il 15% delle richieste di soccorso avvengono a seguito di incidenti stradali. Un’enormità! Secondi solo alle richieste di soccorso che provengono da casa, principalmente per patologie mediche.

Qual è il costo sociale conseguente agli incidenti stradali?

Secondo il “Rapporto Italia 2010” di URISPES, nel 2008, il numero di incidenti stradali è stato pari a 218.963 (+0,04% rispetto al 2007) e ha causato il ferimento e la morte, rispettivamente, di 310.739 persone (-4,6% rispetto al 2007) e 4.731 persone (-7,8% rispetto al 2007). Il costo medio di un incidente stradale è pari a 131.600 euro (Istat). Quindi, il costo complessivo degli incidenti stradali nel 2008 è di 28,8 miliardi di euro. Il costo degli incidenti nel solo 2008, 28,8 miliardi di euro, equivale ad un costo pro capite per la collettività di circa 480 euro l’anno.

Che ruolo gioca il fattore tempo in termini di vite salvate e di riduzione dell’entità del danno?

Negli incidenti stradali, la maggior parte dei danni sono lievi, nel 15% circa dei casi le lesioni sono gravi e a rischio di peggioramento, nel 5% sono gravissime con elevato rischio per la vita: il 50% di questi determina la morte del soggetto.

La maggior parte dei decessi avviene entro i primi minuti dall’evento (morte immediata), altri vengono definite “morti evitabili”, avvengono nelle prime ore e si possono preservare vite umane se le complicanze del trauma vengono



prontamente e adeguatamente trattate.

Si parla di “ora d’oro” e primi “dieci minuti di platino” per indicare il tempo entro il quale un soccorso efficace contribuisce alla sensibile riduzione delle morti evitabili, nonché degli esiti invalidanti. La risposta del sistema è considerata all’altezza dei bisogni della popolazione se il mezzo di soccorso idoneo è presente sul luogo dell’evento, dal momento della ricezione della richiesta di soccorso, entro 8 minuti nell’area urbana ed entro 20’ nell’area extraurbana, garantendo un intervento di soccorso qualificato ed un trasporto protetto fino al ricovero nel presidio ospedaliero più attrezzato a risolvere il problema del traumatizzato.

Un’auto dotata di sistemi di allarme automatici o anche manuali in caso di malore o incidente, quanto agevolerebbe il soccorso medico?

L’introduzione di sistemi di allarmi automatici è certamente una prospettiva interessante e va incrementata. Credo che comunque siano essenziali per la riuscita di un intervento di soccorso. Lo agevolerebbe molto, poiché contri-



buisce a ridurre i tempi dell’allarme sanitario (la chiamata al 118) e, quindi dei tempi della risposta.

L’organizzazione dei soccorsi è in continua evoluzione, così come le tecnologie utilizzate. Quanti passi avanti sono stati fatti nel corso degli anni?

Negli anni è aumentata la capillarità sul territorio dei mezzi di soccorso, delle professionalità mediche e infermieristiche dedicate al sistema di emergenza territoriale, attraverso una formazione specifica, i mezzi e gli strumenti sono stati adeguati al soccorso avanzato. Tutte cose importanti che però risultano decisive se il soccorso è eseguito in tempo utile.

L’introduzione di sistemi di allarmi automatici è certamente una prospettiva interessante e va incrementata. Credo che comunque siano essenziali per la riuscita di un intervento perché riducono il tempo dei soccorsi.

I dispositivi satellitari Viasat attivano automaticamente in caso di crash, o manualmente, il soccorso medico a seguito di incidente stradale. In questo senso rappresentano veri e propri prodotti “salva-vita”.

Il primo intento della Polizia Stradale è quello di essere vicini ai cittadini che si muovono, per assicurare loro libertà di circolazione e garantire che gli spostamenti avvengano nella massima sicurezza.

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 sulle strade, la Polizia Stradale costituisce un primo baluardo alla criminalità, attraverso i servizi di vigilanza e di controllo lungo quelle arterie stradali, dove risulta più elevato il rischio per gli automobilisti e gli autotrasportatori. Le sempre migliori capacità investigative e la maggiore diffusione di dispositivi di tracking, connessi alle centrali che, ricevendo il segnale SOS, lo trasmettono immediatamente alle sale operative delle forze dell'ordine per richiedere un pronto intervento, sono determinanti per dare scacco matto all'illegalità.



za aver conseguito la patente per la relativa categoria; guidare in stato di ebbrezza con un tasso di alcool nel sangue superiore allo 0,8 g/l; mettersi al volante in stato di alterazione dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti; non fermarsi o non prestare assistenza nel caso in cui ci si trovi coinvolti in un incidente; organizzare o partecipare ad una gara di velocità non autorizzata. Oltre a contrastare queste condotte, alla Polizia Stradale è affidata la lotta contro tutte le forme di criminalità che hanno al centro la strada ed il veicolo: dal traffico nazionale ed internazionale di mezzi di illecita provenienza, alle rapine agli autotrasportatori, ai furti di veicoli o ai danni di automobilisti in sosta, alle truffe ai viaggiatori, alle frodi assicurative, alla falsificazione di documenti del mezzo o del conducente, alla manomissione del dispositivo cronotachigrafo.

Ogni giorno gli equipaggi della Polizia Stradale - circa 1.500 tra rete autostradale e stradale - soccorrono 1.200 automobilisti in difficoltà per un guasto meccanico o per malessere di uno dei passeggeri.

SCACCO MATTO ALL'ILLEGALITÀ

Intervista con **Vittorio Rizzi**
Direttore Polizia Stradale

Direttore Rizzi, tutto viaggia su strada, purtroppo anche l'illegalità. Quali i reati più diffusi sulle strade italiane?

Ci sono dei comportamenti che per la loro gravità e la potenzialità di mettere a repentaglio l'incolumità di chi viaggia, sono già previsti e puniti dal Codice della Strada: condurre un veicolo sen-

Entrando nello specifico cosa dicono i numeri?

L'attività investigativa condotta dalla Polizia Stradale nel 2012 ha portato a quasi 1.500 arresti e 12.500 denunce per le varie tipologie di reati che vengono commessi sulle strade.

Tra i casi più frequenti che si verificano, soprat-

tutto ai danni dei viaggiatori che fanno una pausa nelle aree di servizio, è quello del furto avvalendosi di un c.d. jammer, un abbattitore di frequenze che impedisce la chiusura automatica delle portiere dell'auto e consente ai malviventi di introdursi nell'abitacolo per asportare i bagagli e gli effetti personali. Sempre ai danni dei mezzi in sosta, preferibilmente nelle ore notturne, è stata recentemente registrata una impennata di furti di carburante anche per il suo accresciuto valore di mercato: più bande sono state sorprese in flagranza mentre, con l'aiuto di pompe elettriche, aspirano il gasolio dai veicoli commerciali mentre il conducente riposa all'interno della cabina di guida.

E' stata poi sgominata una banda che clonava le carte di credito anche ai danni degli esercizi commerciali ubicati lungo la rete autostradale: oltre alle card riprodotte, è stata rinvenuta tutta l'apparecchiatura per l'operazione, comprensiva di microtelecamera atta alla duplicazione. Sotto un profilo di crimine più articolato, diverse le associazioni delinquenziali che dopo aver acquistato veicoli di alta gamma li pagavano con assegni falsi: i mezzi, tutti immatricolati in Italia, venivano immediatamente radiati dalla circolazione ed esportati all'estero per essere commercializzati. Inoltre, sono state scoperte delle tecniche messe in campo dai conducenti di mezzi commerciali che si avvalevano di magneti o dispositivi elettronici capaci di incidere sul corretto funzionamento dei cronotachigrafi, così da non far emergere le violazioni commesse in tema di tempi di guida e di riposo o di superamento dei limiti di velocità.

La prevenzione è il primo baluardo contro l'illegalità che gira sulle strade. Quali numeri descrivono al meglio l'attività della Polizia Stradale?

Il nostro primo intento è quello di essere vicini ai cittadini che si muovono, per assicurare loro libertà di circolazione e garantire che gli spostamenti avvengano nella massima sicurezza. Ogni giorno i nostri equipaggi - circa 1.500 tra rete autostradale e stradale - soccorrono 1.200 automobilisti in difficoltà per un guasto meccanico o per malessere di uno dei passeggeri: numerose sono al riguardo le lettere di ringraziamento che pervengono da parte degli utenti soccorsi. Quotidianamente rileviamo circa 160 incidenti, che possono comportare solo danni alle cose o avere conseguenze anche gravi sulle persone: tocchiamo così con mano la sofferenza che gli inci-



denti stradali provocano, ed è per questo che mettiamo il massimo impegno per prevenirli. Ma come giustamente si osservava, siamo sulla strada anche per sanzionare i comportamenti pericolosi, tanto che nel 2012 abbiamo accertato quasi 2.500.000 di infrazioni al Codice della Strada di cui quasi 900.000 per eccesso di velocità. Abbiamo controllato 1.600.000 conducenti con etilometri e strumenti precursori per alcool, elevando circa 1.450 contestazioni; sono state infine ritirate quasi 53.000 patenti e poco meno di 45.500 carte di circolazione.

Quanto i dispositivi tracking, correlati a sistemi di allarme per richiedere un vostro immediato intervento, contribuiscono alla protezione personale?

Adottare delle misure di sicurezza sempre più sofisticate sul veicolo, come quelle che ne consentono la costante localizzazione, è certamente un modo per contribuire anche a tutelare maggiormente le persone che vi viaggiano a bordo.

La buona riuscita di un'attività info-operativa è sempre legata alla tempestività con cui si riesce ad intervenire sull'evento criminoso. In questo caso è determinante l'immediato contatto tra le aziende produttrici dei dispositivi, che sono in grado di conoscere istante per istante la posizione del veicolo, e le sale operative delle forze dell'ordine che, grazie al loro supporto, possono intercettare la traiettoria.

Adottare delle misure di sicurezza sempre più sofisticate sul veicolo, come quelle che ne consentono la costante localizzazione, è certamente un modo per contribuire anche a tutelare maggiormente le persone che vi viaggiano a bordo.

È determinante l'immediato costante contatto tra la Centrale Viasat, in grado di conoscere istante per istante la posizione del veicolo, e le sale operative delle Forze dell'Ordine. Grazie a questo supporto le strade sono più sicure.

*nel circo
della strada
puoi piangere
e far piangere*



pensaci.
3860 morti per incidenti stradali in un anno

 **ANIA**
Fondazione per la
Sicurezza Stradale



IDENTIKIT

DELL'AUTOMOBILISTA INDISCIPLINATO

Roberto Ciampicacigli
Direttore CENSIS SERVIZI

Scrive Vincenzo Borgomeo su un suo libro sulla sicurezza stradale: "È importante sapere che ogni anno in Italia le vittime da incidenti stradali si avvicinano molto al totale dei caduti del contingente USA durante il conflitto in Iraq. O che, ancora oggi, abbiamo un morto ogni due ore. Siamo di fronte quasi ad una guerra con costi diretti e indotti attorno a 30 miliardi di euro l'anno, come una manovra economica. Non possiamo più permettercelo". Insomma sembra che trasgredire per gli automobilisti italiani sia una passione che però spesso porta a tragiche conseguenze. Ma quali sono gli errori che si commettono quando siamo alla guida? Esiste un identikit dell'automobilista indisciplinato?

Prevalentemente giovane, sotto i 30 anni, molto spesso maschio. Questo non significa che superati i 30 anni si diventi tutti irreprensibili, ma la concentrazione nelle fasce giovanili è un dato di fatto e forse un target sul quale lavorare maggiormente.

Esistono territori a più alta "vocazione trasgressiva". In particolare per il mancato uso delle cinture di sicurezza o del casco le aree del Mezzogiorno sono quelle a più alto rischio.

Non c'è dubbio che la guida in stato di ebbrezza sia uno dei comportamenti più a rischio, sebbene siano in crescita i controlli e vi sia una maggiore responsabilità nei comportamenti individuali.

Spesso le campagne sulla sicurezza stradale sono mal costruite, non vanno al cuore del problema. Ciò detto ogni euro speso sulla sicurezza, anche se non totalmente efficace, è ben speso.



Direttore, esiste un identikit dell'automobilista indisciplinato?

In effetti da tutte le rilevazioni svolte in questi anni emerge un profilo – seppure sfumato – dell'automobilista indisciplinato: prevalentemente giovane, sotto i 30 anni, molto spesso maschio. Questo non significa che superati i 30 anni si diventi tutti irreprensibili ... ma la concentrazione nelle fasce giovanili è un dato di fatto e forse un target sul quale lavorare maggiormente

Nord, Sud, Centro. I numeri dicono che esiste anche una "trasgressione" più o meno a connotazione geografica?

La diffusione delle infrazioni è purtroppo pervasiva, non esistono zone franche. Esistono al contrario territori a più alta "vocazione trasgressiva". In particolare per il mancato uso delle cinture di sicurezza o del casco le aree del Mezzogiorno sono quelle a più alto rischio.

Quali le violazioni delle norme più correnti e frequenti?

Il superamento dei limiti di velocità purtroppo è al primo posto (un italiano su tre dichiara di superare i limiti), al secondo e terzo posto "trasgressioni light" quali il parcheggio in divieto di sosta e la sosta in doppia fila, trasgressioni derivanti certamente da mancato senso civico, ma anche da dotazioni forse non adeguate di aree parcheggio, specialmente nelle grandi aree metropolitane.

Comunque non mancano le good news. Se confrontiamo i dati del 1992 e del 2012 possiamo dire che la situazione è nettamente migliorata. In questi quindici anni i "reo-confessi" si sono ridotti di oltre il 50%: ad esempio nel 1997, 73 italiani su 100 dichiaravano di aver superato i limiti di velocità, nel 2012 scendono al 32% ... più ligi o più omissivi? I dati

sulla riduzione degli incidenti, dei feriti e dei morti negli ultimi anni ci fanno sperare che sia vera la prima ipotesi.

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

Non c'è dubbio che la guida in stato di ebbrezza che riguarda lo 0,7% degli italiani sia uno dei comportamenti più a rischio, sebbene siano in crescita i controlli e vi sia una maggiore responsabilizzazione nei comportamenti individuate. Il 35% degli italiani, infatti, non beve se sa di dover successivamente guidare.

La sicurezza stradale la si insegna o la si impone? È una questione di educazione e cultura o normativa e di repressione?

Non credo esista una dicotomia netta tra l'educazione e la repressione dei comportamenti sbagliati, credo ad un giusto equilibrio tra i due strumenti. Non vorrei banalizzare, ma l'educazione civica che si insegnava "ai miei tempi" trasmetteva principi e valori di condivisione sociale e di rispetto indubbiamente importanti. Ma è anche vero che i controlli – ad esempio – sul divieto di fumo negli esercizi pubblici ha modificato in pochissime settimane quelli che sembravano comportamenti stratificati difficili da rinnovare. Forse la verità sta nella saggezza del proverbio: "bastone e carota".

Altro tema importante: l'informazione. Per alcuni di sicurezza stradale si parla poco, per altri se ne parla male. Lei cosa pensa? Su questo fronte si può fare ancora molto?

Certamente sì ed almeno per tre motivi: spesso le campagne sulla sicurezza stradale sono mal costruite, non vanno al cuore del problema. Ho la sensazione poi che il claim o i testimonial utilizzati non corrispondano appieno a quella che è la segmentazione dei comportamenti e quindi dei destinatari. Infine i canali di comunicazione – specialmente quelli utilizzati dai giovani e dai giovanissimi – sono cambiati e si evolvono con una disarmante rapidità (social network), mentre la comunicazione istituzionale è ancorata a vecchi schemi e a linguaggi un po' retrò.

Ciò detto ogni euro speso sulla sicurezza – anche se non totalmente efficace – è ben speso.

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER REGIONE

	2011			2010		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	13.580	327	19.965	13.254	320	19.332
Valle d'Aosta	370	11	498	299	9	398
Lombardia	39.322	565	53.806	37.130	532	50.838
Trentino-A.Adige	2.620	59	3.578	2.991	58	3.925
Veneto	15.651	396	21.860	15.564	369	21.517
Friuli-Venezia-Giulia	3.933	103	5.137	3.604	84	4.697
Liguria	9.702	84	12.360	9.292	80	11.785
Emilia Romagna	20.153	401	28.001	20.415	400	27.989
Toscana	17.272	282	23.299	18.672	265	24.876
Umbria	2.913	79	4.074	2.856	61	4.079
Marche	6.728	109	9.874	6.535	129	9.465
Lazio	27.810	450	38.932	26.892	425	37.509
Abruzzo	4.099	79	6.377	4.058	83	6.221
Molise	657	28	1056	639	19	1008
Campania	11.129	254	17.050	10.225	243	15.294
Puglia	12.479	292	20.926	12.101	271	20.263
Basilicata	1.147	48	2.015	1.054	37	1.780
Calabria	3.378	138	5.645	2.989	104	5.116
Sicilia	14.255	279	22.004	13.283	271	20.129
Sardegna	4.206	106	6.278	3.785	100	5.798
ITALIA	211.404	4.090	302.735	205.638	3.860	292.019

Fonte Acil/Stat

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER CATEGORIA DELLA STRADA

	Autostrade e raccordi	Statali	Regionali	Provinciali	Comunali Extraurbane	Urbane	Totale
2008	12.372	13.739	1.288	17.301	6.175	168.088	218.963
2009	12.200	11.110	2.824	18.533	7.022	163.716	215.405
2010	12.079	10.411	3.582	20.065	5.218	160.049	211.404
2011	11.007	9.460	3.163	19.593	5.392	157.023	205.638
MORTI							
2008	452	823	67	1.080	233	2.070	4.725
2009	350	622	130	978	265	1.892	4.237
2010	376	538	168	1.079	170	1.759	4.090
2011	338	466	127	968	217	1.744	3.860
FERITI							
2008	20.631	23.366	1.981	27.402	9.034	228.331	310.745
2009	20.538	18.920	4.693	29.650	10.291	223.166	307.258
2010	20.667	18.135	5.796	31.862	7.892	218.383	302.735
2011	18.515	16.552	5.185	30.826	7.940	213.001	292.019
MESI 2011							
Aprile	944	842	252	1.663	433	14.065	18.199
Maggio	978	843	299	1.930	567	15.657	20.274
Giugno	968	829	267	1.823	536	14.573	18.996
Luglio	1.161	961	320	2.026	576	14.471	19.515
Agosto	1.024	936	291	1.774	529	12.214	16.768
Settembre	966	805	275	1.781	448	14.380	18.655
Ottobre	882	724	288	1.624	446	14.343	18.307
Novembre	821	696	238	1.433	370	12.257	15.815
Dicembre	896	736	232	1.406	401	11.741	15.412
Anno	11.007	9.460	3.163	19.593	5.392	157.023	205.638

Fonte Acil/Stat

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER MESE E GIORNO DELLA SETTIMANA

	2011			2010		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
MESE						
Gennaio	13.925	286	20.306	15.243	289	22.538
Febbraio	14.099	263	20.163	14.411	282	20.837
Marzo	15.673	258	22.323	16.864	314	23.966
Aprile	18.199	330	25.842	18.485	332	26.607
Maggio	20.274	367	28.212	19.405	336	27.572
Giugno	18.996	358	26.793	19.840	407	27.908
Luglio	19.515	360	28.064	21.272	450	30.086
Agosto	16.768	386	24.599	16.253	372	24.017
Settembre	18.655	350	25.757	18.047	343	25.345
Ottobre	18.307	317	25.508	18.751	328	26.659
Novembre	15.815	269	22.280	17.306	292	24.825
Dicembre	15.412	316	22.172	15.527	345	22.375
Anno	205.638	3.860	292.019	211.404	4.090	302.735
GIORNO DELLA SETTIMANA						
Lunedì	30.439	520	42.109	31.448	553	44.155
Martedì	31.101	538	42.532	31.555	505	43.099
Mercoledì	31.245	525	42.534	31.240	531	43.175
Giovedì	30.421	495	41.942	31.927	506	43.765
Venerdì	32.121	535	44.229	33.570	604	46.677
Sabato	28.725	641	42.678	29.319	702	44.459
Domenica	21.586	606	35.995	22.345	689	37.405
Totale	205.638	3.860	292.019	211.404	4.090	302.735
TIPO DI GIORNO						
Festivi	24.626	691	41.181	25.670	790	43.069
Feriali	181.012	3.169	250.838	185.734	3.300	259.666
Totale	205.638	3.860	292.019	211.404	4.090	302.735

