

FURTI D'AUTO

L'importanza dei
dispositivi satellitari

**PRODURRE
SICUREZZA**

Il contributo decisivo
della tecnologia

**INDENNIZZO
DIRETTO**

Cosa cambia
per l'assicurato

IL PERSONAGGIO

Luca Badoer
testimonial Ferrari

GUIDA

alla

SICUREZZA

2007

I.P.



Automobile Club d'Italia





ACI Global. Soluzioni che allargano gli orizzonti.

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

Servizi di assistenza alla mobilità 24 ore su 24

Assistenza medico-sanitaria 24 ore su 24

Servizi di fidelizzazione

Estensione di garanzia e garanzie guasti meccanici

Network di officine e carrozzerie convenzionate

Contact Center personalizzati



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

ACI Global gestisce il servizio di
Soccorso Stradale 803116

3 Editoriale



4 Una nuova cultura della mobilità

*Intervista con Franco Lucchesi
Presidente di ACI
Automobile Club
d'Italia*



6 Viasat, "protagonista della sicurezza e presto in Borsa"

*Intervista con Domenico
Petrone
Presidente Viasat*

8 Indennizzo diretto, cosa cambia, per l'assicurato

*A cura di Vincenzo Gringoli
e Stefano Monterosso
Bain & Company*

10 RISCHIOSITÀ STRADALE

11 Automobile intelligente per migliorare la sicurezza stradale

*Intervista con Nilo Calvi
Responsabile Assistenza Tecnica
e Sistemi Informativi di ACI
Global e Giuseppe Fontana
Responsabile Assistenza
Sanitaria di ACI Global*

14 Mercedes, Audi, BMW addio: difficile ritrovarle

A cura della Polizia Stradale

16 Proteggersi... e sentirsi protetti

*Intervista con Giordano Biserni
Presidente di ASAPS
Associazione Sostenitori Amici
Polizia Stradale*



18 L'immediatezza del soccorso può salvare molte vite

*Intervista con Anna Maria Ferrari
Segretario Nazionale SIMEU
Società Italiana di Medicina
d'Emergenza-Urgenza*

20 Car sharing: la mobilità diventa sostenibile

*Incontro con Giuseppe Lemessi, Direttore
Business Development di
ACI Global*



22 TECNOLOGIA E SICUREZZA



23 La cultura della sicurezza: avanti, adagio

A cura del CENSIS

24 Viasat: la sicurezza non ammette più scuse

*Intervista con Andrea Guanci
Direttore Marketing di Viasat*

26 Produrre sicurezza: il contributo della tecnologia

*Incontro con Eugenio Razelli CEO
e Direttore Generale
della Magneti Marelli*



28 e-Call: non c'è più tempo da perdere

*A colloquio con Charles Capelleman Product
Development Director di
ARC Transistance*

30 La Fondazione ANIA per la sicurezza stradale

*Incontro con Umberto Guidoni Segretario Generale
della Fondazione ANIA*

32 La "scatola nera" aumenta la sicurezza

*Intervista con Primo Santini
Amministratore Delegato
di FAI Service*

34 Telepedaggio, pronti al via

*Intervista con Sergio Battibioia
Responsabile dello Sviluppo
Tecnologie nell'ambito della
Direzione Sistemi e Servizi per
Reti Viarie di "Autostrade per
l'Italia"*

36 Buon senso e tecnologia per navigare in sicurezza

*Incontro con Sandro Gaglio
Presidente del Corpo Volontario
di Soccorso in Mare*

38 Il Personaggio: Luca Badoer, testimonial Ferrari

di Paolo Emilio Iacovelli



40 APPENDICE STATISTICA

Redazione,
elaborazione dati
progetto grafico
ed impaginazione



Via XX Settembre 65 bis
00187 Roma
Tel. 06483493-45449375
Fax 0647883070
www.easygoservice.it
redazione100@easygoservice.it

Stampa
Studio Kromia Srl

Copyright
Easy Go s.r.l.

È vietata la riproduzione,
totale o parziale del con-
tenuto della pubblicazio-
ne senza l'autorizzazione
preventiva della Società.

L'importanza di investire in sicurezza

editoriale

Quella dell'anno scorso è stata a giudizio di tutti, una "scommessa" vinta. Non abbiamo quindi avuto dubbi nel proporre anche in questo 2007 lo Speciale "Guida alla Sicurezza" che già oggi rappresenta, ma lo potrà essere ancor di più nei prossimi anni, un appuntamento di grande interesse per quanti operano – e non solo per loro – in questo settore così importante.

Viaggiare su strada è un'esperienza che tutti conosciamo e condividiamo: ogni giorno, per piacere, libertà o necessità, in auto, in moto o su un camion, ci mettiamo al volante di un automezzo per soddisfare le nostre esigenze di mobilità. Ed è proprio quando queste esigenze vengono meno o rischiano di non essere soddisfatte, che un viaggio o un semplice spostamento può trasformarsi in un vero e proprio incubo.

Fra tutti i sistemi di trasporto, infatti, quello su strada è di gran lunga il più pericoloso e gli incidenti rappresentano ancora oggi, un fenomeno drammatico, tra i più difficili da combattere. La tendenza generale dichiarata dal Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010) è quella di una considerevole riduzione del numero di morti e feriti, gravi e non, a fronte di un aumento del numero degli incidenti dovuto all'incremento considerevole dei veicoli in circolazione. Non è tutto, però. Guasti meccanici, avarie al motore, mancanza di benzina, uscita di strada e quant'altro, sono all'ordine del giorno. Quale automobilista non mette in conto il verificarsi di un evento simile. Può anche capitare di trovarsi con l'auto in panne in una località non conosciuta, magari di notte, e avere difficoltà a raggiungere un telefono per richiedere l'intervento di soccorso, o, avendo la possibilità di telefonare, non essere in grado di descrivere con sufficiente esattezza la propria posizione.