Fonte Acil/Stat

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER SESSO E CLASSE D'ETÀ

ANNI	Maschi						Femmine					
	fino a 14 anni	da 15 a 24	da 25 a 59	60 ed oltre	imprecisata	Totale	fino a 14 anni	da 15 a 24	da 25 a 59	60 ed oltre	imprecisata	Totale
MORTI												
2001	112	1.011	2.598	1.241	380	5.342	75	276	728	489	186	1.754
2002	133	1.041	2.735	1.254	239	5.402	63	255	621	494	145	1.578
2003	105	969	2.605	1.252	223	5.154	43	236	534	467	129	1.409
2004	79	968	2.473	1.142	215	4.877	45	201	496	419	84	1.245
2005	75	921	2.364	1.010	205	4.575	56	209	466	426	86	1.243
2006	62	797	2.360	1.019	154	4.392	48	214	476	457	82	1.277
2007	69	745	2.267	940	105	4.126	26	168	390	376	45	1.005
2008	52	646	2.031	937	99	3.765	33	151	366	362	48	960
2009	41	565	1.722	922	61	3.311	30	135	330	402	29	926
2010	46	538	1.687	912	66	3.249	23	126	316	349	27	841
2011	41	469	1.568	878	49	3.005	20	132	314	362	27	855
FERITI												
2001	7.969	62.154	131.600	23.625	12.380	237.728	5.917	32.491	73.467	15.264	8.419	135.558
2002	8.670	62.165	135.366	24.478	12.013	242.692	6.356	31.614	75.139	15.603	7.088	135.800
2003	8.492	57.960	131.140	23.147	8463	229.202	5.921	29.450	71.462	14.777	5663	127.273
2004	7.960	53.793	128.467	22.848	7.587	220.655	5.723	27.495	69.453	14.579	5.274	122.524
2005	7.520	52.240	126.675	22.486	7.459	216.380	5.620	25.962	67.882	14.321	4.693	118.478
2006	7.474	50.639	123.734	22.933	8.199	212.979	5.806	25.937	68.268	14.886	5.079	119.976
2007	7.205	48.664	119.667	22.569	8.077	206.182	5.475	24.977	67.130	15.092	6.994	119.668
2008	7.062	45.132	111.200	22.820	7.666	193.880	5.362	24.037	65.429	15.200	6.837	116.865
2009	6.815	44.988	109.045	23.232	6.588	190.668	5.426	23.953	65.016	15.656	6.539	116.590
2010	7.137	42.637	106.499	23.388	5.604	185.265	5.629	24.120	66.350	15.805	5.566	117.470
2011	7.009	39.735	103.717	23.845	4.470	178.776	5.492	22.983	64.438	16.045	4.285	113.243

Fonte Acillstat

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER GRANDI COMUNI

	2010			2011		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Torino	3.729	29	5.666	3.575	29	5.483
Milano	12.085	58	16.294	11.604	53	15.593
Verona	1.606	27	2.083	1.606	17	2.095
Venezia	722	11	984	747	11	988
Trieste	911	11	1.058	816	4	961
Genova	4.955	32	6.178	4.626	21	5.829
Bologna	2.164	28	2.844	2.262	20	2.980
Firenze	2.604	16	3.225	2.922	15	3.665
Roma	18.496	182	24.467	18.235	186	24.164
Napoli	2.584	35	3.585	2.398	43	3.264
Bari	2.190	10	3.254	2.014	13	2.979
Palermo	2.473	39	3.447	2.582	33	3.611
Messina	1.160	16	1.665	877	16	1.329
Catania	1.556	23	2.171	1.498	23	1.821
Totale	57.235	517	76.921	55.762	484	74.762

Fonte Acillstat

statistiche

PEDONI MORTI E FERITI PER SESSO E MESE - ANNO 2011

MESI	TOTALE			MESI	TOTALE		
	Maschi	Femmine	TOTALE		Maschi	Femmine	TOTALE
MORTI				FERITI			
Gennaio	27	26	53	Gennaio	820	925	1.745
Febbraio	27	20	47	Febbraio	799	915	1.714
Marzo	20	15	35	Marzo	735	988	1.723
Aprile	23	14	37	Aprile	707	916	1.623
Maggio	23	17	40	Maggio	789	1.018	1.807
Giugno	28	19	47	Giugno	706	920	1.626
Luglio	19	18	37	Luglio	680	786	1.466
Agosto	29	18	47	Agosto	585	711	1.296
Settembre	27	25	52	Settembre	803	992	1.795
Ottobre	36	30	66	Ottobre	913	1.169	2.082
Novembre	40	26	66	Novembre	1.004	1.134	2.138
Dicembre	34	28	62	Dicembre	970	1.118	2.088
Anno	333	256	589	Anno	9.511	11.592	21.103

Fonte Acillstat

CONSISTENZA DEL PARCO VEICOLARE SUDDIVISO PER CATEGORIA

ANNI	Motocicli	Motocarri	Autovetture	Autobus	Autocarri merci	Autocarri speciali	Motocicli	Altro	TOTALE
1985	2.000.137	398.615	22.494.641	76.296	1.649.302	144.293	40.249	482.063	27.285.596
1990	2.509.819	464.852	27.415.828	77.731	2.140.123	208.869	67.780	670.116	33.555.118
1991	2.543.186	462.575	28.434.923	78.649	2.220.859	226.693	72.069	697.155	34.736.109
1992	2.560.037	456.300	29.429.628	78.179	2.285.712	246.101	74.135	713.402	35.843.494
1993	2.526.761	444.125	29.652.024	76.974	2.314.142	254.866	75.028	714.006	36.057.926
1994	2.539.835	433.255	29.665.308	76.076	2.370.759	267.125	75.564	754.860	36.182.782
1995	2.530.750	415.665	30.301.424	75.023	2.430.262	278.539	79.631	764.600	36.875.894
1996	2.531.946	422.041	29.910.932	80.610	2.550.344	325.353	89.758	782.381	36.693.365
1997	2.557.356	412.081	30.154.914	81.478	2.626.507	341.207	93.297	781.937	37.048.777
1998	2.699.274	405.048	31.056.004	83.521	2.730.260	359.810	97.743	789.885	38.221.545
1999	2.975.651	399.440	32.038.291	85.762	2.840.080	381.255	106.726	799.974	39.627.179
2000	3.375.782	390.097	32.583.815	87.956	2.971.050	406.523	115.958	812.596	40.743.777
2001	3.732.306	382.149	33.239.029	89.858	3.110.317	431.228	124.149	827.591	41.936.627
2002	4.049.592	375.313	33.706.153	91.716	3.297.260	454.340	132.622	843.330	42.950.326
2003	4.375.947	370.751	34.310.446	92.701	3.450.903	483.027	139.402	855.758	44.078.935
2004	4.574.644	342.739	33.973.147	92.874	3.502.633	512.979	142.413	809.478	43.950.907
2005	4.938.359	344.827	34.667.485	94.437	3.637.740	541.919	148.173	812.161	45.185.101
2006	5.288.818	310.555	35.297.282	96.099	3.763.093	568.654	151.704	852.939	46.329.144
2007	5.590.183	305.666	35.680.097	96.419	3.842.995	594.642	153.912	867.432	47.131.346
2008	5.859.094	300.890	36.105.183	97.597	3.914.998	619.706	157.007	882.463	47.936.938
2009	6.118.098	296.104	36.371.790	98.724	3.944.782	639.428	157.807	408.345	48.035.078
2010	6.305.032	291.757	36.751.311	99.895	3.983.502	656.880	158.289	421.342	48.668.008
2011	6.428.476	287.650	37.113.300	100.438	4.022.129	671.445	159.766	426.497	49.209.701

Fonte Aci

PROTEZIONE FURTO



Furti auto SpA. E già, perché quella di sottrarre il mezzo al legittimo proprietario, oltre ad essere un fenomeno assai diffuso in Italia, è diventata una vera e propria industria del crimine che alimenta ingenti guadagni per il ladro o per la banda organizzata che sia. Certo, negli anni, le cose sono migliorate, grazie soprattutto all'arrivo sul mercato di apparati antifurto – principalmente quelli satellitari – che proteggono l'auto in maniera più completa. Ma la battaglia è ancora lontana dall'essere vinta e rimane ancora oggi l'emergenza. Tanto più che il 2011 ha visto il dato tornare a crescere. Che siano piccole o grandi, di lusso o utilitarie, per prelevarne pezzi di ricambio o venderle sui mercati esteri, ogni tipo di auto è potenzialmente un business per i ladri. Ecco perché installare un dispositivo collegato ad una centrale operativa, in grado di proteggere il mezzo o nel qual caso farla ritrovare immediatamente è fondamentale. Tra l'altro il costo è irrisorio rispetto al danno che viene provocato. E questo vale per tutti: privato o flotta che sia.

I dati sono in controtendenza rispetto a gli anni precedenti. Infatti se per un decennio il trend è stato estremamente positivo, nel senso che si registravano sempre meno furti rispetto all'anno precedente, il 2012 ha fatto registrare un aumento sostanziale.

Sul podio si conferma la Campania, al secondo posto il Lazio, terza la Sicilia. Segue la Lombardia. Le Province più pericolose? Roma, Napoli, Milano, Catania e Bari.

Dopo anni di buoni, ottimi, risultati, il vento sembra cambiare. Nel 2012 si sono rubate più auto che nell'anno precedente. Le bande, i ladri si ingegnano e diventano sempre più tecnologici così da rendere sempre più impegnativo il lavoro delle Forze dell'Ordine. Certo, l'affinamento delle tecniche investigative sono baluardo a questo crimine, ma il primo vero ostacolo al furto è rappresentato dall'antifurto. Piccola, media o grande che sia, l'auto va protetta, e bene anche. La tecnologia satellitare rappresenta l'avanguardia, tanto più che oggi i costi sono assai più ridotti rispetto al passato.

IL TREND È CAMBIATO AUMENTANO I FURTI D'AUTO

Intervista con [Alessandro Russo](#)
Amministratore Unico di A.R. Motors

Come ogni anno ci troviamo con lei ad analizzare i dati relativi ai furti d'auto in Italia. Allora, cosa dicono quelli relativi al 2012?

I dati sono in controtendenza rispetto agli anni precedenti. Infatti se per un decennio il trend è stato estremamente positivo, nel senso che si registravano sempre meno furti rispetto all'anno precedente, il 2012 ha fatto registrare un aumento sostanziale di questo reato, attestandosi a 115.415 auto sottratte ai legittimi proprietari. Nel 2011 le autovetture rubate erano state 113.360.

L'affinamento delle tecniche investigative, un supporto ed un coordinamento migliore delle indagini di polizia a livello internazionale, apparati di sicurezza e di antifurti sempre più sofisticati, di fatto avevano negli anni limitato il fenomeno. Probabilmente anche i ladri o le bande si sono fatte più organizzate e tecnologiche. Ecco perché vado da anni a ripetere che solo i dispositivi satellitari sono in grado di mettere un freno ai furti delle auto.

Nello specifico cosa dicono i numeri?

In quasi tutte le Regioni si sono registrati più furti che nell'anno precedente. Sul podio si conferma la Campania con 22.350 furti, ben 1.405 in più rispetto al 2011. Al secondo posto si piazza il Lazio con 20.663 furti (20.873 nel 2011) e terza la Sicilia con 16.453 furti d'auto (15.735 nel 2011). Segue la Lombardia con 16.017 furti d'auto, 116 in più rispetto al 2011. Le Regioni più virtuose, ovviamente, sono le più piccole: Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Basilicata e Molise.

Per grandi Province poi solo qualche numero: Roma è quella più pericolosa con 18.915 furti l'anno, segue Napoli con 17.155 furti, Milano (9.815), Catania (8.720), Bari (5.690).

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 Panda, con oltre 11mila pezzi sottratti ai proprietari,



seguita dalla Fiat Punto (10.115) e la Fiat Uno (quasi 6mila). La prima auto straniera è sempre la Volkswagen Golf con 3.295 furti.

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 più difficoltà a ritrovarle, soprattutto se non adeguatamente protette, 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 2012 le vetture rinvenute sono state 49.572 contro le 51.334 del 2011. Insomma più furti e meno ritrovamenti. Se consideriamo però che le auto più rubate sono quelle medio-piccole e quindi più esposte al rischio furto, perché non adeguatamente protette, la cosa ci può anche stare. Sarebbe opportuno che anche i proprietari di queste auto cominciassero a pensare di allestire dispositivi antifurto, possibilmente satellitare, perché il danno arrecato per la sottrazione del mezzo è estremamente più alto del costo per proteggerla.

Maggiori controlli delle forze dell'ordine e l'installazione di dispositivi di allarme tecnologicamente avanzate, quelli satellitari. Ci si difende così?

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. Esistono infatti apparecchiature vietate dalla legge e utilizzate nel campo militare, che oscurano totalmente il segnale gsm e gps. Eppure i più evoluti dispositivi satellitari di casa Viasat sono, come si suol dire, anti Jammer. Utilizzano un sofisticato modulo gsm che riesce ad intercettare il disturbo di segnale bloccando il veicolo, avvisando la centrale operativa e facendo suonare il clacson. Si immagina che il ladro per poter rubare il veicolo debba agire indisturbato. Questi dispositivi fanno esattamente il contrario: lo disturba con il clacson e attiva le Forze dell'Ordine facendo perdere tempo ai ladri, tempo in più che permette alla polizia di intervenire e che può essere fatale per l'organizzazione.

Mi sembra di capire che lei è fautore dei sistemi anti-furto satellitari. E a chi dice che costano e che talvolta non vale la pena proteggere l'auto, cosa risponde?

Questa è una di quelle considerazioni da sfatare. La tecnologia satellitare nel corso degli anni ha migliorato le proprie performance e contestualmente ridotto in maniera significativa i costi della produzione e del servizio erogato. Tradotto per l'utente significa che oggi ci sono delle soluzioni smart idonee per tutte le tipologie di clientela che vanno dalla formula di proprietà fino ad arrivare al comodato d'uso, passando per il noleggio o il pagamento frazionato. Con un'attenta politica di costi si è riusciti a rendere disponibile la tecnologia satellitare a qualsiasi cliente, con qualsiasi potere d'acquisto, per qualsiasi auto. Tanto più che chi installa un dispositivo satellitare paga meno l'assicurazione.

Le macchine più rubate sono le piccole di casa Fiat. Sarebbe opportuno che anche i proprietari di queste auto cominciassero a pensare di allestire dispositivi antifurto, possibilmente satellitare, perché il danno arrecato per la sottrazione del mezzo è estremamente più alto del costo per proteggerla.

Esistono apparecchiature vietate dalla legge e utilizzate nel campo militare, che oscurano totalmente il segnale gsm e gps. Eppure i più evoluti dispositivi satellitari di casa Viasat sono anti Jammer e rappresentano l'avanguardia al contrasto dei furti d'auto.

Pur registrando una certa flessione il volume delle immatricolazioni, non si sono registrate contrazioni di rilievo nel portafoglio clienti.

Mettere in piedi un parco auto aziendale non può prescindere dalle conseguenti esigenze di controllo e monitoraggio al fine di salvaguardare il bene e garantire il miglior servizio.

Le nuove tecnologie di antifurto satellitari sono sempre più efficaci e consentono di ridurre concretamente i negativi impatti legati al fenomeno del furto dell'auto. La lotta contro il crimine va combattuta anche a colpi di tecnologia. È per questo motivo che negli ultimi anni sempre più operatori del noleggio hanno deciso di stringere partnership con aziende del mercato antifurto, scegliendo pertanto di tutelare al massimo i propri beni. Anche perché installare dispositivi satellitari consente all'azienda di monitorare il mezzo, sempre e ovunque, riducendo i costi dell'assicurazione.

A BRACCETTO VERSO IL FUTURO

Intervista con **Pietro Teofilatto**

Direttore sezione noleggio a lungo termine ANIASA - Associazione Nazionale Industrie Noleggio

In un contesto economico piuttosto incerto quali le sfide che il mondo del noleggio e delle flotte aziendali deve affrontare?

Conviviamo con una crisi snervante, resa più dura da una stretta fiscale che, non supportata da reali politiche di rilancio, sta rallentando le capacità di ripresa dell'economia. Le aziende e le famiglie stringono la cinghia e gli indici di fiducia procedono a corrente alternata. In che condizioni sia arrivato il mercato dell'auto a fine 2012 è a tutti ben noto, rispetto al 2007 abbiamo registrato un calo del 44%, vale a dire 1 milione di auto immatricolate in meno. Purtroppo anche il 2013 è partito male con una flessione del 17,6 %, un calo a due cifre che prosegue ininterrotto da 18 mesi.

Il noleggio fa la sua parte, offrendo servizi di mobilità a costi nel complesso minori, dando una mano alle aziende a ridurre le spese. E questo non è facile perché alla pressione fiscale, ossessiva e miope, ed all'aumento senza limiti dei premi assicurativi si aggiunge una "pressione" amministrativa senza pari al mondo, che crea costi, disfunzioni, rallentamenti. Si deve purtroppo parlare di "complicazione" amministrativa, non di semplificazione.

Proprio la crisi può essere un'opportunità e il noleggio una "formula vincente". Condivide?

Sì, certo, il noleggio è un segnale positivo nel grigio panorama. Pur registrando una certa flessione il volume delle immatricolazioni, non si sono registrate contrazioni di rilievo nel portafoglio clienti che è sempre forte: chi ha constatato, prima e durante la crisi, i vantaggi ed i saving del noleggio continua a farlo. Si prorogano e si modificano i contratti, si supportano i fleet manager nella policy aziendale per contenere i costi. C'è grande interazione tra imprese di noleggio e clientela per "modellare" insieme il miglior servizio, assicurando sempre sicurezza e qualità. Aggiungo che la crisi ha sollecitato le imprese del settore ad un ancora maggiore contatto collaborativo con le aziende clienti, modellando i servizi anche in relazione alle mutevoli situazioni.

Può fare un quadro della tipologia di clientela che si rivolge alle aziende di noleggio? Quali sono i servizi più richiesti?

Alle grandi imprese, alle multinazionali, si sono via via aggiunte nel tempo imprese di mi-

nori dimensioni, che hanno trovato nel noleggio, verificati sul campo i benefici, un soggetto a cui affidare la gestione completa della propria flotta e delle esigenze di mobilità e di trasporto.

Le PMI rappresentano la vera scommessa per il noleggio a lungo termine, e in tale ottica le aziende del settore hanno ampliato non solo la loro struttura commerciale diretta ed indiretta, ma specialmente la rete di assistenza, fondamentale per assicurare un rapporto door to door con il cliente.

I servizi -ed il loro costo contenuto- rappresentano il fattore di maggior successo della formula del noleggio a lungo termine.

Da ultimo alla fotografia del parco auto esistente si è aggiunta la consulenza per una car policy "virtuosa" (offerte più eco-compatibili, contenimento delle emissioni CO2, controlli consumo carburante e della percorrenza chilometrica, uso di nuovi pneumatici "verdi", corsi di eco-driving).

"Sicurezza e protezione" del mezzo dovrebbe essere prioritario per ogni azienda. Oggi è così? Qual è il peso che si dà a queste voci?

Mettere in piedi un parco auto aziendale e gestirlo nel modo migliore possibile non può certo prescindere dalle conseguenti esigenze di controllo e monitoraggio a fini di salvaguardare il bene e garantire il miglior servizio. Come Associazione di categoria siamo un punto di osservazione privilegiato e stiamo assistendo ad una integrazione con la tecnologia, la telematica e gli strumenti che queste riescono a mettere a disposizione del mercato e dei fleet manager. Ci si sta rendendo conto dell'utilità, dei vantaggi e dei conseguenti risparmi. L'interesse cresce e non è più confinato a "futuri progetti".

Eppure i furti delle auto a noleggio costituiscono ancora oggi un problema...

I dati dei furti sono tra i più antipatici da vedere: si tratta di perdita secca non solo del valore del veicolo, ma anche di maggiori costi amministrativi e di gestione dei conseguenti servizi (dovendo spesso approvvigionarsi rapidamente di auto sostitutiva) e subendo aumenti dei premi assicurativi. Si tratta per l'intero settore del noleggio di oltre 4.000 casi l'anno, con una perdita consistente sul fatturato.

Prevenire diventa quindi essenziale. Telematica e flotte a braccetto per proteggere il mezzo, avere più informazioni e risparmiare sui costi dell'assicurazione. Cosa ne pensa?

È vero sono d'accordo. Gli operatori si stanno orientando decisamente verso la telematica applicata alle flotte, con positive ripercussioni sui servizi di sicurezza, di logistica, sull'organizzazione aziendale, con soddisfazione del cliente e riduzione dei costi complessivi. Per la gestione delle flotte sono diventate sempre più importanti le informazioni derivanti dai dispositivi telematici, quali, tra l'altro, la percorrenza chilometrica, la velocità, i consumi di carburante, gli urti ricevuti, la localizzazione e la direzione di marcia, le modalità di utilizzo del mezzo, dall'accensione alle accelerazioni e alle frenate. L'applicazione della scatola nera, benché prevista dal D. Legislativo Cresci Italia di inizio 2012, sta solo ora cominciando a farsi strada nel mondo assicurativo. E' tempo di dare una accelerata, ottimizzando, tra l'altro, i sistemi di intervento post-crash.

Se i dispositivi satellitari sono utili sotto tanti punti di vista. Come sviluppare ulteriormente questo connubio "telematica e flotte"?

I dispositivi sono oggi una fonte primaria per elaborare statistiche e report, utilissimi per amministrare e coordinare l'uso dei veicoli, programmare le attività di manutenzione, rilevare ed intervenire su eventuali anomalie. E di ciò gli operatori del settore sono sempre più convinti.

Probabilmente l'offerta delle case auto di sistemi telematici integrati per le flotte, la garanzia di trasmissione di dati da rete a veicolo e l'installazione diretta in fabbrica sono tutti fattori che ne renderanno più agevole e rapida la diffusione.

I vantaggi di un monitoraggio on line della flotta di ogni dimensione porterà ad una evidente riduzione dei costi (personale, gestione mezzi, gestione amministrativa, manutenzione) nonché ad una riduzione dell'impatto ambientale e di aumento della soddisfazione del cliente. I benefici della telematica sono per l'intera comunità.



Gli operatori si stanno orientando verso la telematica applicata alle flotte, con positive ripercussioni sui servizi di sicurezza, di logistica, sull'organizzazione aziendale, con soddisfazione del cliente e riduzione dei costi complessivi.

SERVIZI INNOVATIVI PER “CONSULENTI GLOBALI”

Intervista con **Andrea Solari**
Direttore Marketing & Communication - ARVAL



Il noleggio a lungo termine in Italia non si avvantaggia di una situazione fiscale particolarmente benevola, ciò nonostante anche le recenti disposizioni legislative non arrivano ad invalidare i vantaggi del noleggio a lungo termine e i saving ad esso connessi rispetto ad altre formule di gestione dell'auto aziendale.

I principali nuovi servizi che le aziende hanno deciso di implementare nella gestione delle loro flotte sono tutti riconducibili al soddisfacimento di 4 fondamentali esigenze: ricorso ad una gestione in full outsourcing, rispetto dell'ambiente, sicurezza, mobilità e produttività. Tutte esigenze che le soluzioni offerte dalla telematica possono soddisfare. La telematica a bordo delle auto è uno strumento che incomincia ad essere sempre più apprezzato dalle

aziende come tool evoluto per tenere sotto controllo i costi, ottimizzare i processi interni, e soprattutto promuovere comportamenti sicuri e responsabili dei driver.

Come si configura il mercato del noleggio a breve e lungo termine nel nostro Paese?

Prima di ritrovare un mercato automobilistico italiano ed europeo a livelli anticrisi dovremo ancora attendere un po' di tempo, gli esperti parlano come minimo di un lustro. In attesa comunque del fatidico 2018 possiamo dire che, sebbene in un contesto automotive difficile e con indici in flessione rispetto al passato, il noleggio a lungo termine mantiene la sua validità, confermata dalla scelta delle aziende, siano esse di medie-grandi dimensioni, abituate a ragionare in termini di TCO (costo totale di utilizzo) oppure piccole e medie imprese e i professionisti che, nell'attuale momento di complessità per il mondo imprenditoriale, hanno bisogno di soluzioni che le aiutino a concentrarsi sul proprio business. Arval

ha chiuso ad esempio il 2012 con una crescita del parco gestito di oltre il 3%.

Certo in Italia il noleggio a lungo termine non si avvantaggia di una situazione fiscale particolarmente benevola all'auto aziendale, ciò nonostante anche le recenti disposizioni legislative non arrivano ad invalidare i vantaggi del noleggio a lungo termine e i saving ad esso connessi rispetto ad altre formule di gestione dell'auto aziendale.

Tanti competitor in questo settore. Qual è il plus della vostra azienda? E come si vince la sfida competitiva?

Arval si occupa di Noleggio Auto a Lungo Termine dal 1995, periodo in cui questa formula di gestione del parco auto si affacciava per la prima volta sul mercato italiano. A differenza di altre

società di noleggio auto a lungo termine che sono arrivate a questo business per la maggior parte come evoluzione e derivazione del “rent a car”, Arval focalizza la sua attività subito sul noleggio a lungo termine.

La storia di Arval è caratterizzata da una crescita esponenziale, non supportata da acquisizioni o joint venture con altre società. Dunque, una crescita “naturale” che vede il numero dei dipendenti aumentare da 6 a 800 e quello dei veicoli gestiti da 300 a oltre 135.000 e sancisce la sua leadership sul mercato (25.3% di market share). Una leadership fortemente basata sulla qualità del servizio, qualità confermata anche dall'ultima indagine di soddisfazione, condotta da un istituto di ricerca internazionale, che vede la percentuale dei clienti soddisfatti raggiungere il 96%. Ciò è conseguenza di una serie di importanti scelte strategiche, dalla totale gestione “in house” della relazione con il driver, all'approccio consulenziale finalizzato a ottimizzare la flotta in ottica di TCO e i processi aziendali interni, grazie alla proposta delle nostre soluzioni di outsourcing, fino ad arrivare al focus continuo sulle tematiche della sicurezza dei nostri driver.

Chi sono i vostri clienti e quali i servizi più richiesti?

Il noleggio è una soluzione di mobilità multitar-get, valida per aziende di qualsiasi dimensione. Arval offre quotidianamente le sue soluzioni di mobilità ad oltre 18.000 aziende clienti, dalle multinazionali alle Piccole e medie imprese, dal libero professionista, al titolare di partita IVA.

Per quanto riguarda i servizi, oltre a quelli standard, diciamo “impliciti” nel concetto stesso di noleggio a lungo termine (garanzie assicurative, assistenza, manutenzione etc...) al quale hanno aderito la totalità dei clienti presenti in ogni segmento, in generale al crescere delle dimensioni aziendali, cresce anche la richiesta di una partnership più evoluta legata ai temi della mobilità, dell'outsourcing e soprattutto di una costante attenzione alla sicurezza, con una educazione continua dei driver verso comportamenti consapevoli alla guida.

Come l'utilizzo della telematica ha di fatto modificato la gestione delle flotte? E quali vantaggi ha portato?

L'integrazione della telematica a bordo veicolo consente alle aziende di accedere ad un flusso continuo e bidirezionale di dati sullo stato di efficienza del veicolo, lo stile di guida, i consumi. In

questo senso, la telematica a bordo delle auto rappresenta uno strumento evoluto per tenere sotto controllo i costi e incrementare la produttività della flotta, grazie a un dialogo “continuo” tra azienda e singolo driver. Questi tipi di soluzioni sono in grado di far evolvere i comportamenti di guida dei driver verso modelli sempre più “consapevoli” che permettono di limitare le emissioni e soprattutto innalzare i livelli di sicurezza.

Arval e Viasat insieme per il car sharing. Un progetto che parte da quali esigenze e per quali obiettivi?

L'innovazione è, da sempre, un tratto distintivo di Arval, insito nel suo approccio di expert advisor nella proposta di soluzioni di mobilità alle aziende clienti. In questo senso siamo sempre molto attenti a cogliere tutti quei segnali di novità, che supportati dall'evoluzione della tecnologia permettono di accedere a soluzioni di mobilità sempre più flessibili. Una di queste è, ad esempio, il car sharing che in questo momento si sta diffondendo sempre più nei grandi centri urbani per un pubblico di utenza privata. Sotto questo fronte Arval sta analizzando alcune soluzioni proposte da Viasat, che in quanto leader europeo nei sistemi di sicurezza satellitare, ha expertise nel mondo delle soluzioni tecnologiche in ambito automotive.

Essere consulenti globali e fornire servizi sempre più innovativi. Telematica e flotte a braccetto verso il futuro?

Pare proprio di sì. Si tratta in effetti di una tendenza confermata anche dai risultati del Barometro dei veicoli aziendali, la ricerca condotta annualmente dal nostro Corporate Vehicle Observatory, il Centro di Ricerca internazionale di Arval, su un campione di aziende, rappresentativo del tessuto imprenditoriale italiano.

Secondo il Barometro i principali nuovi servizi che le aziende hanno deciso di implementare nella gestione delle loro flotte sono tutti riconducibili al soddisfacimento di 4 fondamentali esigenze: ricorso ad una gestione in full outsourcing, rispetto dell'ambiente, sicurezza, mobilità e produttività. Tutte esigenze che le soluzioni offerte dalla telematica possono soddisfare. La telematica a bordo delle auto è uno strumento che incomincia ad essere sempre più apprezzato dalle aziende come tool evoluto per tenere sotto controllo i costi, ottimizzare i processi interni, e soprattutto promuovere comportamenti sicuri e responsabili dei driver.

Arval si occupa di Noleggio Auto a Lungo Termine dal 1995. Oggi la sua leadership è fortemente basata sulla qualità del servizio, qualità confermata anche dall'ultima indagine di soddisfazione, condotta da un istituto di ricerca internazionale, che vede la percentuale dei clienti soddisfatti raggiungere il 96%.

Arval e Viasat insieme per il car-sharing. Siamo sempre molto attenti a cogliere tutti quei segnali di novità, che supportati dall'evoluzione della tecnologia permettono di accedere a soluzioni di mobilità sempre più flessibili.

La nostra Centrale Operativa è il motore, la forza, la fantasia e la bellezza di quest'Azienda. Ogni cliente che ha bisogno di parlare con Viasat passa attraverso i nostri operatori: sono figure altamente specializzate in grado di offrire qualsiasi tipo di assistenza.

La Centrale Viasat è unica. La definirei una sola famiglia su 4 sedi. Essere presenti a Roma e Torino oltre che a Potenza e l'Aquila è un plus che contribuisce al primato di Viasat.



La squadra vincente si costruisce con il tempo, centimetro dopo centimetro. Solo alla fine del percorso ti accorgi se hai investito bene, perché la somma di quei centimetri, in talune circostanze, fa la differenza tra il bene e il male, tra il gruppo vincente e quello perdente. Parlando della Centrale Operativa Viasat, dei suoi operatori, non possiamo fare altro che constatare l'eccezionalità del loro lavoro, della professionalità con cui rispondono alle chiamate dei Clienti e dalla capacità di gestire fasi spesso molto complesse.

UNA CENTRALE TUTTA MADE IN “VIASAT”

Intervista con [Nicodemo Magliocca](#)
Responsabile servizi telematici VIASAT GROUP

Si parla di Viasat e si pensa alla sua centrale. Ce ne può parlare?

I servizi che Viasat offre ai suoi clienti sono numerosissimi e l'azienda ha scelto di farlo creando una struttura molto forte e qualificata in

grado di rispondere alle diverse situazioni con cui i nostri operatori entrano in contatto ogni giorno. La nostra Centrale Operativa è il motore, la forza, la fantasia e la bellezza di quest'Azienda.

Ogni cliente che ha bisogno di parlare con Viasat passa attraverso i nostri operatori: sono figure altamente specializzate in grado di offrire qualsiasi tipo di assistenza. L'attenzione è sempre molto alta perché ci si potrebbe ritrovare a parlare con un cliente che chiama per ringraziare per il servizio efficiente o con un trasportatore che si trova sotto minaccia di una pistola.

Quante sono le Centrali Operative, che tecnologie utilizzano, come sono organizzate?

La Centrale Viasat è unica. La definirei una sola famiglia su 4 sedi. Essere contemporaneamente presenti a Roma e Torino, oltre che a Potenza e l'Aquila, è un plus che contribuisce al primato di Viasat. Di giorno o di notte... durante un terremoto oppure in una particolare festività, Viasat non abbandona mai il proprio cliente.

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

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

Nel 2012 abbiamo sviluppato oltre 1 milione di contatti che hanno portato i nostri operatori a parlare con migliaia di nostri clienti. Milioni di sms inviati per interagire con i nostri dispositivi. Oltre 100 operatori che spaziano tra il data-entry e la sala operativa, passando per il servizio clienti e l'help desk per poi finire alla phone collection e securizzazione.

Chiunque parla di Centrale pensa immediatamente alla sala operativa. Nel 2012, in questo settore, abbiamo dato assistenza a centinaia e centinaia di clienti in difficoltà medica o meccanica. Senza dimenticare le centinaia di auto recuperate in seguito al furto per un valore stimato di oltre 12 milioni di euro. Un servizio offerto ventiquattro ore su ventiquattro; sette giorni su sette. Natale, Pasqua, Capodanno e Ferragosto...

Come si organizzano gli interventi di emergenza? Dal momento della chia-

mata di soccorso cosa avviene?

Si ascolta l'automobilista in difficoltà facendoci descrivere con meticolosa precisione quanto accaduto. Sia che si tratti di un furto sia di un soccorso medico/meccanico; qualsiasi elemento apparentemente inutile può diventare fondamentale per erogare con successo una prestazione di soccorso.

Acquisite tutte le informazioni i nostri operatori attivano le forze dell'ordine più vicine al cliente e, qualora servisse, richiedono con priorità massima l'intervento del 118.

Subito dopo prendiamo in consegna la pattuglia preposta all'intervento, guidandola fino al luogo indicato dal nostro dispositivo satellitare. In questi istanti si raggiunge la maggior soddisfazione per un operatore della sala operativa Viasat. Avendo la fortuna e il piacere di assistere gli agenti di Polizia ti ritrovi catapultato in una realtà virtuale. È chiaro che il regista di tutte queste operazioni è Viasat. Siamo noi che guidiamo le FF.OO vicolo per vicolo; strada per strada. Vi posso assicurare che è una grande soddisfazione soprattutto perché, la maggior parte delle volte, culmina con il ritrovamento del veicolo e il vivo ringraziamento del cliente.

Quanta professionalità, responsabilità, competenza ci vuole nello svolgere questa "missione"?

Si tratta veramente di una missione: i nostri operatori vengono selezionati con grande attenzione. Sono figure molto skillate ed esperte, in grado di gestire situazioni di emergenza mantenendo la calma e senza mai farsi prendere dal panico.

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

L'operatore della squadra Viasat si sente veramente parte di una grande famiglia. Si tratta di un gruppo molto affiatato: i ragazzi hanno un rapporto ottimo e, prima che essere colleghi, sono molto amici fra loro. Questo significa migliore qualità del lavoro per l'azienda e ottimo clima fra loro. Una bella squadra direi, il fiore all'occhiello di Viasat di cui sono molto orgoglioso e soddisfatto.

È chiaro che poi dalle belle parole e dalle amicizie interpersonali bisogna passare ai fatti dimostrando sul campo di meritarsi le stellette di appartenenza.

Nel 2012 abbiamo dato assistenza a centinaia e centinaia di clienti in difficoltà medica o meccanica. Senza dimenticare le centinaia di auto recuperate in seguito al furto per un valore stimato di oltre 12 milioni di euro.

Viasat non abbandona mai il proprio cliente. Offriamo un servizio ventiquattro ore su ventiquattro; sette giorni su sette. Col sole, la pioggia, la neve, durante un terremoto. Natale, Pasqua, Capodanno e Ferragosto!

Era la fine degli anni 90 quando lo sviluppo della tecnologia GSM e dei ricevitori GPS avevano portato a sviluppare dei dispositivi che permettevano di localizzare il veicolo in qualsiasi momento e comunicare tale posizione ad una centrale operativa.

Attraverso l'evoluzione della tecnologia elettronica e la miniaturizzazione si è passati a dispositivi con le dimensioni di una saponetta e un peso minore di 200 grammi.

Un tempo c'erano gli antifurti satellitari che cercavano di rendere difficile la vita al ladro e comunque quando nonostante tutto l'auto veniva rubata, ne facilitava il recupero. Oggi il mestiere del "satellitare" è certamente ancora questo, ma ha aggiunto tutta una serie di servizi impensabili fino a pochi anni fa. Tutto concentrato in una scatoletta dalle piccole dimensioni e dal peso minore di 200 grammi. Ormai la diamo per scontata senza però sapere come realmente funziona.

I TANTI MESTIERI DEI DISPOSITIVI SATELLITARI

Intervista con [Enea Tuzi](#)
Senior Project Manager - VEM SOLUTIONS

Un tempo il satellitare era sinonimo di protezione dell'auto. Insomma era quello il suo "mestiere". Oggi si sono aggiunte altre funzioni?

Era la fine degli anni 90 quando lo sviluppo della tecnologia GSM e dei ricevitori GPS avevano portato alla nascita dei dispositivi che permettevano di localizzare il veicolo in qualsiasi momento e comunicare tale posizione a una centrale operativa. Questo consentiva di implementare la famosa funzione del "satellitare" e cioè ritrovare l'auto che era stata rubata. Erano i tempi pionieristici del satellitare veicolare con dispositivi grandi e pesanti come un pacco di sale da 1 kg e un'installazione a bordo del veicolo piuttosto complessa. Attraverso l'evoluzione della tecnologia elettronica e la miniaturizzazione si è passati a dispositivi con le dimensioni di una saponetta e un peso minore di 200 grammi. Le stesse installazioni, nei casi più semplici, richiedono il collegamento di soli due fili elettrici. Questa evoluzione tecnologica ha permesso, come avvenuto in altri settori (uno per tutti quello della telefonia cellulare), di inserire all'interno dei dispositivi nuove funzionalità. L'evoluzione delle me-

torie di massa allo stato solido ha permesso di immagazzinare un numero crescente di dati sulle percorrenze chilometriche del veicolo, allarmi, problemi del veicolo e scadenze di manutenzione (quest'ultimi grazie anche all'evoluzione dell'elettronica dell'auto). Tali informazioni sono scaricate periodicamente, tramite il collegamento GPRS, in banche dati per essere analizzate a fini statistici (funzionalità black-box) e di manutenzione del veicolo. Lo sviluppo di sensori accelerometrici allo stato solido ha permesso di rilevare brusche decelerazioni del veicolo che, tramite algoritmi matematici, permettono di rilevare, istantaneamente, incidenti (crash) di una certa entità. Tali informazioni vengono inviate in automatico e in tempo reale alla centrale operativa insieme alla posizione del veicolo incidentato. In centrale un operatore può contattare in viva voce gli occupanti del veicolo ed eventualmente inviare tempestivamente soccorsi sul luogo dell'incidente.