Ed infine i furti delle autovetture costituiscono ormai, da diversi decenni, un oggetto di analisi e di riflessione criminologica di notevole impatto e spessore giuridico-penale, ma anche economico e sociale. Si rubano pur sempre circa 580 auto la giorno, 24 all'ora, più o meno una ogni tre minuti.

Considerando tutto ciò, quanto è importante promuovere comportamenti adeguati affinché la strada non costituisca un rischio per tutti noi? Quanto è importante investire in sicurezza? Quanto è importante, quindi, poter disporre di un servizio efficace e tempestivo, operativo 24 ore su 24, che presti attenzione ad una eventuale richiesta di aiuto e venga rapidamente in soccorso?

I sistemi di sicurezza satellitare, sempre più tecnologicamente avanzati e raffinati e sempre più alla portata di tutti, vengono incontro proprio a questa esigenza di sicurezza. Ti salvano la vita, ti aiutano a ricevere un soccorso - sanitario o meccanico che sia - o ti aiutano più semplicemente a "difendere" la tua l'auto, eventualmente a fartela ritrovare. Ti aiutano a vivere meglio.

Filippo Battaglia
Amministratore Unico EASY GO

Ha un secolo di vita. Oggi l'Automobile Club d'Italia non è più soltanto un sodalizio che conta oltre un milione di famiglie associate, così come non è soltanto sinonimo storico di soccorso stradale. L'ACI, infatti, è il fulcro di un sistema aziendale che si pone come primo obiettivo il presidio dei molteplici versanti della mobilità. **Franco Lucchesi** è il Presidente: lo abbiamo intervistato.

UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITÀ



Un Paese incapace di soddisfare la richiesta di mobilità dei propri cittadini, costretti a privilegiare – in assenza di valide alternative – l'uso indiscriminato dell'auto. È questa la situazione oggi?

In buona parte – purtroppo – la situazione è ancora questa. Nel corso degli anni, di questi ultimi in particolare, come Automobile Club d'Italia – avendo come compito statutario quello di tutelare gli interessi di chi si muove nel senso più generale del termine – abbiamo più volte denunciato situazioni di malessere alle quali è necessario mettere mano.

Costi di acquisto dell'auto, gestione, manutenzione a livelli altissimi, vessazioni spesso indiscriminate verso chi è costretto ad usare l'automobile per lavoro o svago, una troppo scarsa attenzione verso tutte quelle modalità alternative al mezzo privato che finisce – come giustamente detto – per restare l'unico modo per affrontare gli impegni quotidiani. Ed ancora, una situazione logistica, e intendo come stato delle strade o anche

per quello che concerne la cartellonistica, ai limiti dell'assurdo... Per non parlare di quel fenomeno – recente ma non per questo meno grave – della cosiddetta “social exclusion”, con intere fasce di popolazione, le meno abbienti, escluse dalla fruizione di servizi essenziali.

Naturalmente non possiamo dire che nulla sia stato fatto: sarebbe ingeneroso e anche non corretto. Ma quello che ancora difetta a questo Paese è una politica della mobilità – e in particolare della mobilità sostenibile – appositamente studiata e perseguita.

Quanto è importante e quanto è difficile, diffondere una nuova cultura dell'automobile?

La diffusione di una nuova “cultura della mobilità” – espressione che personalmente preferisco rispetto a quella di “cultura dell'automobile” – è altrettanto importante quanto difficile. La strategia da perseguire – evidentemente – è quella della comunicazione. Un impegno che l'ACI cerca di assolvere quotidianamente. Nel 2005, che è stato anche l'anno del nostro primo Centenario, abbiamo lanciato il Manifesto per un'Etica della Mobilità Responsabile, un vero e proprio decalogo di impegni, di proposte sul fronte della mobilità, ricordando che, in questo come in tutti i campi della vita sociale, non si può prescindere dal riconoscimento di alcuni valori comuni, condivisi, che tutti debbono far propri. In particolare abbiamo fatto riferimento ad una nuova “capacità di guida”, capace di accrescere il senso di responsabilità dell'individuo nei confronti di se stesso e dei suoi simili.

Presidente, quanta insicurezza c'è sulle strade italiane? E come intervenire?

I dati sugli incidenti stradali sono semplicemente impressionanti.

Non è un fenomeno italiano, ma mondiale, tanto che anche il Palazzo di Vetro delle Nazioni Unite è stato scosso dalle cifre devastanti di un fenomeno che, ogni anno, provoca più morti di grandi malattie epidemiche, come la malaria.

La sensibilità a livello internazionale su questo fenomeno si sta finalmente destando: l'ACI aderisce – a questo proposito – alla campagna “Strade Sicure” della Federazione Internazionale dell'Automobile e si è fatto promotore sul territorio nazionale di una raccolta di firme per sostenere un' petizione da presentare all'Assemblea Plenaria dell'ONU, per chiedere alle Nazioni Unite e ai grandi della terra non parole, ma azioni concrete, in favore della sicurezza sulle strade. Colgo l'occasione – a questo proposito – per invitare tutti a firmare la petizione. Basta collegarsi al nostro sito internet, www.aci.it e – seguendo le poche indicazioni necessarie – si può dare il proprio contributo significativo ad una campagna di civiltà e di rispetto della vita.

Nell'attuale società, dove il bisogno di spostamento e di mobilità delle persone è alla base di quasi tutte le attività economiche e sociali, è necessario produrre ogni sforzo sia a livello istituzionale di governo sia a livello dei cittadini perché l'automobile diventi sempre più espressione di libertà di movimento. In tal senso l'ACI come contribuisce?