Lo sviluppo delle reti dati GPRS ha permesso (rispetto al vecchio SMS) la trasmissione e ricezione di una notevole mole di dati e quindi l'implementazione di algoritmi di gestione

di flotte per controllare e ottimizzare i percorsi, per esempio, durante la consegna delle merci. Tale sviluppo ha permesso anche la funzionalità di aggiornamento software e funzionale dei dispositivi installati attraverso il collegamento GPRS (OTA – Over The Air). Altre funzionalità presenti sono quelle relative al Geofence (il dispositivo invia una segnalazione all'utente se esce da una determinata area geografica impostata); Controllo Velocità (il dispositivo invia una segnalazione all'utente se il veicolo supera una velocità massima impostata); Avviso Autovelox (il dispositivo avvisa l'utente, in viva voce, che nelle immediate vicinanze - distanza impostabile - c'è la possibilità che ci sia un autovelox).

Cosa significa "tecnologia satellitare"? Insomma, come funzionano tecnicamente i dispositivi?

Tralasciando tutta l'elettronica, che potremmo indicare "di contorno", cioè tutta la circuiteria che serve per interfacciarsi con il veicolo (alimentazione, colloquio con le centraline e i sensori del veicolo), con i sensori (accelerometro, input ed output elettrici) e con l'utente (microfono ed altoparlante per funzionalità voce, led e display per funzionalità di segnalazioni visive e tasti e pulsanti per input da parte dell'utente), il cuore del dispositivo satellitare è formato da tre blocchi principali: un ricevitore GPS, un modulo telefonico dati/voce e un Processore con relative memorie. Il ricevitore GPS, attraverso i dati inviati dalla costellazione dei satelliti Navstar, ricostruisce con l'errore di circa una decina di metri (nel caso migliore) la sua posizione sulla superficie terrestre. Tali dati vengono letti dal processore con una frequenza di circa una posizione al secondo e dopo varie elaborazioni e integrazioni con altri dati provenienti da altri sensori (accelerometro, odometro, sensori del veicolo) vengono immagazzinati all'interno della memoria di massa del dispositivo. Ad intervalli prestabiliti i dati vengono inviati, tramite il modulo telefonico, anch'esso interfacciato al processore, alla centrale operativa di riferimento per le elaborazioni del caso. La trasmissione dei dati viene fatta immediatamente per la gestione degli incidenti; ad intervalli di minuti per funzionalità come: controllo flotte, geofence e tracciamento del percorso del veicolo. Mentre vengono inviati a fine giornata nel caso di dati sta-

tistici di percorrenza e per la manutenzione programmata (black-box).

Ci sono condizioni in cui il dispositivo satellitare viene reso inutilizzabile? Penso alla schermatura del mezzo ed al sistema jammer...

Ovviamente esistono delle situazioni in cui il dispositivo satellitare è reso meno efficiente. Utilizzando un ambiente completamente schermato, per esempio, non si permette ai segnali provenienti dal satellite di essere ricevuti dal dispositivo che, quindi, non può determinare la sua posizione e, nello stesso tempo, non può neanche comunicare attraverso la rete telefonica GSM.

Anche la pratica del "jammer", che consiste nel generare onde radio che disturbano il ricevitore GPS ed il modulo telefonico, non permettono al dispositivo di svolgere completamente il proprio compito.

I dispositivi satellitari di casa Viasat hanno però sviluppato delle "contromisure" che permettono di attenuare i disagi subiti dal dispositivo satellitare nelle situazioni sopra illustrate. L'evento più temuto, però, è quello che il malintenzionato riesca a disinstallare il dispositivo dal veicolo. Per questo dimensioni più contenute e occultamento, sia del dispositivo che delle sue antenne, è considerato un "must" per le funzioni di protezione dell'auto.

La tecnologia satellitare costa?

La tecnologia satellitare, proprio perché implica ricevitori satellitari e ricetrasmittitori radio GSM/GPRS risulta, o meglio, è risultata inizialmente costosa. Con il passare del tempo però, sia per l'evoluzione tecnologica, di cui abbiamo parlato, sia per l'ammortamento delle infrastrutture, è andata via via a costare sempre meno.

Cosa differenzia la proposta Viasat, la tecnologia del Gruppo, rispetto ai prodotti di altre case in commercio?

Viasat è stata la prima azienda in Italia a realizzare tali dispositivi e ha sempre investito nell'innovazione, arrivando allo sviluppo di prodotti innovativi e di riferimento. Quello che differenzia Viasat dagli altri produttori è, oltre alla ricerca e l'innovazione, anche la qualità e l'esperienza nel realizzare tali dispositivi. Tutto questo anche per i relativi servizi e le infrastrutture necessarie.

La tecnologia satellitare è risultata inizialmente costosa. Con il passare del tempo però, sia per l'evoluzione tecnologica, sia per l'ammortamento delle infrastrutture, questa tecnologia è andata via via a costare sempre meno.

Viasat è stata la prima azienda in Italia a realizzare dispositivi satellitari, ed ha sempre investito nell'innovazione arrivando allo sviluppo di prodotti innovativi e di riferimento e diventando leader di questo mercato.

In caso di allarme per furto, la centrale operativa Viasat attiva le forze dell'ordine in meno di 12 secondi. I dispositivi satellitari rappresentano l'avanguardia contro questi tipi di reati.

RUBATA LA MACCHINA? ECCO COSA FARE

Intervista con **Pietro Giordano**
Segretario Generale Adiconsum



Aiuto mi hanno rubato la macchina. Cosa fare per prima cosa?

La prima cosa è denunciare il furto alle autorità di PS. Poi controllare se la propria polizza Auto sia completa della garanzia Furto e, se sì, effettuare la denuncia di furto al proprio assicuratore, unendola a copia della denuncia presentata alle autorità.

Aiuto, mi hanno rubato l'auto. E adesso che fare, chi contattare, quale documenti presentare ed in quanti giorni? Quanti soldi perdo? E se poi la ritrovano? Chiunque sia stato vittima di questo reato, una volta superato il momento del panico e finito di rammaricarsi per non aver adeguatamente protetto la macchina con idonei antifurti, preferibilmente satellitari, avrà certamente pensato a tutte queste domande. Ecco allora qual è il corretto iter da seguire.

E se oltre la macchina mi hanno rubato anche i documenti, che succede?

Anche in questo caso, il furto dei documenti deve essere segnalato al momento della denuncia alle autorità, poiché potrebbero insorgere delle spese accessorie. E' bene controllare se nel contratto assicurativo sia attiva la garanzia specifica sulla perdita o sul furto dei documenti relativi all'autovettura.

Quanti giorni ho per denunciare l'avvenuto furto all'assicurazione?

La denuncia all'assicuratore deve essere presentata entro 3 giorni dal momento in cui si ha contezza del fatto. La possibilità della ricognizione attraverso dispositivi satellitari di rilevamento della posizione, spesso apposti sulle autovetture, dovrebbero però consigliare al proprietario l'immediata comunicazione del furto all'assicuratore.

Per la liquidazione qual è l'iter da seguire? Quali documenti presentare? Qual è la tempistica?

Mediamente dopo 30 giorni, dal momento in cui si sono presentati tutti i documenti richiesti contrattualmente, si ha la liquidazione dell'indennizzo pattuito. La documentazione può variare da contratto a contratto, ormai inusuale la richiesta della chiusa inchiesta, resta però obbligatorio consegnare il libretto del veicolo ed il certificato di proprietà, la copia della denuncia alle autorità, la denuncia di sinistro all'assicuratore, la procura notarile a vendere a favore dell'assicuratore che sarà usata in caso di ritrovamento del veicolo dopo il saldo dell'indennizzo e le chiavi di apertura serrature ed avviamento nel numero di copie previste dalla dotazione di serie del veicolo.

L'importo risarcito è quello pattuito con l'assicurazione o dobbiamo aspettarci qualche sorpresa?

Solitamente l'importo della liquidazione è quello stabilito contrattualmente. Questo sicuramente differisce da quello indicato in polizza perché il momento del furto non coincide quasi mai alla data di rinnovo del contratto e dal valore assicurato si deve necessariamente detrarre il deprezzamento maturato dal veicolo dal rinnovo al momento del furto. Questo ovviamente al netto di scoperti o franchigie previste contrattualmente.

Il furto dell'auto prevede qualche rimborso sulla polizza?

Il furto dell'auto prevede il rimborso del rateo di premio della RC Auto non effettivamente goduto dalla data di furto alla scadenza del periodo per il quale è stato pagato il premio, al netto di tasse di ogni tipo e delle garanzie diverse dalla RC Auto.

E se l'auto viene ritrovata?

Se l'auto viene ritrovata prima del pagamento dell'indennizzo e della consegna della procura a vendere all'assicuratore il proprietario ne rientra in possesso e sarà eventualmente liquidato per danni che fossero rilevati sul veicolo conseguenti al furto, sempre che sia prevista la clausola di furto parziale e danni da furto. Se il ritrovamento è successivo al pagamento dell'indennizzo e della procura a vendere allora l'assicuratore può proporre al vecchio proprietario il riacquisto del veicolo al prezzo che le parti pattuiranno conseguente alle condizioni del ritrovamento, se ciò non accadesse l'assicuratore ne resta l'effettivo possessore.



Il furto dell'auto quanto pesa nelle tasche di chi rimane vittima di questo reato?

La domanda può avere una risposta puramente tecnica e limitarsi nel dire che la vittima oltre a rimetterci un 10% del valore dichiarato per ulteriore svalutazione del veicolo ci rimette anche la parte del bollo auto relativa alla parte restante di anno per il quale era stato pagato. Ma può avere anche una risposta sociale: la perdita del veicolo su una persona che non può, anche a seguito di indennizzo, riacquistare l'auto determina una limitazione alla mobilità, spesso una diminuzione della capacità lavorativa, soprattutto di chi usa l'auto per lavoro. Comunque si tratta di una sostanziale diminuzione del patrimonio individuale che si presenta nell'immediato sul furto e nel medio periodo sulla spesa di riacquisto di un veicolo.

La denuncia all'assicuratore deve essere presentata entro 3 giorni dal momento in cui si ha contezza il furto. Mediamente dopo 30 giorni, dal momento in cui si sono presentati tutti i documenti richiesti contrattualmente, si ha la liquidazione dell'indennizzo pattuito.

Il costo da sostenere in caso del furto dell'auto non è solo economico determina una limitazione alla mobilità, spesso una diminuzione della capacità lavorativa, soprattutto di chi usa l'auto per lavoro.

AUTOVETTURE RUBATE

REGIONE	2011	2012
ABRUZZO	1.352	1.475
BASILICATA	283	307
CALABRIA	3.402	4.295
CAMPANIA	20.946	22.350
EMILIA ROMAGNA	3.263	3.178
FRIULI VENEZIA GIULIA	393	408
LAZIO	20.873	20.663
LIGURIA	1.076	1.050
LOMBARDIA	15.901	16.017
MARCHE	680	712
MOLISE	271	309
PIEMONTE	6.729	6.412
PUGLIA	15.798	14.981
SARDEGNA	1.796	1.744
SICILIA	15.735	16.453
TOSCANA	2.046	2.136
TRENTINO ALTO ADIGE	195	184
UMBRIA	499	564
VALLE D'AOSTA	20	26
VENETO	2.102	2.187
TOTALE NAZIONALE	113.360	115.451

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

AUTOVETTURE RUBATE RINVENUTE

REGIONE	2011	2012
ABRUZZO	649	591
BASILICATA	83	87
CALABRIA	1.698	2.207
CAMPANIA	7.088	6.966
EMILIA ROMAGNA	2.561	2.574
FRIULI VENEZIA GIULIA	228	239
LAZIO	6.279	5.512
LIGURIA	899	821
LOMBARDIA	7.891	6.912
MARCHE	519	512
MOLISE	89	86
PIEMONTE	4.051	3.608
PUGLIA	7.248	7.120
SARDEGNA	963	890
SICILIA	7.371	7.411
TOSCANA	1.631	1.681
TRENTINO ALTO ADIGE	133	135
UMBRIA	398	455
VALLE D'AOSTA	12	21
VENETO	1.543	1.743
TOTALE NAZIONALE	51.334	49.572

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

PRIME 10 REGIONI PER FURTI D'AUTO Anno 2012



CAMPANIA	22.350
LAZIO	20.663
SICILIA	16.453
LOMBARDIA	16.017
PUGLIA	14.981
PIEMONTE	6.412
CALABRIA	4.295
EMILIA ROMAGNA	3.178
VENETO	2.187
TOSCANA	2.136

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

FURTI E RITROVAMENTI AUTOVEICOLI PER GRANDI PROVINCE

PROVINCIA	Autovetture rubate		PROVINCIA	Autovetture rinvenute	
	2011	2012		2011	2012
Napoli	15.513	17.155	Napoli	5.415	5.343
Bologna	1.076	976	Bologna	954	866
Roma	19.225	18.951	Roma	5.634	4.836
Genova	740	663	Genova	669	546
Milano	11.222	9.815	Milano	5.046	3.824
Torino	5.664	5.427	Torino	3.288	2.945
Bari	8.725	5.690	Bari	3.644	2.306
Cagliari	1.101	1.087	Cagliari	597	542
Palermo	4.220	4.699	Palermo	1.852	1.950
Catania	8.582	8.720	Catania	4.365	4.399
Venezia	480	371	Venezia	314	308

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

CLASSIFICA FURTI PER MODELLO

FABBRICA	Modello	autovetture rubate anno 2012	incidenza sul totale
FIAT	PANDA	11.004	9,53%
FIAT	PUNTO	10.116	8,76%
FIAT	UNO	5.854	5,07%
FIAT	CINQUECENTO	5.837	5,06%
LANCIA	Y	4.567	3,96%
FORD	FIESTA	3.481	3,02%
VOLKSWAGEN	GOLF	3.295	2,85%
SMART	FORTWO COUPE'	2.125	1,84%
OPEL	CORSA	1.790	1,55%
FIAT	GRANDE PUNTO	1.651	1,43%
RENAULT	CLIO	1.584	1,37%
OPEL	ASTRA	1.443	1,25%
VOLKSWAGEN	POLO	1.394	1,21%
FIAT	SEICENTO	1.336	1,16%
AUTOBIANCHI	Y10	1.302	1,13%
ALFA ROMEO	147	1.244	1,08%
FORD	FOCUS	1.169	1,01%
CITROEN	C3	1.084	0,94%
TOYOTA	YARIS	1.053	0,91%
AUDI	A3	1.016	0,88%
AUDI	A4	993	0,86%
FIAT	BRAVO	971	0,84%
FORD	ESCORT	943	0,82%
BMW	320	929	0,80%
NISSAN	MICRA	855	0,74%
FIAT	STILO	739	0,64%
RENAULT	MEGANE	707	0,61%
VOLKSWAGEN	PASSAT	691	0,60%
PEUGEOT	206	689	0,60%
FIAT	MULTIPLA	668	0,58%
FORD	KA	643	0,56%
ALFA ROMEO	156	621	0,54%
FIAT	TIPO	610	0,53%
RENAULT	TWINGO	585	0,51%
LANCIA	MUSA	582	0,50%
AUDI	A6	555	0,48%
MINI	COOPER	554	0,48%
BMW	X5	499	0,43%
MERCEDES	C 220	479	0,41%
PEUGEOT	207	473	0,41%
FIAT	CROMA	460	0,40%
RENAULT	SCENIC	454	0,39%
BMW	530	451	0,39%
SEAT	IBIZA	450	0,39%
FIAT	IDEA	441	0,38%
ALFA ROMEO	159	430	0,37%
FIAT	MAREA	421	0,36%
SMART	NON DEFINITO	410	0,36%

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

I VANTAGGI DEL SISTEMA SATELLITARE VIASAT

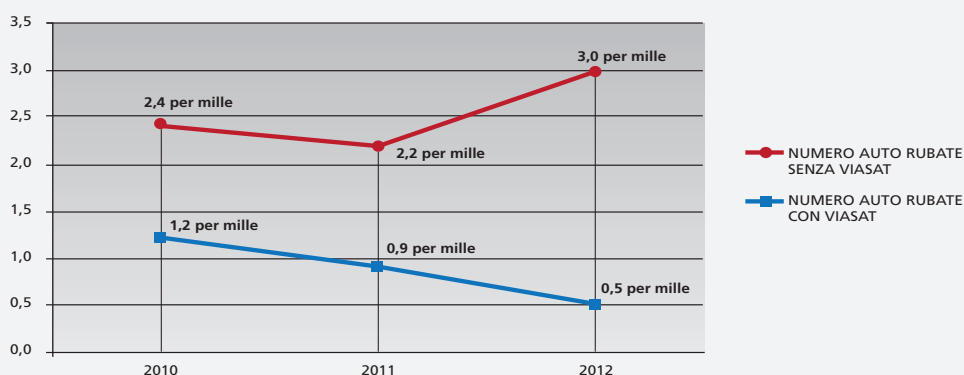
I dati statistici confermano ed accentuano l'efficacia della Blu Box di Viasat. Da rilevare lo scostamento sensibile nei confronti delle medie nazionali sia in termini assoluti sia in percentuale:

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

FREQUENZA FURTO AUTO CON E SENZA DISPOSITIVO VIASAT

ANNO	Numero auto rubate senza Viasat	Numero auto rubate con Viasat
2010	2,4 per mille	1,2 per mille
2011	2,2 per mille	0,9 per mille
2012(*)	3,0 per mille	0,5 per mille

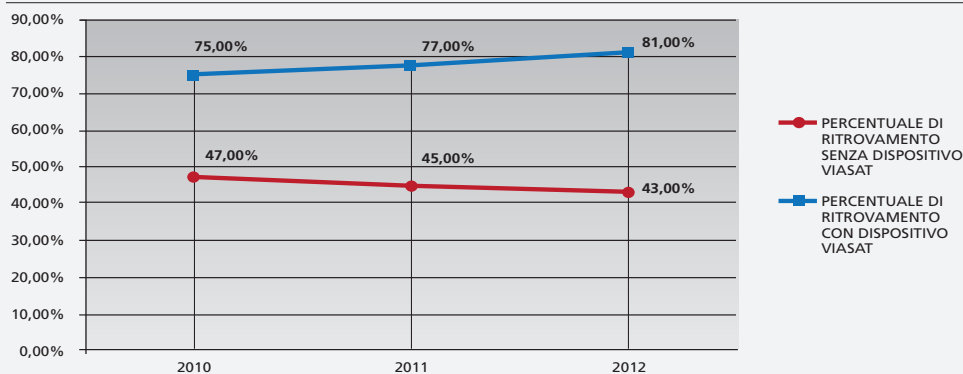
(*) dati relativi a vetture con dispositivo BluBox



PERCENTUALE RITROVAMENTO CON E SENZA DISPOSITIVO VIASAT

ANNO	% auto ritrovate senza Viasat	% auto ritrovate con Viasat
2010	47%	75%
2011	45%	77%
2012(*)	43%	81%

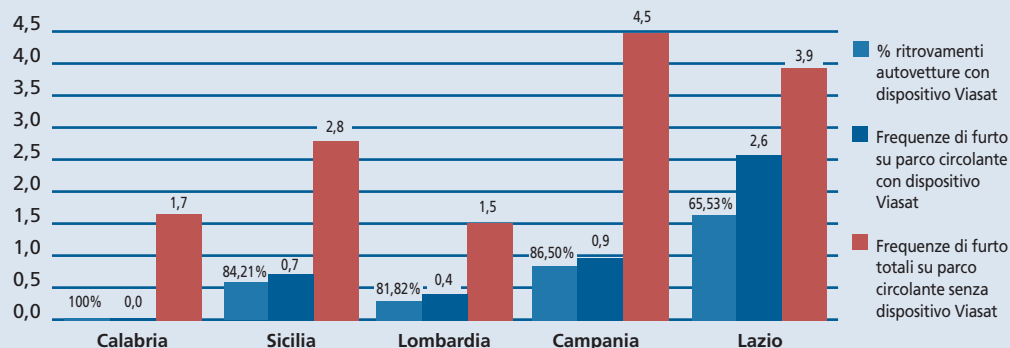
(*) dati relativi a vetture con dispositivo BluBox



In caso di allarme per furto, la centrale operativa Viasat attiva opportuni interventi in meno di 120 secondi, recuperando l'auto nei primi 28 minuti.

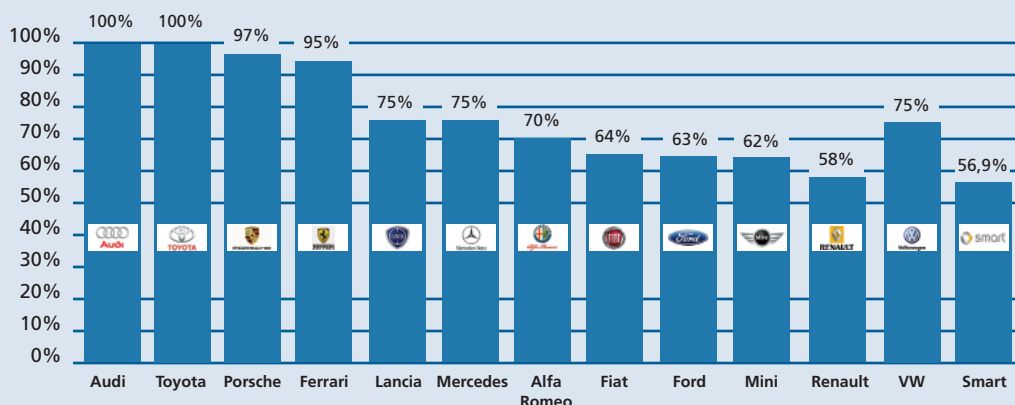
Questi risultati avvantaggiano le compagnie assicurative (riduzione dei rischi e meno costi) e premiano l'automobilista (meno rischi e tariffe assicurative scontate).

FREQUENZE DI FURTO A CONFRONTO NELLE REGIONI PIÙ A RISCHIO CON E SENZA BLU BOX E RISPARMIO STIMATO (valori per mille)

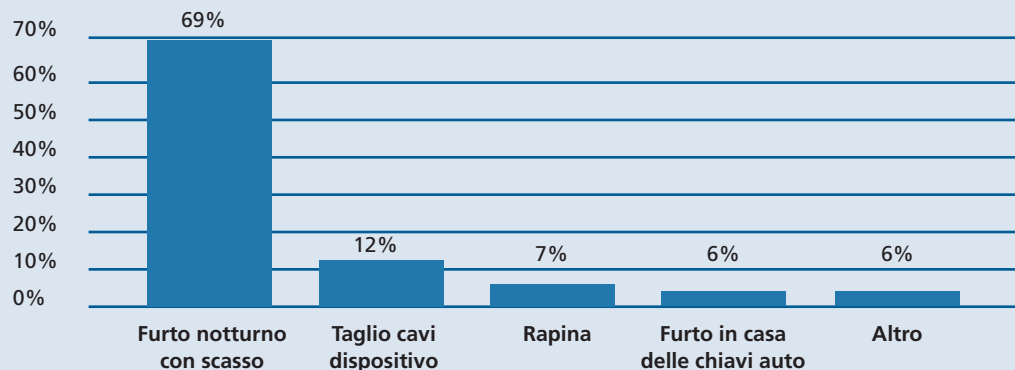


Stima annuale risparmio collettività (compagnie assicurative e consumatori) con dispositivi Viasat installati su parco automezzi circolante Italia: **oltre 1 miliardo di euro**. Inoltre, si otterrebbe una significativa **riduzione delle frodi assicurative** e un conseguente **risparmio sul costo delle polizze assicurative**. Fonte: dati statistici interni Viasat.

AUTOVETTURE CON PIÙ ALTA % DI RITROVAMENTO GRAZIE ALLA BLU BOX DI VIASAT



MODALITA' FURTO AUTO



TRASPORTI & LOGISTICA

editoriale



La logistica italiana ha notoriamente una serie di inefficienze dovute alle carenze delle infrastrutture di trasporto, a causa di lungaggini enormi dei controlli doganali all'interno dei porti, alla congestione del traffico in conseguenza della carenza di infrastrutture e ai problemi della distribuzione urbana delle merci. A questi aggiungiamo una somma di viaggi a vuoto dei Tir doppia rispetto alla media europea e anche i tempi di attesa di carico e scarico merci nei piazzali delle fabbriche della grande distribuzione. È necessario invertire la rotta facendo una massiccia immissione di alta tecnologia, quella satellitare, gli ITS. I Paesi europei che si sono già avviati su questa strada, hanno reso la logistica un asse strategico dello sviluppo economico nazionale. A beneficio di tutti, a partire dall'autotrasporto che ancora oggi assorbe il 90% delle merci trasportate.

L'operatore logistico consente alle imprese clienti di migliorare la propria efficienza produttiva introducendo nel loro ambiente innovazioni tecnologiche generate su scala internazionale.

Il Piano Nazionale misura la cosiddetta "grande taxa" della logistica, derivante dalle inefficienze infrastrutturali, regolamentari e amministrative, in 40 miliardi di euro. L'Università Bocconi con lo studio "I costi del non fare" ha stimato la mancata attuazione del Piano in 270 miliardi di euro da qui al 2020.

Da molto tempo ormai si parla di "rivoluzione nel mondo della logistica", di "logistica moderna ed efficiente" e oggi, quindi, sembra sia arrivato il momento giusto per cambiare. Accanto a una situazione che può far presagire un certo pessimismo dovuto essenzialmente alla crisi economica che attanaglia le economie europee, stiamo vivendo un periodo florido soprattutto dal punto di vista tecnologico, e le parole d'ordine sembrano essere efficienza, ottimizzazione e sicurezza.

LOGISTICA: PRONTI? ...VIA!

Intervista con **Fausto Forti**
Presidente CONFETRA



km) ha necessità di partner logistici capaci di provvedere non solo ai collegamenti minimizzando i costi unitari per merce trasportata, ma anche di sopprimere ad una delicata funzione commerciale fondata sulla conoscenza e spesso sulla presenza diretta nei mercati di destinazione. L'operatore logistico consente alle imprese clienti anche di migliorare la propria efficienza produttiva introducendo nel loro ambiente innovazioni tecnologiche generate su scala internazionale.

In una fase complessa dal punto di vista economico/finanziario come quella che stiamo oggi vivendo, che ruolo può giocare la logistica?

La globalizzazione e l'accresciuto peso del commercio internazionale hanno potenziato il ruolo che la logistica e il trasporto possono svolgere, come fonte di vantaggio competitivo per l'intera economia nazionale. In Italia, l'assetto imprenditoriale caratterizzato prevalentemente da piccole e medie imprese, incapaci di raggiungere i mercati emergenti più lontani (secondo una ricerca Prometeia la gittata commerciale delle nostre PMI non supera gli 8.000

Quanto le inefficienze della rete infrastrutturale e la scarsa attenzione alle opportunità offerte dalla logistica generano costi aggiuntivi per le imprese?

Per rispondere a queste domande sono state fatte diverse analisi. Ne cito alcune. Il Piano Nazionale della Logistica redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2011 misurava la cosiddetta "grande taxa" della logistica, derivante dalle inefficienze infrastrutturali, regolamentari e amministrative, in 40 miliardi di euro. L'Università Bocconi con lo studio "I costi del non fare" ha stimato la mancata attuazione del Piano in 270 miliardi di euro



Certamente l'utilizzo dei sistemi ITS può contribuire a rendere più efficiente il sistema logistico, rispondendo anche a esigenze di tipo ambientale e di sicurezza. Gli ITS garantiscono un uso ottimale delle strade, fluidificando la mobilità, e contribuendo alla riduzione dei viaggi a vuoto. Inoltre, vengono incontro alle esigenze di sicurezza nelle aree di parcheggio e soprattutto possono rafforzare il controllo del rispetto delle re-

L'utilizzo dei sistemi ITS può contribuire a rendere più efficiente il sistema logistico. Garantiscono un uso ottimale delle strade, fluidificando la mobilità, e contribuendo alla riduzione dei viaggi a vuoto, vengono incontro alle esigenze di sicurezza e possono rafforzare il controllo del rispetto delle regole di circolazione.

da qui al 2020. Il Centro Studi Confetra, in una ricerca condotta nel 2011 insieme ad ATKearney sullo stato attuale e gli scenari evolutivi della logistica in Italia, ha rilevato come l'Italia presenti un peso della logistica sul fatturato superiore alla media europea che si traduce in un extracosto di filiera che penalizza la competitività delle aziende italiane. Secondo quella ricerca il costo della logistica in Italia sarebbe maggiore dell'11% rispetto alla media europea con un aggravio per il sistema stimabile in circa 12 miliardi di euro. Prendendo per buoni i numeri più bassi, che sono quelli calcolati dall'ATKearney, si ottengono valori comunque enormi che pesano come macigni sul sistema produttivo italiano.

Quanto pesa una logistica efficiente in tema di competitività dei trasporti e più in generale sulla mobilità?

Distinguere concettualmente la logistica dal trasporto è un retaggio storico ormai superato. La logistica si compone di più segmenti tra i quali le fasi del deposito e del trasporto sono quelli fondamentali. Quei segmenti sono tutti strettamente interconnessi e devono essere tutti singolarmente funzionali e produttivi per poter generare un'efficienza complessiva.

Puntare all'utilizzo massiccio degli ITS, dalla telematica alla tecnologia satellitare. Chi resta indietro su questo campo è perduto?

gole di circolazione. Confetra sostiene che la sicurezza della circolazione stradale si garantisce con il miglioramento dei controlli e non con l'introduzione di tariffe obbligatorie, come avviene oggi di fatto con il regime dei costi minimi dell'autotrasporto.

Due e tre cose da fare subito?

A parte l'indispensabile adeguamento del sistema infrastrutturale, tre azioni da intraprendere subito sono: attivare lo Sportello Unico Doganale per razionalizzare e snellire le procedure di sdoganamento in import ed export; imporre la separazione tra RFI e Trenitalia cargo al fine di far finalmente decollare in Italia un mercato del trasporto ferroviario che possa assicurare efficienza e quindi rendere competitiva la modalità ferroviaria rispetto all'autotrasporto; rilanciare la politica portuale, ferma dai tempi della legge n.84/94, individuando pochi strategici porti nazionali su cui concentrare le risorse pubbliche.

Infine, se non si troveranno valide soluzioni per sviluppare il settore, quali saranno le possibilità del nostro Paese di competere a livello internazionale?

In assenza di una strategia complessiva per rilanciare il sistema logistico nazionale, le possibilità per l'Italia di competere a livello internazionale rimangono scarse. Potranno riuscire a distinguersi solo poche grandi eccellenze, ma anche queste con sempre maggiori difficoltà.

In assenza di una strategia complessiva per rilanciare il sistema logistico nazionale, le possibilità per l'Italia di competere a livello internazionale rimangono scarse.

Trasporto Pesante, gestione leggera.

Efficienza e risparmio
per il Fleet Management

Monitoraggio e Controllo dei mezzi e delle merci
Analisi e Ottimizzazione gestione operativa
Sicurezza e Assistenza
Risparmio



fleet.viasatonline.it
fleet@viasatonline.it

First in Safety, Security and Services



ECCO LA MEGACOMMUNITY DELLA LOGISTICA

Intervista con **Rodolfo De Dominicis**
Presidente UIRNet



merce e piastre logistiche), degli operatori della logistica (aziende di trasporto, terminalisti, spedizionieri, ecc.) e delle istituzioni (Agenzia delle Dogane, CCISS, ecc.), offrendo loro diversi servizi per ottimizzarne l'operatività.

Presidente, quali servizi e azioni offre la piattaforma?

La Piattaforma Logistica Nazionale è concepita per erogare servizi di sistema a tutti gli operatori, divenendo così il sistema super-partes di regia dei dati e dei processi ad essi relativi.

Ad oggi il portafoglio iniziale di servizi comprende: strumenti per il controllo delle piccole flotte e per la pianificazione e la gestione delle loro missioni, con la possibilità di calcolare il tempo d'arrivo e di gestirne la documentazione, conoscendo in tempo reale lo stato della viabilità e dell'operatività delle destinazioni; strumenti con i quali i nodi possono conoscere in tempo reale i mezzi in arrivo, indagare lo sta-

UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale. La Piattaforma consiste di un sistema telematico centrale che, anche attraverso una serie di soluzioni tecnologiche periferiche, permette l'interconnessione dei nodi di interscambio modale (porti, interporti, centri

to di un singolo mezzo in arrivo (es. stato documentazione) e visualizzare la documentazione relativa resa disponibile dai trasportatori, per poterla verificare prima del loro arrivo; strumenti di booking per permettere a chi offre una risorsa/servizio (es. servizio al mezzo, all'autista, alla merce) di renderlo disponibile all'interno della megacomunity, gestendone le prenotazioni e per permettere a chi vuole usufruire di una risorsa/servizio di sceglierla e prenotarla con un click.

Sulla Piattaforma sono inoltre già attivi un sistema di matching automatico tra domanda e offerta di trasporto che tiene conto delle posizioni e delle missioni correnti e future dei mez-

Il progetto UIRNet mira a rendere più efficiente e sicuro il sistema logistico nazionale, attraverso una serie di interventi armonici tra loro, perlopiù di tipo immateriale e focalizzati sul trasporto merci su gomma, a bassa intensità di investimento, ma con benefici potenziali enormi.

La Piattaforma consiste di un sistema telematico centrale che, anche attraverso una serie di soluzioni tecnologiche periferiche, permette l'interconnessione dei nodi di interscambio modale degli operatori della logistica e delle istituzioni, offrendo loro diversi servizi per ottimizzarne l'operatività.



Si stima che l'implementazione della Piattaforma ITS per la gestione della rete logistica nazionale potrebbe portare, da sola, vantaggi a favore del sistema dei trasporti per 2,4 miliardi di euro.

La collaborazione tra UIRNet e Viasat è cominciata. Viasat ha già iniziato ad interfacciare le proprie soluzioni tecnologiche con la Piattaforma Logistica Nazionale e si sta impegnando a fare quanto necessario per poter veicolare i servizi della Piattaforma attraverso esse.

zi e un potente strumento di controllo della documentazione delle merci pericolose, che consente di comporre con pochi click la documentazione ADR (soprattutto le Trem Cards), salvarla e stamparla in varie lingue.

L'offerta verrà ovviamente arricchita con ulteriori servizi, realizzati da UIRNet e da altri, ma veicolati tramite la Piattaforma.

Fase sperimentale, tempo e costi. E' possibile entrare un po' nello specifico?

La sperimentazione è ormai pienamente avviata. UIRNet è riuscita a rispettare gli obiettivi che si era prefissata per la fine del 2012, coinvolgendo più di 800 aziende di trasporto per circa 10.000 mezzi pesanti, tracciati sia direttamente sia attraverso le soluzioni tecnologiche di primari provider di servizi di fleet management già interfacciati con la piattaforma.

Nel prossimo futuro UIRNet intende da un lato estendere il bacino degli aderenti ad almeno 20.000 mezzi entro la fine dell'anno e dall'altro incrementare le sinergie con gli operatori (come terminal interportuali e portuali) e i fornitori di servizi tecnologici per la logistica.

Per quanto riguarda i costi, la partecipazione alla sperimentazione è e sarà gratuita per tutto il 2013. UIRNet, di concerto con il Ministero, ha destinato una quota dei finanziamenti stanziati per supportare la sperimentazione e incentivare l'adesione ai servizi della Piattaforma Logistica Nazionale. Ovviamente sarà necessario reperire ulteriori fondi per sostenere il passaggio a regime del sistema.

Cosa si auspica dal prossimo Governo?

Per la realizzazione dei vari interventi UIRNet ricerca le competenze necessarie sul mercato selezionandole tutte attraverso procedure ad evidenza pubblica.

Di fatto UIRNet è promotore della prima vera Megacommunity della logistica in Italia, che dovrà essere sempre più estesa e consolidata.

UIRNet auspica che il prossimo Governo si adoperi attivamente per dare sempre più risalto all'importanza strategica della Piattaforma e per accelerarne l'adesione, sia con strumenti normativi, per esempio con l'adozione di un modello di regole/di incentivi sulla falsa riga di quello adottato in Francia per la riscossione dell'Ecotaxe da tutti i mezzi pesanti in transito sulla rete stradale francese, sia con strumenti di incentivazione/agevolazione specificatamente indirizzati.

Come procede la "collaborazione" tra UIRNet e Viasat?

UIRNet e Viasat sono in procinto di firmare un accordo per formalizzare la collaborazione operativa in fase di sperimentazione. Viasat ha già iniziato ad interfacciare le proprie soluzioni tecnologiche con la Piattaforma Logistica Nazionale e si sta impegnando a fare quanto necessario per poter veicolare i servizi della Piattaforma attraverso esse.

Si prevede di riuscire a coinvolgere in questa fase, clienti Viasat per un totale di almeno 1.000 mezzi pesanti.

È possibile quantificare i vantaggi del progetto, dal lato dell'efficienza produttiva ed economica, una volta a regime?

Si stima che l'implementazione della Piattaforma ITS per la gestione della rete logistica nazionale potrebbe portare, da sola, vantaggi a favore del sistema dei trasporti per 2,4 miliardi di euro, considerando in primis la possibilità di "sbottigliare i nodi", rendendo i flussi logistici tesi, con tempi chiari e definiti di transito e di giacenza delle merci e con costi competitivi di movimentazione delle stesse.

Ci possono essere però molti altri benefici indiretti non quantificabili, come ad esempio una maggiore competitività rispetto ai sistemi logistici del Nord-Europa con conseguente sottrazione di parte dei loro flussi esteri, una migliore programmazione degli interventi infrastrutturali di cui il Paese ha bisogno, un aumento del livello di sicurezza delle merci, degli operatori e dei cittadini.

Per ottenere ciò la Piattaforma dovrà essere portata a regime, passando dagli attuali 10.000 utilizzatori e 1 nodo (il porto di Genova ed, in particolare, il Voltri Terminal Europa) a circa 640.000 utenti e 35-40 nodi entro il 2023, con un ramp-up consistente tra il 2013 e il 2017.

L'AFFIDABILITÀ, PRIMO REQUISITO

Intervista con **Stefano Lucarelli**

Amministratore Unico - DFL Autotrasporti

Subire un furto o una rapina innesca per un'azienda una serie di danni non solo economici, ma anche d'immagine. Difficilmente il mercato concede una seconda opportunità: se ci si presenta con mezzi non protetti, quindi più vulnerabili, il Cliente, giustamente si rivolge alla concorrenza. La sicurezza, quindi, è una delle componenti fondamentali, di quelle che danno "valore aggiunto" al servizio. In tale contesto è di sicuro interesse delle imprese dotarsi di dispositivi satellitari e modelli organizzativi che consentano una gestione sicura delle merci che vengono loro affidate.

Cominciamo dai numeri. Quanto sono a rischio oggi i mezzi pesanti?

Secondo le ultime stime della Polizia Stradale, in Italia si registrano 2.438 furti di TIR. La Lombardia si conferma largamente la regione più colpita con 523 mezzi pesanti rubati, seguita dalla Puglia con 310 furti e dalla Campania con 291. Più staccate la Sicilia con 277 furti, il Lazio (238) e il Piemonte (208). Sul fronte recupero, in Italia vengono restituiti al legittimo proprietario 1.504 TIR. Un numero abbastanza importante se non fosse che il problema – dicono le statistiche – è che anche quando il mezzo viene ritrovato, questo è per lo più già privo della merce che trasportava, causando tanto all'azienda autotrasportatrice, quanto al cliente finale, un danno economico assai rilevante.

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

Proprio in tema di ritrovamento dei veicoli, un alleato importante risulta essere la tecnologia e, in particolar modo, quella satellitare. Installare dispositivi ad hoc è determinante per prevenire un furto e per recuperare il mezzo e la merce. Per un'azienda di questo settore poter disporre di sistemi appositamente studiati per il mondo dell'autotrasporto, che permettono alla Centrale Operativa di Sicurezza di attivarsi entro i primi 120 secondi dall'avvenuto furto, è determinante. Non solo però. La tecnologia satellitare, inizialmente impiegata come antifurto per individuare e recu-

perare il mezzo rubato, oggi trova applicazioni importanti soprattutto nel campo dell'ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza nel trasporto merci e, di conseguenza, per ridurre, anche in maniera significativa, i costi di esercizio. Basti pensare a quanto possono incidere eventuali percorrenze a vuoto o ritardi nella presa e consegna delle merci.