L'Automobile Club d'Italia si muove nell'ottica di promuovere i valori etici della mobilità – di qui il Manifesto di cui abbiamo già parlato – e di diffondere una nuova cultura del muoversi – in sicurezza, ovviamente – e si è fatto sempre portavoce di chi vuole conciliare il diritto a muoversi, per lavoro o sva-

go, con i principi di responsabilità civile verso gli altri.

L'ACI, inoltre, sta portando avanti proposte sui più diversi tavoli, schierandosi – le faccio un esempio – per la riduzione delle tasse e in generale delle spese per l'automobile, ma anche per un progresso della sicurezza infrastrutturale, che passi – mi viene in mente questo esempio perché è una delle campagne che abbiamo sostenuto con maggiore forza – per un miglioramento della segnaletica.

I nostri non sono stati solo discorsi, abbiamo coinvolto le istituzioni a tutti i livelli, facendo forza anche sulla capillare diffusione territoriale degli Automobile Club provinciali, perché i temi della mobilità sostenibile fossero al centro dell'agenda dei lavori di tutti coloro i quali hanno la possibilità di prendere quelle decisioni che si riflettono, poi, su tutti noi.

Infine, Presidente, l'ACI è una grande associazione con un fondamentale ruolo di rappresentanza e tutela delle istanze di tutti gli utenti della mobilità, non solo degli automobilisti. Come intendete difendere e – nel caso – consolidare questa posizione?

Lavorando. Lavorando tutti insieme, dalla base al vertice dell'organizzazione, perché i temi che abbiamo trattato in questa intervista, la mobilità sostenibile, la sicurezza, l'equità di trattamento, l'accessibilità da parte anche delle categorie più deboli ai benefici che dalla mobilità derivano, continuino ad essere al centro dell'attenzione e del dibattito.

L'organizzazione che ho l'onore di rappresentare ha un ruolo principalmente di rappresentanza e tutela di chi si muove. È un impegno che tutti, ad iniziare da me, naturalmente, affrontiamo con estrema decisione e senso di responsabilità.

La tecnologia Viasat certamente può dare un valido contributo al miglioramento della sicurezza

Quello che ancora difetta a questo Paese è una politica della mobilità – e in particolare della mobilità sostenibile – appositamente studiata e perseguita.

L'organizzazione che ho l'onore di rappresentare ha un ruolo principalmente di rappresentanza e tutela di chi si muove. È un impegno che tutti, ad iniziare da me, naturalmente, affrontiamo con estrema decisione e senso di responsabilità.

ACI E VIASAT INSIEME PER MIGLIORARE LA SICUREZZA: la tecnologia Viasat certamente può dare un valido contributo al miglioramento della sicurezza



Viasat è stata una scommessa degli ultimi anni. Ed è stata una scommessa vinta alla grande. La storia tecnologica dell'azienda, infatti, inizia nel 1987 con le attività di ricerca e sviluppo nelle telecomunicazioni satellitari svolte da Telespazio-Telecom e Magneti Marelli-Fiat. Da allora, di strada ne ha fatta, diventando azienda leader nel campo della sicurezza satellitare. Ne abbiamo parlato con **Domenico Petrone**, che di Viasat è il Presidente.

Integrare le tecnologie che erano e sono ormai alla portata di tutti. È questa l'idea di partenza di Viasat. E come si è sviluppata negli anni?

Viasat nasce dall'idea geniale di integrare le tecnologie che erano ormai alla portata di tutti: la technology information, quella del telefono e del satellite. L'aspetto tecnologico è quindi fondamentale e ci ha

permesso di creare prodotti sempre più complessi e sempre più integrati, fino al punto di avere dei sistemi satellitare che raccolgono tutta una serie di informazioni preziose per la sicurezza. Oggi, Viasat, è indiscusso Gruppo leader in Europa nel sistema di sicurezza satellitare.

L'esigenza nel fornire servizi di sicurezza è quello di avere velocità nell'evo-

Viasat è una realtà tutta "made in Italy" e nasce dall'idea geniale di integrare la technology information, quella del telefono e del satellite.

VIASAT, "PROTAGONISTA DELLA SICUREZZA E PRESTO IN BORSA"

luzione tecnologica. Come opera Viasat in tal senso?

L'esigenza, nel fornire servizi di sicurezza, è proprio quella di avere una velocità nell'evoluzione tecnologica accorciando le tempistiche di progettazione. La velocità è determinante perché nell'evoluzione tecnologica è possibile integrare componentistica, sistemi e moduli. Bisogna essere rapidi nella progettazione, nello sviluppo, nell'ingegnerizzazione e nella industrializzazione.

Viasat può contare su due gruppi di progetti che lavorano, non proprio in parallelo, ma sfalsati di sei mesi tra Torino e Roma. Avendo due laboratori, che agiscono con questa impostazione, ci sono buone possibilità che ogni anno esca un nuovo progetto che è l'evoluzione tecnologica del progetto precedente. Anticipando così, tutti i possibili concorrenti.

Qualità e tempestività sono quindi gli elementi importanti, quelli vincenti, quando si parla di tecnologia?

Assolutamente sì. La sfida competitiva la vince chi arriva prima e chi riesce a cogliere il meglio delle tecnologie disponibili a livello di integrazione. È determinante la velocità perché nel frattempo escono nuovi componenti e se sei ancora impegnato a sviluppare quelli precedenti, ti presenti sul mercato con un prodotto che è già vecchio.

Entriamo nel merito. Quali sono "i vantaggi" per i clienti di Viasat? Quali effetti produce l'aver installato un prodotto Viasat sulla propria autovettura?