Le nuove tecnologie come strumento competitivo, quindi?

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

Quali le conseguenze per chi resta indietro e non prestasse la giusta attenzione ad un tema così importante?

In un sistema che ha ormai ottimizzato moltissimi costi e organizzazione, la differenza si gioca sulla qualità del servizio che si è in condizione di offrire ai clienti. E la sicurezza è, sicuramente, un indice di qualità. Portare a termine nel modo migliore una missione, con puntualità, efficienza, professionalità, rispettando le regole in un contesto di economie è determinante. Fuori da questa strada c'è la logica del taglio delle tariffe, ma è una strada senza vie di uscita.

In tema di ritrovamento dei veicoli, un alleato importante risulta essere la tecnologia e, in particolar modo, quella satellitare. Installare dispositivi ad hoc è determinante per prevenire un furto e per recuperare il mezzo e la merce.

Portare a termine nel modo migliore una missione, con puntualità, efficienza, professionalità, rispettando le regole in un contesto di economie è determinante. Fuori da questa strada c'è la logica del taglio delle tariffe, ma è una strada senza vie di uscita.

Con **Tecno** il gasolio **costa meno!**

Risparmia fino al **70%** dell'accisa sul gasolio

Defiscalizzazione Gasolio per Macchine Operatrici

Per ogni Litro di gasolio utilizzato
dalle tue macchine operatrici ottieni **0,43€** di rimborso.
Con Tecno ottieni **15.000€** di rimborso per un escavatore
che consuma in un anno **45.000** litri di gasolio.



Rimborso Accise sul gasolio per Autotrasporto

Ottieni una riduzione del costo del carburante pari a
0,21€ per ogni litro di gasolio.

Con Tecno ottieni **6.300€** per un autocarro
(massa ≥ 7.5 tonnellate) che consuma **30.000** litri di gasolio.



ITS: LA GRANDE OCCASIONE "EUROPEA"

Intervista con **Rossella Panero**
Presidente TTS Italia

TTS Italia, Associazione Nazionale per la Telematica per i Trasporti e la Sicurezza, è stata costituita l'8 marzo 1999 con lo scopo di contribuire al miglioramento dell'efficienza e della sicurezza del sistema dei trasporti italiano, attraverso l'analisi dei problemi e delle opportunità, la formulazione di proposte e la diffusione delle informazioni e delle conoscenze nel settore dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS). TTS Italia è stata creata con una missione ben precisa: promuovere l'implementazione, lo sviluppo e la diffusione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto in Italia nelle modalità più utili per l'utenza.



Logistica moderna e competitività dell'autotrasporto, due facce della stessa medaglia?

Direi proprio di sì. Proprio un recente studio, presentato in occasione del Transpotec di Verona, l'inefficienza logistica del nostro Paese blocca la produttività perché aumenta i tempi di consegna delle merci e rende più difficili i rapporti di fornitura tra le aziende. Oltre a co-

stare moltissimo all'Italia in termini economici: 40 miliardi di euro. In un periodo in cui l'attenzione alla mobilità intelligente, ma anche all'economia, è in primo piano, diventa fondamentale sviluppare un sistema intermodale del tutto integrato.

È questa la strada? Incentivare l'utilizzo dei sistemi intelligenti, lo dice anche l'Europa...

La Direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi intelligenti nel

settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto ha l'obiettivo di istituire un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) coordinati e coerenti nell'Unione. In particolare, attraverso le frontiere tra gli Stati membri, stabilendo le condizioni generali necessarie a tale scopo. Per la elaborazione e l'utilizzo

L'obiettivo della Direttiva europea in ambito ITS è di istituire un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti coordinati e coerenti nell'Unione e stabilisce le condizioni generali necessarie a tale scopo.

Quattro i settori prioritari: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto; il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

Il Decreto Salva Italia già aveva incentivato e incoraggiato l'uso delle Black Box e se ne parla ancora anche nella proposta di Piano di Azione Nazionale sugli ITS elaborata da TTS Italia. Viasat già da anni produce Scatole Nere per l'ottimizzazione del processo logistico e la sicurezza dell'autotrasporto.

di specifiche e norme, la Direttiva individua quattro settori prioritari: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto; il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

Ed in ambito nazionale come procede il recepimento della Direttiva?

TTS Italia, in collaborazione con i propri associati e con altre associazioni di categoria, già da tempo si è attivata per una fattiva attuazione della Direttiva ITS, con un primo position paper a Novembre 2011. A Novembre 2012, su incarico del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, socio fondatore di TTS Italia, ha elaborato una proposta di Piano di Azione Nazionale sugli ITS, attualmente al vaglio dello stesso Ministero che si occuperà poi, con tutte le modifiche del caso, a inviarla alla Commissione Europea per procedere quindi all'effettivo recepimento a livello nazionale.

Quanto tempo ci vorrà per vedere i primi risultati concreti?

In molti Paesi europei esistono già applicazioni ITS che hanno permesso di raggiungere ottimi risultati in termini di sicurezza ed economia. Anche in Italia non mancano le best practice. Basti pensare a città come Torino, Brescia e Verona dove l'implementazione di sistemi e soluzioni ITS soprattutto nel trasporto pubblico locale ha permesso di ridurre i tempi di viaggio e di efficientare l'intero sistema del trasporto urbano. Resta tuttavia la consapevolezza che ancora molto si può fare e va fatto. Anche per questo contiamo molto sull'attuazione del Piano d'Azione Nazionale sugli ITS che stabilisce le priorità del settore per i prossimi cinque anni e soprattutto su un reale impegno da parte della classe politica affinché quelle stesse priorità vengano rispettate. È sempre più importante, anche nell'ottica di ottimizzazione dei costi, muoversi in direzione della smart mobili-



ty e delle smart city e gli ITS sono strumenti fondamentali per questo.

Quanto può essere utile l'esperienza delle nostre aziende migliori, penso proprio a Viasat, per il vostro lavoro di sensibilizzazione sull'utilità della telematica in tale ambito?

TTS Italia racchiude alcune tra le eccellenze italiane nel settore ITS a livello di aziende, enti municipali e università e per la sua stessa natura di associazione è alla continua ricerca di collaborazione con i propri associati nonché del loro supporto. TTS Italia da sempre lavora in stretto contatto con tutti i suoi associati proponendo iniziative comuni e raccogliendo gli input che riceve da loro.

In particolare, per il 2013 TTS Italia intende sensibilizzare gli attori del settore sull'importanza del recepimento della Direttiva ITS e dell'esistenza di un Piano di Azione Nazionale sugli ITS e vuole farlo organizzando dei Workshop territoriali mirati in collaborazione con gli associati e gli enti locali.

CCISS VIAGGIA CON TE

Intervista con **Pasquale D'Anzi**
Direttore CCISS

Ormai è un'abitudine non solo per i professionisti della strada. Chi si mette al volante per un viaggio o per qualche spostamento, più o meno lungo, non può fare a meno delle informazioni del CCISS. Già, per qualunque notizia di infomobilità c'è sempre lui al nostro fianco "CCISS, Viaggiare Informati". E da oggi la



già lunga lista di partner si arricchisce di un nuovo soggetto: Viasat.

Ma quanto lavoro c'è e quante professionalità contribuiscono ad offrire questo servizio?

Il CCISS, per l'esercizio delle proprie funzioni istituzionali di raccolta, elaborazione, selezione, validazione, distribuzione e trasmissione delle notizie utili alla fluidità ed alla sicurezza della circolazione, si avvale di una evoluta centrale operativa – situata presso la sede ministeriale di via Caraci a Roma; in essa operano, oltre ai dipendenti ministeriali, anche diverse unità di personale – in turnazione h24 365/365 – esterne all'Amministrazione; trattasi di unità facenti capo a Polstrada, Carabinieri, Anas ed Aci, operanti presso la Centrale Operativa. Inoltre, sono presenti presso la suddetta Centrale, unità di personale dipendente della Società informatica che gestisce in outsourcing il supporto alla conduzione funzionale e lo sviluppo della piattaforma informativa del CCISS.

Le attuali fonti dei dati di infomobilità del CCISS sono rappresentate dalle forze di polizia (con l'ulteriore compito di validazione delle notizie provenienti dalle altre fonti), dagli enti proprietari delle strade, dai soggetti gestori delle infrastrutture e da soggetti pubblici e privati che hanno sottoscritto Convenzioni con il Centro (alcuni Comuni, la società Infoblu e di recente la Società Viasat S.p.A.).

Insomma, l'informazione sulla strada è tutto. Come raggiungete i vostri utenti?

La diffusione delle notizie di infomobilità avviene, oltre che con l'ausilio di network televisivi e radiofonici (prevalentemente Rai ma anche Radio 105 e Radio Montecarlo), mediante: chiamata al numero "verde" 1518 da cui è possibile ricevere, a tutte le ore del giorno e della notte, informazioni di traffico in tempo

C'è un crescente interesse alle notizie di infomobilità, in maniera trasversale, da parte delle diverse categorie di utenti della strada, siano essi "professionisti" o semplici "automobilisti".

È stata sottoscritta una convenzione che avvia una fattiva collaborazione tra il CCISS e Viasat che costituisce oggi una importante fonte di informazione per il CCISS grazie alla sua consolidata esperienza in ambito di servizi di localizzazione satellitare.

L'innovazione tecnologica è un requisito essenziale per il soddisfacimento dei bisogni dei cittadini in mobilità che necessitano di una corretta, completa e tempestiva informazione sul traffico in ogni area del Paese.

Il futuro del CCISS? Integrazione (tra fonti diverse e a diverse scale territoriali); regolazione (regole chiare per servizi efficaci ed innovativi); diffusione (comunicare ciò che serve, quando serve).

reale da operatori specializzati che lavorano presso la nostra centrale operativa di via Caracci in Roma, o ascoltare bollettini radiofonici diffusi tramite IVR; portale web del CCISS (www.cciiss.it, circa 10 milioni di contatti/mese); dispositivi di navigazione dotati del sistema RDS-TMC; applicazioni iPhone e Android.

Un tempo erano i “professionisti della strada” che non intendevano rinunciare a CCISS. Oggi un po’ tutti. Cosa implica questo dal punto di vista delle risorse e dell’organizzazione del servizio?

Come giustamente fa osservare, vi è un crescente interesse alle notizie di infomobilità, in maniera trasversale, da parte delle diverse categorie di utenti della strada, siano essi “professionisti” o semplici “automobilisti”. Ciò è dovuto alla crescente sensibilizzazione dell’opinione pubblica alle tematiche della sicurezza stradale in generale; ed in effetti, le situazioni di traffico e le condizioni della viabilità, com’è intuitivo immaginare, rappresentano elementi cardine per la sicurezza della circolazione stradale, cui gli automobilisti, a qualsivoglia categoria appartengano, sempre più non intendono rinunciare.

Questo crescente interesse del cittadino nell’essere edotto della situazione di traffico delle strade italiane, non determina particolari oneri aggiuntivi, in termini di risorse umane e finanziarie, poiché il sistema, grazie alle avanzate tecnologie disponibili, riduce fortemente il nesso di proporzionalità tra le risorse umane utilizzate e un’offerta adeguata alla crescente domanda di servizio espressa dai cittadini; inoltre la diffusione delle notizie prescinde, per sua natura, quasi del tutto dal numero degli utenti che ne fruiscono.

CCISS e Viasat hanno recentemente sottoscritto un accordo di collaborazione. Di cosa si tratta?

In data 14 febbraio 2012 è stata sottoscritta una convenzione che avvia una fattiva collaborazione ed un efficace rapporto di partenariato tra il CCISS e Viasat SpA. Viasat costituisce oggi una importante fonte di informazione per il CCISS, grazie alla consolidata esperienza di questa Società, nell’ambito dei servizi di localizzazione satellitare. Viasat, infatti, registra ogni anno 500 milioni di posizioni sui tracciati percorsi da oltre 20.000 veicoli pesanti e

200.000 veicoli leggeri, grazie a una propria evoluta sensoristica installata a bordo dei veicoli stessi.

Con il suddetto accordo Viasat mette a disposizione del CCISS i parametri dinamici (velocità, direzione, ecc.) e geografici in suo possesso. Aumenta il numero degli utenti raggiunti dall’informazione e migliora la qualità dell’informazione stessa: un modello “win-win” che rappresenta di certo un punto di orgoglio nell’ambito del delicato, ma spesso poco esplorato, mondo delle partnership pubblico – privato.

Due aziende che fanno dell’innovazione tecnologica il loro punto di forza. Quanto questa sarà importante per offrire servizi di infomobilità sempre efficaci?

L’innovazione tecnologica è un requisito essenziale per il soddisfacimento dei bisogni dei cittadini in mobilità che necessitano di una corretta, completa e tempestiva informazione sul traffico in ogni area del Paese.

Il CCISS – al quale il legislatore ha affidato il ruolo di integratore di contenuti e fonte ufficiale delle informazioni di traffico - è alla costante ricerca dell’ottimizzazione dei processi tecnologici che governano la lunga filiera che si sviluppa tra la “captazione” dell’evento di traffico e la diffusione dell’informazione agli automobilisti. È, infatti, ben evidente che la notizia è tanto più utile quanto più è chiara, univoca e soprattutto tempestiva; è pertanto necessario rimuovere ogni collo di bottiglia di natura tecnologica ed organizzativa.

È un percorso lungo e tutt’altro che semplice, ma grandi passi sono stati compiuti e i presupposti ci sono tutti perché molti altri se ne facciano nella direzione giusta.

Quale sarà la nuova frontiera di CCISS?

Il futuro del CCISS che ho in mente si declina su 3 parole chiave: integrazione (tra fonti diverse e a diverse scale territoriali); regolazione (regole chiare per servizi efficaci ed innovativi); diffusione (comunicare ciò che serve, quando serve).

Il CCISS è peraltro impegnato ogni giorno ad arricchire il ventaglio dei servizi offerti che presto vedranno l’esordio, anche grazie al fondamentale contributo dei dati “storici” forniti da Viasat, di uno specifico servizio di previsioni di traffico che rappresenta ad oggi la vera frontiera della nostra attività.

VIASAT FLEET SOLUTION TRASPORTO PESANTE, GESTIONE LEGGERA



Intervista con **Daniele Simonaggio**
Fleet Solutions Manager – Viasat Group

Affidabilità, professionalità, gestione ottimale ed economicità. La sfida competitiva si gioca su questi fattori. Ormai il mercato cerca aziende affidabili che forniscano un servizio impeccabile, professionale, ma economico. E solo attraverso una completa gestione del servizio si può ottenere tutto ciò. La tecnologia, quella satellitare, è a disposizione proprio per dare questo risultato e Viasat offre la soluzione giusta.

Come sta vivendo il difficile momento economico il mercato dell'autotrasporto?

Come tutte le imprese Italiane, anche le imprese appartenenti al settore del trasporto, da qualche anno, stanno vivendo un periodo critico aggravato in questi ultimi mesi dalle situazioni di incertezza politica ed economico-finanziaria. Il continuo calo degli investimenti da parte del settore produttivo e del potere di acquisto da parte delle famiglie, porta inevitabilmente alla contrazione dei consumi, frenando di fatto lo scambio delle merci che, come sappiamo, viaggiano per buona parte su gomma.

A queste si sommano le tassazioni superiori alla media Europea, gli elevati costi del personale, pedaggi autostradali, carburanti, manutenzioni, ritardi o addirittura mancati pagamenti da parte dei committenti.

Ecco perché ogni giorno le nostre imprese di autotrasporto devono affrontare sfide quotidiane che hanno messo, mettono e metteranno sempre di più alla prova i nostri imprenditori costringendoli ad adottare le strategie necessarie per la sopravvivenza.

Chiaramente le prime a pagarne le spese sono state le PMI ma, ultimamente, anche i grandi Gruppi hanno dato qualche segnale di cedimento evidenziato dall'utilizzo degli ammortizzatori sociali che hanno colpito in primis la categoria degli autisti.

Le sfide che il mercato deve e dovrà affrontare sono e saranno molteplici. Per questo le imprese dovranno essere in grado di ridimensionarsi ed attuare tutto quello che serve per adeguarsi al cambiamento epocale che la nostra economia sta attraversando.

Ogni giorno le nostre imprese di autotrasporto devono affrontare sfide quotidiane che hanno messo, mettono e metteranno sempre di più alla prova i nostri imprenditori costringendoli ad adottare le strategie necessarie per la sopravvivenza.

L'offerta Viasat Fleet si rivolge a tutte le aziende operanti nel settore della mobilità, sul territorio nazionale o internazionale, in particolare a quelle impegnate in:
Trasporto merci;
Raccolta rifiuti;
Trasporto sostanze tossiche o pericolose;
Trasporto conto proprio o conto terzi;
Trasporto pubblico a lungo raggio.

L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e permette un recupero dell'86% dei veicoli rubati. La telematica poi consente di ottimizzare mediamente del 15/20% l'efficienza della flotta nel suo complesso risultando sempre più un fattore competitivo.

Le principali caratteristiche del mercato fleet per il 2013?

Sicuramente un sempre più forte orientamento verso l'attenta gestione dei costi e dell'ottimizzazione di quelli che si possono definire, anche in questo settore, i processi produttivi.

Viasat, grazie alla propria esperienza maturata nel campo della telematica di bordo e dei servizi LBS (Location Based Service), è sicuramente il Partner col quale raggiungere questi importanti obiettivi. Infatti il 2013 sta evidenziando, già dai primi mesi, un'importante crescita su quelli che noi definiamo essere i servizi indispensabili per una corretta gestione della flotta.

A chi vi rivolgete?

L'offerta Viasat Fleet si rivolge a tutte le aziende operanti nel settore della mobilità, sul territorio nazionale o internazionale, in particolare a quelle impegnate nel trasporto merci, raccolta rifiuti, trasporto di sostanze tossiche o pericolose, trasporto conto proprio o conto terzi, trasporto pubblico a lungo raggio. A tutti gli operatori del settore mobilità la qualità delle soluzioni telematiche Viasat assicura una risposta efficace alle esigenze di monitoraggio, localizzazione e reporting dei mezzi, delle merci e delle attività, consuntivazione e monitoraggio ore di lavoro dei mezzi (viaggi e attività di cantiere) e degli autisti, analisi e ottimizzazione della gestione operativa, sicurezza e assistenza, risparmio e riduzione dei consumi di carburante.

Quali sono gli elementi vincenti nella proposta Viasat?

La storicità del brand, la solidità economico/finanziaria, sicurezza di garanzia e continuità, l'appartenenza ad un Gruppo imprenditoriale italiano nel quale è racchiusa tutta la filiera, dalla produzione dei prodotti, all'erogazione dei servizi attraverso infrastrutture IT di ultima generazione e di proprie Centrali Operative di Sicurezza. Sono questi i primi elementi che portano i Clienti a sceglierli.

Sono però la particolare attenzione e dedizione dell'azienda, sin dalle prime fasi, i principali fattori che orientano il Cliente verso le nostre soluzioni.

Infatti, grazie al proprio staff di Consulenti professionisti del settore, Viasat si mette

al fianco alle imprese analizzando le esigenze e valutando insieme le soluzioni più adatte.

Viasat Fleet Solutions, una suite di soluzioni/servizi, quindi. Quali sono i plus principali dell'offerta?

Integriamo soluzioni hi-tech e servizi di assistenza telematica per garantire alle persone, ai veicoli e alle flotte i massimi livelli di sicurezza e risparmio.

Viasat Fleet Solutions offre alle aziende del mondo autotrasporto e logistica: localizzazione in tempo reale, dai propri uffici attraverso la Web Console, della posizione di tutti i mezzi, i percorsi, le soste effettuate; reportistica personalizzabile e in tempo reale relativamente a viaggi e missioni; visualizzazione sintetica dei consumi per ogni mezzo; visualizzazione ed analisi degli stili di guida; comunicazione in/out diretta con i singoli operatori.

La proposta Viasat Fleet Solutions nasce come risposta puntuale e affidabile alle principali esigenze espresse dal mondo dell'autotrasporto e della logistica. Le centrali operative (24 ore su 24, 365 giorni su 365) presenti sul territorio, una rete nazionale di centri di assistenza altamente qualificati e specializzati e la copertura dell'intera filiera operativa (controllo di tutto il ciclo produttivo e distributivo) sono tra i principali fattori che dimostrano da sempre l'attenzione di Viasat verso i propri clienti. Infine un dato. L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e permette un recupero dell'86% dei veicoli rubati. La telematica consente di ottimizzare mediamente del 15/20% l'efficienza della flotta nel suo complesso, risultando essere sempre di più un fattore competitivo.

Qual è il futuro dell'autotrasporto della logistica?

Affidabilità, professionalità, gestione ottimale ed economicità. La sfida competitiva si gioca su queste cose. Ormai il mercato cerca aziende affidabili che forniscano un servizio impeccabile, professionale ed economico. Solo attraverso una completa gestione del servizio si può ottenere tutto ciò. La tecnologia, quella satellitare, è a disposizione proprio per dare questo risultato. Chi non lo capisce è destinato a uscire fuori dal mercato.

BLACK BOX OBBLIGATORIA? PERCHE' NO!

Intervista con **Marcello Minerbi**
Direttore *tuttoTrasporti*

tuttoTrasporti è il mensile dedicato al trasporto su gomma dell'Editoriale Domus, la casa editrice fondata da Gianni Mazzocchi che pubblica anche Quattroruote. La rivista viene distribuita sia in edicola sia in abbonamento e si occupa di attualità, leggi e fisco, lavoro, strade, gestione e costi, logistica. Pubblica inoltre prove su strada dei veicoli da lavoro (dai furgoni ai mezzi pesanti).



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

Perché esiste una legge fondamentale di mercato: la merce viaggia sul mezzo che assicura la maggiore economicità, flessibilità e puntualità. I camion possono assicurare tutto ciò, altre modalità no. Ecco perché, nonostante tutti i proclami sul trasferimento delle merci verso il treno o la nave, oltre il 90 per cento delle merci in Italia viene ancora trasportato dai veicoli pesanti e leggeri. Un ruolo di fondamentale importanza per tutta l'economia e la competitività del Paese, che troppo spesso, purtroppo, viene dimenticato in nome di un ambientalismo di maniera.

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

Il 90 per cento delle merci in Italia viene ancora trasportato dai veicoli pesanti e leggeri. Un ruolo di fondamentale importanza per tutta l'economia e la competitività del Paese che, troppo spesso, purtroppo, viene dimenticato.

Una ricerca condotta dall'Accident Research ha evidenziato che nove incidenti su dieci, in cui sono coinvolti camion, dipendono da fattori umani, soprattutto a causa di distrazione o per la errata valutazione della velocità.



La Black Box rappresenta un contributo essenziale per migliorare la sicurezza. Il monitoraggio della flotta non solo consente di prevenire comportamenti irregolari degli autisti ma permette anche una migliore gestione economica del trasporto.

L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti dei Tir e ha un effetto determinante sugli stili di guida dei conducenti con positive ricadute sulla sicurezza stradale.

È evidente che un così gran numero di mezzi pesanti in circolazione può porre qualche problema di sicurezza stradale, anche se l'impatto dei Tir su questo tema è inferiore a quanto si possa pensare. Nel 2011, secondo il rapporto Aci-Istat, nonostante rappresentino oltre il 13% dei veicoli circolanti i camion coinvolti in incidenti stradali sono stati infatti il 6,8% del totale, in diminuzione dello 0,1% rispetto al 2010. Per quanto riguarda invece le vittime, nel 2011 sono stati 151 i camionisti deceduti in incidenti stradali e 6.655 i feriti. Sono cifre che testimoniano lo sforzo fatto dal settore per incrementare la sicurezza stradale. Ma molto resta ancora da fare.

Di norma, quanto gli incidenti sono ascrivibili alla responsabilità dell'autista e quali sono le cause principali?

Una recente ricerca condotta dall'Accident Research Team di Volvo Trucks ha evidenziato che nove incidenti su dieci, in cui sono coinvolti camion, dipendono da fattori umani, soprattutto a causa di distrazione o per la errata valutazione della velocità. Lo studio rivela anche che la guida in stato di ebbrezza non è una delle principali cause di incidenti stradali che vedono coinvolti conducenti di camion. Solo lo 0,5% di conducenti coinvolti in incidenti gravi era in stato di ebbrezza. Le cifre corrispondenti agli incidenti riguardanti le automobili variano invece tra il 15 e il 20%. La maggior parte degli incidenti, che comportano lesioni ai conducenti di camion, riguardano veicoli singoli in cui il camion esce di strada. Più della metà degli incidenti gravi con camion consiste in collisioni tra automobili e camion.

Ci sono luoghi e strade più pericolosi di altri? Ore più pericolose di altre? Paesi più pericolosi di altri?

A questo proposito non esistono statistiche precise. Possiamo però dire in generale che in Italia, la riduzione degli incidenti con Tir coinvolti è stata più accentuata sulle autostrade che sulla rete ordinaria e che, sempre secondo lo studio Volvo citato in precedenza, circa il 20% degli incidenti con camion avviene durante le ore notturne.

La Black Box certifica la "bontà della missione", dallo stile di guida alle pause obbligatorie. Quanto la telematica può essere indispensabile per la sicurezza?

La telematica, come tutte le nuove tecnologie, rappresenta un contributo essenziale per migliorare la sicurezza. Il monitoraggio della flotta ha però anche un altro benefico effetto: non solo consente di prevenire comportamenti irregolari degli autisti, ma permette anche una migliore gestione economica del trasporto. L'Unione Europea, con la nuova normativa sul tachigrafo digitale in preparazione, punta sulla telematica per rafforzare i controlli sull'autotrasporto al fine di tutelare sempre più le imprese che rispettano le regole sulla sicurezza della circolazione.

È risaputo che molte aziende, per ottenere vantaggi commerciali, non rispettino le norme di sicurezza del mezzo e del conducente. Per molti l'unica soluzione è rendere obbligatoria la Black Box. Come la pensa?

Che ci siano imprese, italiane e straniere, che non rispettano le regole è un dato di fatto, anche a causa della cronica carenza di controlli in Italia, a differenza di quanto avviene nel resto d'Europa. Da più parti si propone allora di rendere obbligatoria la Black Box. Io credo possa essere una soluzione positiva ma a due condizioni. La prima: non può essere l'ennesimo costo che si abbatte sulle imprese che già si confrontano con gravi difficoltà economiche e di mercato. Se sarà obbligatoria deve portare anche qualche beneficio (riduzione dei costi assicurativi, per esempio) alle aziende che la utilizzeranno. La seconda: bisogna fare in modo che, come già avvenuto con altri strumenti (tachigrafo, limitatore di velocità eccetera) non sia "taroccabile". E ciò può avvenire solo perfezionandone la tecnologia e rendendo sempre più efficaci e puntuali i controlli.

L'OCCASIONE DA NON PERDERE

Intervista con **Antimo Caturano**
Presidente FREE SERVICES



Negli ultimi anni il Consorzio Free Services sta consolidando rapporti e collaborazioni con Università e Enti di Ricerca Nazionale con lo scopo principale di creare dei veri e propri Centri di competenza per il Trasporto e la Logistica. Attraverso la consultazione del portale www.freeservices.it l'autotrasportatore riesce a trovare una risposta a tutte le sue esigenze. L'obiettivo è cercare di creare un punto di riferimento per le imprese di autotrasporto, un luogo in cui gli operatori del trasporto possano acquistare beni e servizi ad alto valore aggiunto; avere informazioni sulle tematiche del settore; avere formazione specifica e specializzata.

Presidente, quanto i sistemi intelligenti di trasporto, gli ITS, e le tecnologie satellitari trovano oggi applicazione nel settore flotte e nell'autotrasporto?

Oggi stiamo vivendo una fase storica fondamentale per lo sviluppo delle ICT (Information Communication Technology) ed in questo contesto giocano un ruolo decisivo anche le ITS (Intelligent Transportation System) e le tecnologie satellitari. Sicuramente in Italia, il mondo dell'autotrasporto paga lo scotto di essere un settore notevolmente frammentato, ma anche nel nostro comparto stiamo attraversando un periodo di notevole sviluppo e crescita d'interesse da parte delle aziende nei confronti di queste tecnologie, soprattutto se parliamo di flotte, anche se dobbiamo riscontrare ancora un basso tasso e livello di applicazione.

La percezione è che gli ITS nell'autotrasporto siano sempre con un piede nel futuro, ma non riescono mai a completare il passo. È un problema tecnico, di volontà oppure organizzativo?

Oggi il mercato offre enormi possibilità agli operatori per utilizzare ITS più idonee alla propria attività. Quindi non si può parlare di "mancanza di offerta tecnica", ma bisogna solo far crescere "la volontà al cambiamento" e fare in modo che ci sia la voglia di ricercare delle soluzioni innovative per le proprie aziende. Da questo punto di vista dobbiamo anche riconoscere che si stanno verificando una serie di elementi non concatenati ma che fanno convergere il *modus operandi* delle imprese d'autotrasporto verso una visione diversa della propria attività. Stiamo attraversando una fase di "cambio generazionale" che dovrebbe portare ad un maggior interesse da parte degli autotrasportatori verso gli ITS e le tecnologie satellitari.

Insomma la tecnologia c'è. La Black Box, per esempio, è lì. Come motivare tutti gli attori coinvolti, a partire dalle imprese?

Bisogna far comprendere agli imprenditori il valore aggiunto che si può avere da un utilizzo

Stiamo attraversando una fase di "cambio generazionale" che dovrebbe portare ad un maggior interesse da parte degli autotrasportatori verso gli ITS e le tecnologie satellitari.

Viasat è partner strategico del Consorzio con oltre 1300 apparati tra SMART, GLOBE abbinati con configurazioni quali controllo carburante e driving Style e questi numeri sono destinati a salire.

Bisogna far comprendere agli imprenditori il valore aggiunto che si può avere da un utilizzo costante e continuo degli ITS e della tecnologia satellitare. La Black Box è lì a disposizione.

costante e continuo degli ITS. La Black Box è lì a disposizione. Bisogna puntare sulla conoscenza e la formazione delle imprese e degli operatori di tutta la filiera. Bisogna mettere a sistema le conoscenze.

Poi ci sono le aziende oneste che però si devono confrontare con quelle che operano ai limiti dell'illegalità. Come affrontare il tema della trasparenza in questo settore?

La normativa di riferimento del mondo dell'autotrasporto sta diventando sempre più stringente e vincolante. Adesso tutto è in rete e molto si può vedere e sapere confrontando e leggendo i dati. Bisogna solo fare in modo che questa nuova professionalità richiesta alle imprese d'autotrasporto venga degnamente retribuita. Quindi basta con la rincorsa al prezzo più basso.

Come dicevo prima, bisogna puntare sulla professionalità, sulla competenza e sulla conoscenza, che devono essere qualità sinonimo di valore aggiunto e maggiore redditività.

La telematica, la tecnologia satellitare, è oggi la migliore arma a disposizione per gestire al meglio le flotte e assicurare futuro e modernità, in sicurezza, all'autotrasporto e alla logistica?



Sì. In un mercato globale, in cui attori di diverse nazioni e con diverse regole concorrono tra di loro, solo attraverso un efficace ed ottimale utilizzo di queste tecnologie si possono tradurre e trasformare le inefficienze di sistema in vantaggi competitivi. L'importante è che ci sia una condivisione di intenti da parte di tutti i soggetti che intervengono in una supply-chain. Da parte nostra abbiamo un partner strategico d'eccezione: Viasat. Il Consorzio ha installato oltre 1300 apparati satellitari tra SMART, GLOBE abbinati con configurazioni quali controllo carburante e driving Style e questi numeri sono destinati a salire. Questo testimonia quanto noi crediamo che tutto il settore, la competitività e la sicurezza dell'autotrasporto, giri intorno a queste tecnologie.

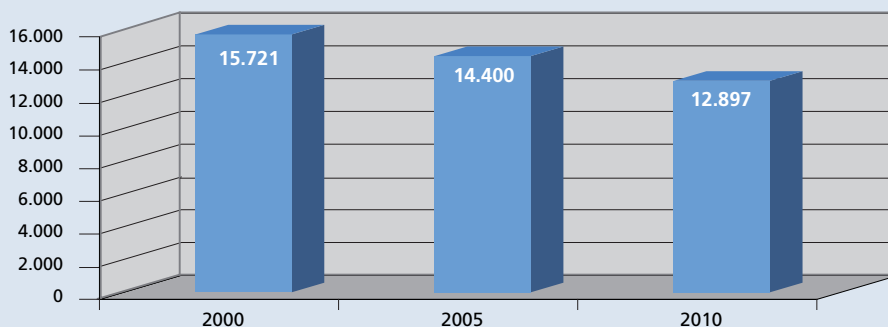


CONSISTENZA DEL PARCO VEICOLARE MEZZI PESANTI

ANNI	Motocarri	Autobus	Autocarri		Motrici	TOTALE
			merci	speciali		
1985	398.615	76.296	1.649.302	144.293	40.249	27.285.596
1990	464.852	77.731	2.140.123	208.869	67.780	33.555.118
1991	462.575	78.649	2.220.859	226.693	72.069	34.736.109
1992	456.300	78.179	2.285.712	246.101	74.135	35.843.494
1993	444.125	76.974	2.314.142	254.866	75.028	36.057.926
1994	433.255	76.076	2.370.759	267.125	75.564	36.182.782
1995	415.665	75.023	2.430.262	278.539	79.631	36.875.894
1996	422.041	80.610	2.550.344	325.353	89.758	36.693.365
1997	412.081	81.478	2.626.507	341.207	93.297	37.048.777
1998	405.048	83.521	2.730.260	359.810	97.743	38.221.545
1999	399.440	85.762	2.840.080	381.255	106.726	39.627.179
2000	390.097	87.956	2.971.050	406.523	115.958	40.743.777
2001	382.149	89.858	3.110.317	431.228	124.149	41.936.627
2002	375.313	91.716	3.297.260	454.340	132.622	42.950.326
2003	370.751	92.701	3.450.903	483.027	139.402	44.078.935
2004	342.739	92.874	3.502.633	512.979	142.413	43.950.907
2005	344.827	94.437	3.637.740	541.919	148.173	45.185.101
2006	310.555	96.099	3.763.093	568.654	151.704	46.329.144
2007	305.666	96.419	3.842.995	594.642	153.912	47.131.346
2008	300.890	97.597	3.914.998	619.706	157.007	47.936.938
2009	296.104	98.724	3.944.782	639.428	157.807	48.035.078
2010	291.757	99.895	3.983.502	656.880	158.289	48.668.008
2011	287.650	100.438	4.022.129	671.445	159.766	49.209.701

Fonte: ACI - Statistiche automobilistiche

NUMERO DI INCIDENTI CHE VEDONO COINVOLTI I VEICOLI PESANTI



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

AUTOMEZZI PESANTI RUBATI

REGIONE	2011	2012
ABRUZZO	36	43
BASILICATA	26	37
CALABRIA	61	52
CAMPANIA	247	291
EMILIA ROMAGNA	169	155
FRIULI VENEZIA GIULIA	13	11
LAZIO	233	238
LIGURIA	16	15
LOMBARDIA	561	523
MARCHE	26	35
MOLISE	14	28
PIEMONTE	229	208
PUGLIA	311	310
SARDEGNA	16	19
SICILIA	266	277
TOSCANA	61	76
TRENTINO ALTO ADIGE	6	3
UMBRIA	36	25
VALLE D'AOSTA	1	1
VENETO	88	92
TOTALE NAZIONALE	2.416	2.438

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

AUTOMEZZI RUBATI RINVENUTI

REGIONE	2011	2012
ABRUZZO	17	26
BASILICATA	16	7
CALABRIA	38	28
CAMPANIA	106	125
EMILIA ROMAGNA	93	86
FRIULI VENEZIA GIULIA	13	9
LAZIO	117	93
LIGURIA	15	10
LOMBARDIA	471	458
MARCHE	8	16
MOLISE	13	6
PIEMONTE	186	187
PUGLIA	194	187
SARDEGNA	14	9
SICILIA	129	138
TOSCANA	49	52
TRENTINO ALTO ADIGE	4	4
UMBRIA	3	9
VALLE D'AOSTA	0	0
VENETO	62	54
TOTALE NAZIONALE	1.548	1.504

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

L'UTILIZZO DEL SATELLITARE VIASAT SUI MEZZI PESANTI

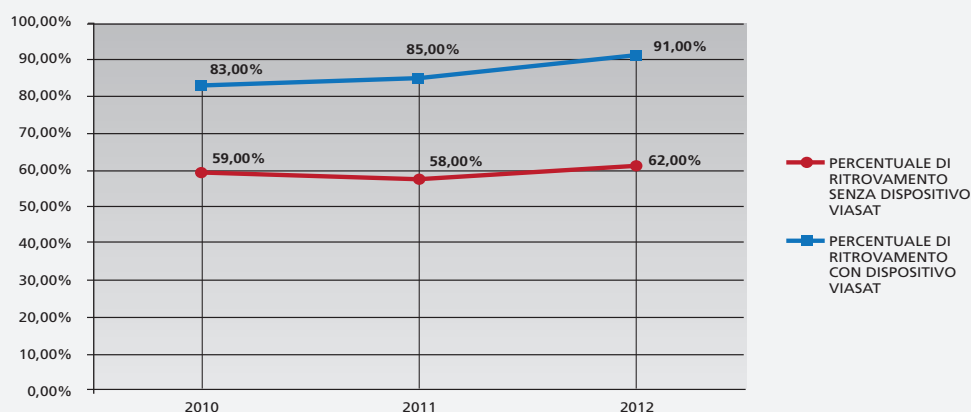
I grafici di questa pagina confrontano i dati medi nazionali con quelli relativi ai veicoli pesanti dotati di sistema satellitare Runtrackers Viasat e dimostrano l'efficacia di questi ultimi.

FREQUENZA FURTO MEZZI PESANTI CON E SENZA DISPOSITIVO VIASAT RUNTRACKERS

ANNO	Numero veicoli rubati senza Viasat	Numero veicoli rubati con Viasat
2011	0,83 per mille	0,07 per mille
2012	0,88 per mille	0,05 per mille

PERCENTUALE RITROVAMENTO CON E SENZA DISPOSITIVO RUNTRACKERS

ANNO	% veicoli ritrovati senza Viasat	% veicoli ritrovati con Viasat
2011	60%	90%
2012	62%	91%



Oltre al recupero del 91% dei veicoli rubati, grazie ai sistemi Viasat sono state recuperate merci per un valore superiore ai 7 milioni di euro.