I vantaggi sono molteplici. Viasat nasce come "antifurto satellitare", uno strumento di sicurezza, ma anche di sconto

assicurativo. Se da un lato, infatti, è giustificato ed ammortizzato sotto l'aspetto economico grazie alle convenzioni con le principali Assicurazioni che consentono di avere fino all'85% di sconto, dall'altro, consentire in tempo reale di strutturare un soccorso medico o stradale è un qualcosa che può anche salvare la vita. Oggi, però, credo sia un po' riduttivo chiamarlo solamente antifurto. Grazie alle nuove tecnologie, infatti, è possibile ad un terminale non soltanto prevenire un furto o di ritrovare le vetture, ma anche rilevare tutta una serie di informazioni sensibili dalla vettura. Dalle tecniche in grado di ricavare lo stile di guida fino a quello della sicurezza in termini di crash, di dinamica dell'incidente. Quindi informazioni non solo utili alla sicurezza dell'auto, ma anche all'assicurazione. E nel momento in cui è possibile profilare lo stile di guida, è possibile anche fare delle assicurazioni mirate, calibrate, modulate sul conducente. Evitando così anche le possibili frodi.

Il mercato Viasat è storicamente rivolto alle autovetture di media-alta gamma. Quanto è importante relazionarsi anche con colui che possiede un mezzo di fascia medio-bassa?

È importante nel momento in cui si vuole fare grandi volumi. Effettivamente quando Viasat ha generato i primi antifurti satellitari erano sistemi prodotti per una fascia alta. Questo, se vogliamo, ha creato un mercato di nicchia, quello delle autovetture "di un certo livello". Tutto l'altro mercato è rimasto un po' ingessato, non è mai effettivamente partito.

Oggi, però nasce una nuova linea di prodotti anche per la macchina piccola, dalla Smart alla Panda,

che ha un costo decisamente abbordabile. Avremo così prodotti di quinta generazione per qualunque tipologia di vettura: per la fascia alta ci sono sistemi di sicurezza molto performanti ("5.1 top class"), che avranno un costo elevato. Per quanto riguarda la fascia media c'è il "5.1 security", dopo di che c'è questa novità assoluta che è il prodotto "entry level" (5.1 Fox) per le autovetture più commerciali.

Siete una realtà tutta "made in Italy". Produrre tecnologia in Italia è quindi possibile?

Sì, io questo lo dico da trentatré anni e la Elem è la prova vivente mentre non ci dimentichiamo che Viasat è stata una scommessa degli ultimi anni. La storia tecnologica dell'azienda, infatti, inizia nel 1987 con le attività di ricerca e sviluppo nelle telecomunicazioni satellitari svolte da Tele-Informatica e COM.NET. Nel 1998 le expertise maturate confluiscono in Viasat, una joint venture di Magneti Marelli e Telespazio, che in breve tempo si impone sul mercato grazie all'ideazione di un sistema di protezione globale per l'auto che integra le più moderne tecnologie telematiche garantendo una sicurezza completa ai suoi occupati. Nel 2002 Viasat entra a far parte del Gruppo ELEM, una delle più importanti realtà europee nel campo della progettazione e produzione di elettronica high-tech. La sinergia industriale tra le aziende crea le condizioni ideali per lo sviluppo di nuovi prodotti affidabili e competitivi e i presupposti per un'ulteriore crescita nel mercato. Questo dimostra che l'elettronica si può produrre in Italia. La condizione essenziale è produrre sistemi di alta qualità e di alta tecnologia.

Quando in Borsa?

Presto.

La sfida competitiva la vince chi arriva prima e chi riesce a cogliere il meglio delle tecnologie disponibili a livello di integrazione. Velocità e qualità sono quindi condizioni fondamentali.

Viasat nasce come "antifurto satellitare", uno strumento di sicurezza, ma anche di sconto assicurativo. Oggi, grazie alla tecnologia è in grado di fornire tutta una serie di informazioni che aprono degli orizzonti nuovi al sistema.

Quando in Borsa? Presto.



INDENNIZZO DIRETTO, COSA CAMBIA, PER L'ASSICURATO

A cura di **Vincenzo Gringoli**
e **Stefano Monterosso** - *Bain & Company*

A partire dal 1° febbraio, con il Decreto Legge 223/2006 (Decreto "Bersani I") è entrato in vigore l'Indennizzo Diretto per l'assicurazione RC Auto, dando attuazione ad una norma introdotta con il Codice delle Assicurazioni del 2005.

L'innovazione normativa prevede che in caso di sinistro il danneggiato si rivolga alla propria assicurazione, anziché a quella della controparte. La procedura di indennizzo diretto ha validità per tutti i sinistri con collisione fra due veicoli a motore (inclusi i ciclomotori se muniti di targa), che abbiano prodotto danni ai veicoli o lesioni di lieve entità (fino a 9 punti di invalidità) ai loro conducenti, senza coinvolgimento di altri veicoli responsabili.

L'Indennizzo Diretto estende e generalizza la prassi introdotta con la precedente convenzione CID che attuava un meccanismo simile tra sole le compagnie aderenti alla convenzione, limitato però solo al caso in cui entrambi i conducenti coinvolti nell'incidente avessero sottoscritto l'apposito modulo esplicativo delle modalità dell'incidente. Contrariamente a quanto avveniva con la vecchia convenzione CID, l'adesione alla nuova convenzione dell'Indennizzo Diretto è obbligatoria per tutte le compagnie assicurative che assicurano automezzi sul territorio italiano. Si stima che i sinistri in convenzione passino da circa il 40% a oltre l'80% del totale.

La procedura per la richiesta del risarcimento è estremamente semplice, i clienti possono rivolgersi alla propria compagnia assicurativa mediante raccomandata con avviso di ricevimento, fax o email. In assenza di una denuncia attraverso il modulo di contestazione amichevole indicente (il c.d. C.A.I.) con doppia firma, è raccomandato introdurre nella denuncia, gli eventuali elementi aggiuntivi disponibili (es. presenza di testimoni, intervento delle autorità) per aiutare nell'accertamento delle responsabilità del sinistro.

Le compagnie sono tenute a fornire alla propria clientela ogni assistenza informativa e tecnica per consentire la piena realizzazione del diritto di ri-

sarcimento del danno, anche attraverso un adeguato supporto nella compilazione della richiesta di risarcimento e nella interpretazione dei criteri di determinazione del grado di responsabilità.

A partire dalla data di presentazione della denuncia, le compagnie di assicurazione devono, in tempi definiti, rispondere al cliente con un'offerta di risarcimento od un rifiuto motivato (es. sinistro fuori territorio italiano o mancata collisione fra due veicoli):

- 30 gg. per danni a cose/veicoli e presenza di C.A.I. con doppia firma;
- 60 gg. per altri danni a cose/veicoli
- 90 gg. per danni a persone.

Nel caso in cui il sinistro non rientri nella casistica per cui vale l'indennizzo diretto, la compagnia diretta è tenuta a informare il danneggiato entro 30 gg. ed a trasferire la documentazione alla compagnia che assicura il veicolo civilmente responsabile. I termini temporali sopra definiti sono sospesi, nel caso di denuncia incompleta, fino alla ricezione della ulteriore documentazione richiesta.

La nuova disciplina è vista con particolare favore da parte dei consumatori: da un lato questo nuovo rapporto "diretto" con le compagnie è considerato un utile strumento per ridurre le tempistiche di risarcimento; dall'altro si prevede una consistente riduzione dei premi, a seguito dei risparmi perseguiti dalle compagnie che potranno "trattare" direttamente la gestione dei sinistri RC auto con i clienti, eliminando tutte le spese accessorie come, ad esempio, gli onorari per gli avvocati. Il risarcimento di tali spese è, infatti, esplicitamente escluso dalla norma, nel caso di accettazione da parte del danneggiato dell'offerta formulata dall'assicuratore diretto.

È prevedibile che le assicurazioni si doteranno di una rete "certificata" di carrozzerie convenzionate, su cui canalizzare i propri clienti. Tali reti consentiranno, grazie al potere negoziale delle compagnie, significative riduzioni del costo della manodopera e dei ricambi che si tradurranno in minor costo del sinistro e, in prospettiva, in minori costi dei premi dell'assicurazione RC Auto.

L'indennizzo diretto rappresenta un cambiamento importante del business dell'assicurazione au-

Le compagnie sono tenute a fornire alla propria clientela ogni assistenza informativa e tecnica per consentire la piena realizzazione del diritto di risarcimento del danno.

Gli assicurati potranno beneficiare di tempi di liquidazione più rapidi, un minore costo dell'assicurazione RC Auto e la possibilità di acquistare pacchetti assicurativi opzionali, già diffusi nei mercati europei più avanzati.

L'innovazione normativa dell'indennizzo diretto prevede che in caso di sinistro il danneggiato si rivolga alla propria assicurazione, anziché a quella della controparte.

to. Nei paesi dove è già stato introdotto, ad esempio la Spagna e la Francia, è riuscito a garantire grande efficienza dei processi liquidativi (oggi in Spagna un sinistro viene mediamente liquidato in soli sette giorni lavorativi) e una significativa riduzione dei premi assicurativi.

Le compagnie dovranno rispondere a queste innovazioni curando in maniera particolare il servizio alla clientela e l'innovazione di prodotto:

- il servizio poiché annualmente circa l'8% dei veicoli assicurati è soggetto ad un incidente, le compagnie avranno una quota consistente della clientela che valuterà se rinnovare la polizza in relazione al trattamento ricevuto (tempi di liquidazione e importo del risarcimento) in occasione di sinistri;
- l'innovazione di prodotto perché l'assicurazione obbligatoria auto sarà sempre più "arricchita" da servizi/prodotti opzionali che consentano alle compagnie di differenziarsi dai concorrenti e promuovendo, a fronte della riduzione dei premi dell'assicurazione RC, lo sviluppo di polizze non obbligatorie (es. assistenza, infortuni al conducente, eventi speciali, kasko, ...).

Questa situazione appare favorevole per promuovere la diffusione sulle autovetture degli

apparecchi satellitari che, oltre all'utilizzo tradizionale per prevenire/limitare il fenomeno dei furti, permettono di:

- applicare schemi di tariffazione innovativi, consentendo sconti anche significativi a fronte di un oggettivo utilizzo limitato dell'autovettura (si stanno già diffondendo le c.d. formule *pay-per-use*);
- offrire servizi personalizzati alla clientela quali ad esempio l'assistenza in caso di malfunzionamento/sinistro, consentendo l'immediata e puntuale localizzazione del mezzo e il tempestivo intervento di un carro-attrezzi;
- realizzare specifici pacchetti di sicurezza "alla persona", grazie all'integrazione nello strumento di tastiere on-board per la segnalazione di anomalie/emergenze, di dispositivi vivavoce, di strumenti per l'automatica segnalazione di sinistri/uscite di strada e di correlati servizi di centrale operativa.

In conclusione, se gli obiettivi del legislatore saranno conseguiti, gli assicurati beneficeranno di tempi di liquidazione più rapidi, un minore costo dell'assicurazione RC Auto e la possibilità di acquistare pacchetti assicurativi opzionali, già diffusi nei mercati europei più avanzati.