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

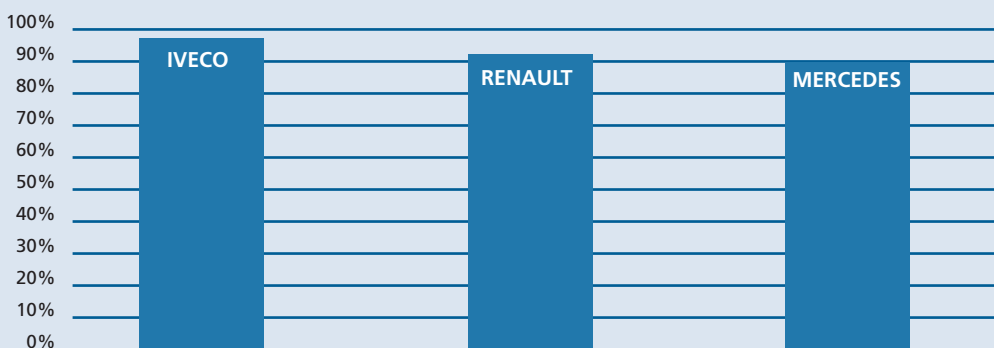
FREQUENZE DI FURTO A CONFRONTO NELLE REGIONI PIÙ A RISCHIO CON E SENZA RUNTRACKERS VIASAT E RISPARMIO STIMATO

Regione	Frequenze di furto al netto dei ritrovamenti senza Runtrackers	Frequenze di furto al netto dei ritrovamenti con Runtrackers	Risparmio stimato* per i furti sventati se tutti i mezzi pesanti avessero installato il Runtrackers di Viasat
Lombardia	0,09 per mille	0,06 per mille	€ 900.000,00
Puglia	0,48 per mille	0,34 per mille	€ 1.850.000,00
Lazio	0,56 per mille	0,39 per mille	€ 3.700.000,00
Campania	0,45 per mille	0,30 per mille	€ 2.800.000,00
Piemonte	0,05 per mille	0,02 per mille	€ 492.000,00
Sicilia	0,37 per mille	0,26 per mille	€ 2.150.000,00

*Valore economico medio mezzo pesante € 50.000

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

IVECO	97%
RENAULT	92%
MERCEDES	90%





VIASAT ADVENTURE QUANTE EMOZIONI!!!

Quattro amici che condividono la passione per i viaggi e l'avventura,

disegnano e realizzano un progetto di viaggio ambizioso e fortemente voluto che vede l'attraversamento a bordo di un fuoristrada di 20 paesi: Italia, Austria, Repubblica Ceca, Polonia, Lituania, Lettonia, Russia, Mongolia, Cina, Tibet, Nepal, India, Pakistan, Kirgikistan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, Turchia e Grecia.

Attraversare gran parte dell'Europa e dell'Asia, a bordo di un Defender 110 debitamente preparato allo scopo, è sta-

to molto impegnativo, sia dal punto di vista fisico, poiché le condizioni da affrontare sono state tutt'altro che semplici e di certo abbiamo dimenticato per un po' il significato del termine "comodità"; sia dal punto di vista organizzativo, poiché la moltitudine di pratiche, visti, documenti da produrre, legislazioni da conoscere, organi da contattare in varie lingue, non è di certo incoraggiante.

Tuttavia l'impegno profuso ha dato i suoi frutti ed il viaggio affrontato ha fatto parte di cose che cambia e arricchisce chi vi partecipa, offrendo la possibilità di confrontarsi

con popoli e modi di vivere così diversi dai nostri.

Le difficoltà pratiche e anche quelle burocratiche menzionate hanno fatto sì che ben pochi sono riusciti ad organizzare un percorso che attraversasse così tanti Paesi, ed a nostra notizia sono più di 25 anni che nessuno è riuscito ad organizzare e finalizzare un'odissea così intensa. Questo sentiero verso l'estremo oriente disegnato sulla cartina di mezzo mondo ci ha impegnati per 60 giorni con l'attraversamento di varie frontiere e andando a lambire alcuni dei punti più suggestivi del pianeta.

Vorremmo che molti prendano la nostra scia per capire che in fondo anche la parte più remota del pianeta che possiamo immaginare è casa nostra. Il nostro desiderio è stato quello di tracciare una rotta verso destinazioni apparentemente irraggiungibili per dimostrare che non bisogna avere paura di percorrere delle strade che in fondo ci appartengono, strade che portano lontano lontano ma sempre più vicino a noi stessi.

La riuscita di questo ambizioso progetto è passato attraverso una serie di persone, soprattutto amici, che ci hanno aiu-



tato in mille modi e maniere, sia dal punto di vista psicologico che da quello pratico.

Ringraziamo infine tutti i nostri Sponsor che hanno creduto in quest'avventura ed in particolare VIASAT per la fornitura delle centraline di localizzazione che ci hanno permesso di mappare tutto il nostro viaggio.

Giulio Menichini, Armando Romano, Andrea Calandri, Gabriele Greco

Viasat è stato lo sponsor tecnico della Perugia-Pechino, un'avventura emozionante attraverso l'Europa e l'Asia. Tramite due sistemi Runtrackers, installati a bordo del fuoristrada, ha seguito passo dopo passo l'intera spedizione. Certamente una prova impegnativa ed entusiasmante, in cui i sistemi Viasat sono stati messi sotto stress per verificarne l'affidabilità e la precisione in condizioni estreme.

Al di là della spettacolarità dell'avventura dei quattro ragazzi che li ha portati in terre che siamo abituati a vedere sui notiziari e ad affrontare situazioni di viaggio molto rischiose e con risvolti critici, chi ne ha seguito l'evoluzione in diretta, grazie alla web console, ha avuto modo di apprezzare la funzionalità del servizio che Viasat offre come standard alle flotte e l'affidabilità operativa del sistema FMS.

Il raid è stato estremamente utile ai fini della verifica documentata della copertura gsm/gprs in roaming di TIM e WIND, dei sistemi di rappresentazione delle posizioni, dell'upgrade da remoto del fw in roaming. Inoltre, si è potuto constatare come la modalità SMS rimanga l'ultima spiaggia quando falliscono gli altri modi di comunicazione.

La cosa più importante è stato però appurare la capillare diffusione della copertura della rete gsm/gprs in paesi come Cina, Tibet, Kirgizistan, Pakistan, India, Turkmenistan e la Russia stessa in piena steppa. Ciò conferma la possibilità di poter tracciare la posizione di apparati all'interno di container (con gps non utilizzabile), tramite l'indicazione approssimativa, derivata dalla mappatura delle celle gsm che si utilizzano.

Altro aspetto interessantissimo è stato il livello tecnologico raggiunto nella comunicazione delle posizioni tramite connessione satellitare, avvenuta per mezzo di un terzo apparato delle stesse dimensioni dei nostri runtrackers e di costi comparabili, sia come apparato e sia come servizio.

Insomma è stato un successo: missione perfettamente riuscita per i 4 ragazzi e per il sistema di bordo VIASAT. Ma l'avventura non finisce qui: siamo già pronti per ripartire. Qualche anticipazione: il mezzo questa volta sarà la moto, ma non una moto normale, bensì una moto elettrica. Il tragitto è Shanghai-Milano. Un viaggio da Guinness dei Primati. Infatti, al nostro arrivo a Milano, dopo aver percorso 13 mila chilometri, otterremo il titolo di viaggio più lungo in moto elettrica. Vi racconteremo anche questa storia.



Una vita con il vento

Ciao Alessandra, quattro medaglie olimpiche e vincitrice di moltissimi altri trofei. Come sei riuscita a mantenere sempre così alto il tuo livello agonistico?

Mi sono sempre buttata nelle sfide, questo mi ha permesso di mantenere sempre alta la passione per il windsurf. Ovviamente è stato fondamentale avere costanza nell'allenamento e saper programmare accuratamente un obiettivo.

Grossetana, classe 1970. Unica atleta nella storia mondiale femminile della vela a vincere, nel windsurf, 4 medaglie olimpiche in 4 olimpiadi distinte: Pechino, Atene, Sydney, Atalanta. 10 volte Campionessa del mondo, 2 volte Campionessa europea, dal 1985 Campionessa italiana. Velista mondiale dell'anno 2008. Insomma, un fenomeno tutto "Made in Italy" e una carriera all'insegna del successo e della vittoria che però non le ha tolto semplicità e naturalezza. Un testimonial perfetto per un tema così importante qual è quello della Sicurezza Stradale.

Trasformare i propri sogni, il proprio talento in una professione. Cosa comporta tutto questo?

Richiede consapevolezza delle proprie capacità e la voglia di mettersi sempre in discussione per riuscire a raggiungere degli obiettivi da sempre sognati. I sacrifici e le rinunce sono molti, ma vengono ripagati ampiamente quando vedi brillare una medaglia al collo.

Hai girato il mondo e allora ti chiedo. Qual è il tuo rapporto con le automobili, con la strada?

Ho iniziato ad andare in windsurf a 13 anni, ogni giorno caricavo la tavola sopra la macchina di mio padre per an-

dare ad allenarmi, non vedevo l'ora di prendere la patente! Ho girato tutta l'Europa da sola, con la macchina stracarica di materiale sia dentro che sopra. Ogni viaggio è stato un'avventura che mi ha insegnato a stare in strada con grande attenzione. La mia macchina deve essere grande, spaziosa, sicura e appena diventa mia la organizzo per ogni evenienza ... perché spesso è la mia prima casa!

Veloce sulla tavola, ma spesso è proprio la velocità il vero pro-



blema sulle strade. Quanto è importante unire il divertimento alla disciplina, nel tempo libero, mentre si guida una macchina, così come nello sport?

La velocità seduce molte persone, che sia in mare, in auto o in bicicletta, penso sia una sorta di "ammaliatrice" a cui non bisogna sempre dare spago. Quando sei in mare la prima regola che impari è di fare sempre attenzione a cosa ti succede intorno, per la sicurezza di tutti. Così come nello sport devi avere rispetto per l'avversario.

Perché è così difficile sensibilizzare i ragazzi su un tema così importante?

Quando prendi la patente è un momento importante della tua vita, ti sembra di acquisire la libertà. Ma per fare esperienza ti devi buttare in strada, perché solo guidando si impara. Il problema è che mi sembra che in Italia si faccia fatica ad avere un traffico rispettoso e ordinato. Io comunque cercherei di incentivare l'offerta dei mezzi pubblici, soprattutto nella fascia notturna dei weekend.

Tanta palestra, tanti allenamenti, tante gare, tanto sudore. Lo stile di vita può essere un deterrente per non commettere errori anche sulle strade?

Lo sport prima di tutto ti insegna a seguire delle regole e questo diventa il tuo modo di agire anche nella vita di tutti i giorni.

Un'ultima domanda. Sei una donna che vive anche per la professione che svolgi in mezzo ai giovani. Cosa ti senti di dire loro?

Nella vita bisogna avere fortuna, ma siamo noi che dobbiamo andarcela a cercare e questo si può fare solo pensando con la propria testa.

AUTOMOBILE AMORE MIO



test



La coccoli e la curi come fosse un figlio o per te è solo un mezzo di trasporto? Ogni volta che scendi dall'auto passi 20 minuti a controllare se è ben chiusa, se è tutto a posto, se ha graffi o segni ... o vivi con serenità il tuo rapporto con il mezzo a quattro ruote? Bene, Viasat ti mette alla prova: scopri con questo test che rapporto hai con la tua automobile.

1. Potresti elencare almeno cinque colori che in questo momento vanno di moda per le carrozzerie?

- a) Cinque sono pochi
 - b) Cinque sono troppi
 - c) Bisogna impararli altrimenti sei tagliato fuori
- a ☐ b ☐ c ☐

2. Mettiamo che tu debba parcheggiare, hai trovato un posto un po' sbilenco: ti arrendi e lasci lì l'auto?

- a) No, vado avanti a cercare, perché se l'angolo non è sicuro potrei creare danni
- b) Non è una resa, è una fortuna
- c) Sì, parcheggio, poi per tutto il tempo penso: "Chissà come la ritrovo, e se la ritrovo"

a ☐ b ☐ c ☐

3. Ti capita di ritrovare, in un angolo del sedile una ricevuta, un libro, un paio di guanti che credevi di avere perso?

- a) Ho sentito dire che può succedere
 - b) Sì. A volte, quando salgo in macchina mi sembra di partecipare a una caccia al tesoro
 - c) Non fatemi sentire in colpa
- a ☐ b ☐ c ☐

4. Hai mai prestato la tua macchina a un amico, un'amica che erano momentaneamente a piedi?

- a) Mai, spiacente
 - b) Sì, ma certo
 - c) Sì, spiacente
- a ☐ b ☐ c ☐

5. Passi davanti a una scuola guida. Che cosa ti ricorda, che cosa pensi?

- a) L'entusiasmo di quando imparavo a guidare
 - b) Però, io ce l'ho fatta
 - c) Poveracci
- a ☐ b ☐ c ☐

6. Le incalzanti pubblicità televisive di automobili sempre più belle e potenti, che sensazione ti danno?

- a) Che bravi registi, che bei motori
 - b) Riescono sempre a farti vedere strade e angoli fantastici
 - c) Ma perché corrono tanto?
- a ☐ b ☐ c ☐

7. Ti succede di dimenticare che stai guidando, cioè sei al volante e ti rendi conto che non stai pensando al volante?

- a) Non credo che mi sia mai successo
 - b) Mi succede di dire: "ma sono proprio io che guido in mezzo a questa nebbia, a questo traffico, a quest'ora di notte?"
 - c) Se mi capita, poi dentro di me faccio un salto di paura
- a ☐ b ☐ c ☐

8. Quando senti dire da qualcuno: quella macchina è tenuta come un salotto... tu che cosa rispondi (o vorresti rispondere) ?

- a) Anche la mia
 - b) Ma chi oggi ha un salotto?
 - c) Speriamo che non entri nella mia
- a ☐ b ☐ c ☐

9. Hai il tuo meccanico di fiducia?

- a) E che sia di fiducia vera
 - b) Non mi piacciono queste esagerazioni che poi con tutto il rispetto trovano sempre guai e rumori nuovi
 - c) Sì, e me lo tengo caro
- a ☐ b ☐ c ☐

10. Succede a tutti, prima o poi, di "parlare con la propria auto. Tu in che modo lo fai?

- a) Rispettosamente
 - b) Le dico: "Ehi ciao", ogni mattina
 - c) La supplico "sii brava" quando non parte, quando gratta
- a ☐ b ☐ c ☐

11. Ogni quanto tempo la fai lavare?

- a) Una volta al mese
 - b) Non ho una data, ogni tanto la guardo penso che è sporca e vado all'autolavaggio
 - c) Spesso, molto spesso
- a ☐ b ☐ c ☐

12. Nella tua automobile ti senti:

- a) Sicuro/a
 - b) Protetto/a
 - c) Attento/a
- a ☐ b ☐ c ☐

13. Sei in fila in una strada. Accanto a te c'è una macchina che avanza pian piano, come la tua. Che cosa guardi di solito?

- a) Guardo l'auto
 - b) La faccia di chi guida
 - c) Guardo davanti, attenzione a non tamponare
- a ☐ b ☐ c ☐

14. Ti piace viaggiare in solitudine?

- a) Sì. Anche perché non si è soli, c'è la macchina
 - b) Sì. E a volte canto e fischio
 - c) Non troppo
- a ☐ b ☐ c ☐

15. Qualcuno sale in macchina vicino a te e dice: "Voglio spostare il sedile più indietro", tu cosa rispondi?

- a) Faccio io
 - b) Se ce la fai
 - c) Va bene
- a ☐ b ☐ c ☐

IL RISULTATO DEL TEST



test



Maggioranza di risposte A

È il tuo gioiello. Un gioiello tolto dal forziere, che ti piace vedere e far vedere, non soltanto nelle grandi occasioni. Sempre. Sei un perfezionista (una perfezionista) un po' ossessivo. Ogni sera la metti al riparo, ogni mattina vorresti controllare se c'è un granello di polvere. Neppure in amore o sul lavoro sei così ostinato (ostinata). Ma nella tua macchina ti senti tu il più forte, puoi decidere tu quando partire e arrivare. Qui sei tu che guidi il gioco.

A



Maggioranza di risposte B

È la tua auto, basta. È un mezzo di trasporto, insomma, uno strumento di lavoro. Ti fa comodo, ti piace avere l'automobile, trovi che sia meglio viaggiare seduti che fare il saliscendi sulle scale della metropolitana, però quando occorre lo fai. Non è un'amica, è una gradevole buona conoscente. Sotto il tuo aspetto conciliante, disponibile, riesci anche a dire di no, sai distinguere, sai sempre su chi puoi veramente contare, nelle varie circostanze. Non ti sprechi, non ti butti via.

B



Maggioranza di risposte C

Ti senti nelle sue mani. Per te è un'amica: ma non la grande amica, una che fa un po' soggezione, una di quelle persone che ti onorano della loro compagnia ma da un giorno all'altro (chissà, quando, chissà perché) possono non invitarti più. La tua macchina la tieni buona, come se temessi sempre di irritarla. Però hai sempre un vantaggio (anche nei rapporti umani): non ti aspetti mai troppo da nessuno. Questo dovrebbe darti sollievo, invece ti isola. Non dovresti guardare sempre e solo davanti, guarda anche chi hai vicino.

C

Un gruppo di professionisti nelle soluzioni per l'autonoleggio.



scarica la App da i Tunes



Presente in Italia dal 1993, **Program** fa parte di un Gruppo Internazionale che vanta un'esperienza europea di quasi 50 anni nella gestione delle flotte aziendali. **Program** considera il Cliente al centro della propria attività, proponendo soluzioni efficaci e personalizzate, pensate e proposte da persone competenti ed entusiaste. Il Servizio è il punto forte di **Program** perchè interviene in tempo reale nella risoluzione degli imprevisti e nella gestione operativa della flotta, grazie anche alla collaborazione con i principali operatori internazionali, come Viasat.

E a proposito di servizio...

...vieni a scoprire la nuova App che Program ha realizzato per te.

I_Program è stata sviluppata per fornire ai clienti di Program Autonoleggio una costante assistenza mentre si trovano in movimento sul territorio italiano.

Con un semplice TAP è infatti possibile reperire l'officina, il carrozziere o il gommista convenzionato più vicino, contattarlo o raggiungerlo tramite GPS per risolvere qualsiasi problema si possa verificare durante l'uso degli automezzi. I numeri telefonici necessari per l'assistenza Clienti o per il recupero del mezzo in caso di emergenza sono immediatamente accessibili, e la posizione geografica in cui ci si trova è immediatamente visualizzata all'operatore per ricevere il soccorso.

Una sezione **Utility** permette invece di accedere con estrema rapidità allo stato del traffico sulle autostrade, oppure memorizzare dove si è parcheggiata la macchina per poi ritrovarla più facilmente.

Buon viaggio con I_Program.

Progetto e sviluppo by www.unomedia.it





First in Safety, Security and Services

La nuova legge sulle liberalizzazioni 27/2012 art 32 c.1 introduce la possibilità di risparmiare sull'assicurazione dell'auto installando la scatola nera.

VIASAT
ha fatto DI PIU'
creando la
SCATOLA BLU

BluBox
è l'innovazione
nel mondo dei
Sistemi Satellitari



Tutta l'esperienza del leader di mercato per garantirti:

- ★ **più RISPARMIO**
- ★ **più SICUREZZA**
- ★ **più PROTEZIONE**
- ★ **più ASSISTENZA**

IN CASO DI SINISTRO



SCONTI SULL'RCAUTO

accerta e ricostruisce le dinamiche dell'incidente
definisce oggettivamente le responsabilità
semplifica le operazioni di valutazione ed indennizzo

PROTEZIONE ED ASSISTENZA IMMEDIATA

invia in automatico un allarme alla centrale operativa Viasat
localizza con precisione la posizione del veicolo per l'invio dei soccorsi
con l'opzione V-Call connette in viva voce con la Centrale Operativa Viasat

IN CASO DI FURTO

RISPARMIO E SICUREZZA

l'opzione P-Key previene il furto con invio allarme alla Centrale Operativa Viasat
in caso di sottrazione, localizza il veicolo ed attiva gli interventi di recupero
garantisce sconti fino al 75% sulle tariffe Furto/Incendio



IN CASO DI GUASTO O EMERGENZA

ASSISTENZA E SOCCORSI IMMEDIATI

L'opzione V-Call, consente la chiamata in viva voce del soccorso medico e meccanico



PER I NEOPATENTATI O SOGGETTI A RISCHIO



ASSISTENZA E PROTEZIONE

consente di richiedere l'assistenza in caso di pericolo o guasto meccanico

TRANQUILLITÀ

La massima serenità, potendo contare sull'assistenza H24 di Viasat e sulla possibilità di localizzare il veicolo e ricevere segnalazioni in caso di superamento di velocità preimpostate.

PRETENDI DI PIU', SCEGLI LA SCATOLA BLU

www.viasatonline.it 800 691 691