Uno scudo satellitare a difesa degli onesti

A quanto pare non sono solo gli Stati Uniti che possono difendersi con uno scudo spaziale. Grazie alle tecnologie Viasat, gli automobilisti onesti e le compagnie di assicurazione possono infatti difendersi dai *furbi* del nostro Paese con l'ausilio di un apparato satellitare piccolo nelle dimensioni e grande nelle sue funzioni. L'ultima piattaforma tecnologica uscita dai laboratori di ricerca e sviluppo del Gruppo Viasat, il terminale di quinta generazione, è infatti un ritrovato tecnologico scalabile e flessibile, ossia adattabile con alcune personalizzazioni *hardware* e *software*, alle specifiche esigenze di consumatori e compagnie assicurative.

La raccolta e analisi dei dati di percorrenza

Il terminale di quinta generazione, in tutte le sue versioni, rileva i dati di percorrenza del veicolo e li scarica automaticamente con frequenza giornaliera in centrale operativa. Qui un apposito programma effettua la georeferenziazione dei dati, consentendo a Viasat di fornire alla Compagnia oggettivi dati statistici sulla quantità di chilometri e di tempo di percorrenza relativi ai vari tipi di strada e fasce orarie.

Il software di Viasat consente di aggregare questi dati per gruppi omogenei di utenza e di analizzarli in base a parametri quali territorio e tipo di auto e di fornirli alla Compagnia che, correlandoli con costo e frequenza dei sinistri, potrà definire nuovi criteri di stima e previsione del rischio da utilizzare per la realizzazione di nuovi prodotti, insieme alla funzione di contatore del terminale e contribuire alla riduzione dei costi grazie alla rilevazione automatica della dinamica dei sinistri.

Una prova d'innocenza. Giusto per fare alcuni esempi si pensi che il Viasat 5.1 permette di accertare in tempo reale il manifestarsi di un sinistro stradale, con rilevazione della dinamica dell'incidente (direzione, velocità d'impatto, ecc.), con il risultato di fornire una prova oggettiva della propria innocenza contro gli abitudinari degli incidenti.

Una tariffa realmente personalizzata. Un terzo vantaggio per i clienti Viasat è quello di poter ottenere una tariffa che realmente rispecchi il proprio livello di sinistrosità, anche qui a tutela da chi si assicura ad Aosta per poi portare l'auto a Napoli, dove il numero di incidenti è evidentemente più alto. A tal proposito si pensi inoltre che grazie ad apposite convenzioni con le assicurazioni, per l'automobilista è possibile pagare il premio dell'as-

sicurazione RC in funzione dei chilometri realmente percorsi, combinazione che permette di risparmiare fino al 50% per tutti coloro che posseggono una seconda auto o che abitualmente non utilizzano tutti i giorni la propria vettura su lunghe percorrenze.

Una risparmio e una protezione. A tutto quanto precede si aggiunga che lo stesso terminale Viasat, in caso di sottoscrizione della protezione furto e incendio, consente un ulteriore risparmio fino all'85%, ma soprattutto protegge il proprietario dell'auto, la sua famiglia e la sua auto da ladri e aggressori. Come? La risposta è semplice. *In primis* grazie ad un sistema di autenticazione automatico l'auto è capace di riconoscere la vicinanza delle persone autorizzate all'utilizzo e di inviare un allarme alla centrale Viasat, operativa 24 ore su 24, in caso di utilizzo non autorizzato. In secondo luogo grazie ad un tasto antipanico (e-call) che permette di segnalare aggressioni, incidenti e malori e di richiedere i soccorsi necessari: polizia, ambulanza, carroattrezzi, ecc. Tutto qui? No, perché con il modulo così detto *anti-crash* è anche possibile per la centrale localizzare in tempo reale eventuali sinistri, naturalmente sempre grazie ai satelliti. In sintesi, un'altra ottima occasione per tutti di sottoscrivere una polizza furto e incendio.

RISCHIOSITÀ STRADALE



La strada è un rischio, si sa. Lo è sempre stato. Ma negli ultimi anni, anche a seguito di un maggior numero di veicoli in circolazione, lo è ancora di più. Incidenti, malori e richieste di soccorso sono all'ordine del giorno, tanto che la tendenza generale dichiarata dal Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010) è quella di una considerevole riduzione del numero di morti e feriti, gravi e non.

Dopo una serie di segni meno durata sei anni, inoltre, nel totalizzatore dei furti di auto in Italia, arriva inaspettata, seppur lieve, una inversione di tendenza e si torna a salire. Il dato è emblematico: si ruba una macchina ogni tre minuti e diminuisce in modo sensibile la percentuale dei rinvenimenti.

Tutto ciò merita il giusto approfondimento e un'attenta riflessione.

AUTOMOBILE INTELLIGENTE PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE

Il concetto di sicurezza ha fatto un deciso passo in avanti. Attraverso il servizio eCall a bordo dei veicoli, infatti, è possibile attivare manualmente o automaticamente una chiamata di emergenza da parte degli occupanti dell'automobile. La caratteristica che rende eCall un vero dispositivo salvavita è la sua capacità di fornire informazioni accurate circa la localizzazione dell'auto-veicolo e quindi l'ubicazione del luogo dell'incidente (latitudine – longitudine – direzione – orario in cui è avvenuto l'evento – modalità di richiesta intervento, se manuale tramite la pressione del pulsante o attraverso i dispositivi automatici), attraverso il collegamento tra le tecnologie GSM (telefono cellulare) e GPS (posizionamento globale) alle quali è necessario annesso un kit viva voce ed un pulsante. Il Centro di raccolta delle chiamate è così avvisato immediatamente della richiesta di aiuto e conosce esattamente la destinazione dei servizi di soccorso, garantendo quindi un servizio efficiente nel minor tempo possibile.

ACI Global annovera tra i suoi prestigiosi Clienti Fiat Auto della quale è Provider dei Servizi di Assistenza tecnica e sanitaria, nonché Centrale di raccolta delle chiamate di emergenza legate al Servizio eCall previsti nel pacchetto Blue & Me che Fiat propone su alcuni modelli della propria gamma di veicoli. ACI Global – attraverso la propria Centrale Operativa di Assistenza - si occupa quindi di attivare il Servizio di emergenza 118, di inviare sul posto un carro attrezzi o di fornire una serie di ulteriori Servizi di Assistenza tecnica e sanitaria alla persona. Con **Nilo Calvi** e **Giuseppe Fontana**, rispettivamente Responsabile Assistenza Tecnica e Sistemi Informativi e Responsabile Assistenza Sanitaria di ACI Global, vediamo come.

Intervista con **Nilo Calvi** - Responsabile Assistenza Tecnica e Sistemi Informativi di ACI Global

Garantire sicurezza ai vostri Clienti. Come fate?

Sviluppando servizi – anche con il prezioso ausilio tecnologico - e proponendo soluzioni per garantire sempre maggior assistenza ai Clienti 24 ore su 24, giorno e notte. È questa la nostra mission, la nostra attività di soccorso stradale. Riconoscere cioè un bisogno da par-

te dell'utente che chiama la nostra Centrale Operativa e una volta attivata far partire tutta una serie di azioni utili al soccorso. Dalla localizzazione del richiedente aiuto, all'attivazione della nostra autofficina che deve arrivare sul luogo nel minor tempo possibile.

Attraverso quali procedure riuscite ad identificare il richiedente soccorso?

Sviluppare servizi e proporre soluzioni per garantire sempre maggior assistenza ai Clienti 24 ore su 24, giorno e notte. È questa la nostra mission, la nostra attività di soccorso stradale.



Diviene realtà in ACI Global il Servizio eCall. Abbiamo sviluppato una metodologia di comunicazione tra apparati di bordo e costruito un sistema aperto in grado di raccogliere informazioni leggibili dalla nostra Centrale.

Identificare il luogo di soccorso non è una cosa così banale come si può pensare. Ci sono occasioni in cui il richiedente il soccorso non sa precisamente dove si trova, magari si è perso nella notte, oppure a causa di un incidente è frastornato o ferito. Ecco allora che sono importanti, spesso decisivi, tutta una serie di accorgimenti necessari per localizzare il luogo di fermo. Come fare a diminuire i rischi e ottimizzare il soccorso? Attraverso una tecnologia che permetta di incamerare immediatamente informazioni precise su dov'è la macchina. Ecco che quindi diviene realtà in ACI Global il Servizio eCall: abbiamo così sviluppato una metodologia di comunicazione tra apparati di bordo e costruito un sistema aperto in grado di raccogliere informazioni leggibili dalla nostra Centrale. Così facendo - qualunque sia la criticità - noi possiamo intervenire immediatamente sapendo dove effettuare il soccorso. La pressione di un tasto all'interno del veicolo invierà un flusso dati contenente le coordinate GPS per la localizzazione dello stesso e metterà in contatto l'utente con la ns. Centrale Operativa che potrà quindi attivare le assistenze necessarie al cliente in difficoltà.

Ma se l'automobilista a causa di un incidente è impossibilitato a mettersi in contatto con voi?

Ci sono casi, è vero, in cui la vettura ed anche il conducente possono aver subito danni seri e si può prospettare quindi la situazione in cui

l'automobilista non sia in grado di effettuare la "chiamata" per attivare i soccorsi. In questo caso l'apparato on board scatta automaticamente allo scoppio dell'airbag inviando in automatico il segnale alla Centrale che si vede arrivare una priorità diversa ed è quindi l'operatore che richiama immediatamente l'autovettura. Nel caso in cui il guidatore abbia la possibilità di rispondere, partono procedure standard di soccorso. Nel caso non ci sia risposta del guidatore, allora partono procedure diverse, di emergenza, al fine di attivare oltre al carro attrezzi anche il Servizio 118.

Sempre più tecnologia, quindi. Ma anche sui mezzi di soccorso?

Certo. Abbiamo cominciato ad installare sui nostri mezzi di soccorso un localizzatore GPS, apparato tecnologico che permette all'operatore di segnalare come si sta svolgendo l'attività di soccorso ai fini di una sempre maggiore efficienza nella tracciabilità del soccorso stesso. Queste informazioni vengono pubblicate in tempo reale sulla nostra cartografia che, via web, viene resa disponibile alle sale radio che gestiscono i flussi automobilistici sulle autostrade. Questo, nell'ottica della sicurezza, fornisce un contributo in tempo reale di quelle che sono le azioni che si stanno svolgendo sul mezzo di soccorso e permette, a chi governa la viabilità, di prendere le dovute decisioni. Non solo. Rende trasparente quelli che sono i livelli di servizio che garantiamo ai nostri Clienti.

Intervista con Giuseppe Fontana - Responsabile Assistenza Sanitaria di ACI Global

Cosa avviene quando il cliente si mette in contatto con voi?

Il nostro servizio è rivolto a circa 4 milioni di aventi diritto all'assistenza sanitaria. Questo significa che quando l'interlocutore si mette in contatto con noi, un nostro medico, attraverso la Centrale Operativa, lo ascolta per capirne le necessità. A questo punto si esaminano diverse opzioni: fornire un consulto, quando qualche suggerimento è sufficiente a risolvere, anche solo momentaneamente,

il problema. Oppure, valutata la situazione di gravità, si decide di intervenire. ACI Global può contare quotidianamente su oltre 1.000 medici distribuiti su tutto il territorio nazionale pronti, anch'essi, ad entrare in azione alle tre di notte, come a mezzogiorno. Nei casi di urgenza ed emergenza, infine, attiviamo il 118 per l'invio dell'ambulanza per l'immediato soccorso.

Interagite molto con il richiedente del soccorso. Il suo contributo è importante, non è vero?

Certamente, il dialogo è fondamentale. Ci sono situazioni in cui questo però non è possibile. Si pensi ad un incidente automobilistico che vede coinvolto in maniera grave il conducente che non ha la possibilità di chiamarci personalmente. Fortunatamente anche in questo caso ci viene in aiuto la tecnologia dell'eCall: a seguito di un forte impatto, infatti si attiva automaticamente il crash alarm e anche in assenza di dialogo, noi possiamo tempestivamente intervenire atti-

vando immediatamente l'ambulanza attraverso il Servizio 118.

Siete presenti con i vostri soccorsi anche all'estero?

Certo. Per garantire un livello elevato di assistenza non solo in Italia, ACI Global si avvale a livello internazionale dei servizi di ARC Transistance, la Società pan-europea costituita dai principali Automobile Club, tra cui l'Automobile Club d'Italia, appunto. ARC Transistance dispone di una Rete sanitaria mondiale unica per capillarità ed efficienza, grazie all'esperienza maturata in tale settore dai maggiori Automobile Club. Grazie alla sua partecipazione in ARC Transistance, ACI Global è quindi in grado di offrire un servizio di assistenza sanitaria a livello mondiale.

State portando avanti un progetto importantissimo con l'Inpdap. Di cosa si tratta?

È un servizio che eroghiamo, in collaborazione con alcune Regioni, per quanti sono affetti da patologie neurologiche. Questi malati sono spesso in una situazione domiciliare difficile da gestire non avendo una capacità totale di movimento e non solo. Hanno quindi tutta una serie di comportamenti e sofferenze che i familiari fanno troppe volte fatica ad affrontare da soli. Ecco allora che l'avente diritto – in questo caso l'iscritto Inpdap -, o il familiare quando costui è impossibilitato, può contattarci e noi, attraverso il medico, forniamo loro le risposte ai quesiti. Non solo. Teniamo la gestione dei ricoveri per le lunghe degenze o per gli ingressi ai day hospital, interloquiamo con i CUP (Centri Unici di Prenotazione) per poter gestire noi in maniera informatica quello che il mala-

to o la famiglia dovrebbe fare per richiedere visite specialistiche piuttosto che supporti domiciliari. Prestazioni queste che vengono erogate dalla Asl

ma che da noi sono pilotate sgravando così la famiglia da tutta una serie di impegni burocratico amministrativi per la gestione dei loro malati.

LA PIATTAFORMA E-CALL DEL GRUPPO VIASAT PER LA SICUREZZA

Da sempre Viasat e Movitrack hanno avuto lo scopo di utilizzare le tecnologie telematiche di radiolocalizzazione per migliorare la sicurezza dei veicoli e delle persone intervenendo sia sui veicoli dei propri clienti, sia sui mezzi di soccorso.

Da circa un anno si è iniziata l'installazione sui carri di soccorso di terminali di radiolocalizzazione ed è stata realizzata una piattaforma aperta di centrale operativa che consente la gestione ottimizzata degli interventi rilevando la posizione dei carri durante le fasi operative del soccorso, rendendola disponibile alla centrale operativa del gestore che collabora con le sale operative dei tronchi autostradali per il coordinamento degli interventi. In questo modo è possibile ottimizzare gli interventi e verificarne l'efficacia.

La sicurezza è ulteriormente migliorata per i clienti dei servizi di Viasat e Movitrack in quanto, in caso di necessità, la loro posizione è esattamente visibile agli operatori della centrale operativa che organizzano l'intervento di soccorso, sia che serva il carro attrezzi, sia che si debba soccorrere le persone inviando una ambulanza sul posto.

Questo tipo di servizio, ad oggi riservato ai clienti che montano sulle loro vetture gli apparati di localizzazione per proteggerle dal furto, sarà a breve disponibile per una crescente quantità di clienti grazie al progressivo diffondersi sulle nuove auto del servizio di eCall.

Si tratta di apparati in grado di inviare un segnale telematico completo di coordinate geografiche della posizione del veicolo in caso di necessità. Il segnale viene inviato in centrale operativa in modo automatico in caso di urto violento che fa scattare gli air bag, oppure su richiesta del cliente che preme il pulsante di emergenza. La ricezione dell'allarme consente all'operatore di comunicare con il conducente tramite il viva voce dell'apparato, di verificare le esigenze di soccorso e di indirizzare l'intervento con precisione anche nelle situazioni più critiche.

Le tecnologie del gruppo Viasat contribuiranno sempre più alla sicurezza di chi viaggia su strada estendendosi dalla protezione contro il furto alla ottimizzazione degli interventi di soccorso medico e meccanico non più solo per i possessori di vetture di costo elevato, ma progressivamente a disposizione di tutti.

ACI Global può contare quotidianamente su oltre 1.000 medici distribuiti su tutto il territorio nazionale pronti, anch'essi, ad entrare in azione alle tre di notte, come a mezzogiorno.

La tecnologia dell'eCall è molto importante. A seguito di un forte impatto, per esempio, si attiva automaticamente il crash alarm e anche in assenza di dialogo possiamo tempestivamente intervenire attivando immediatamente l'ambulanza attraverso il Servizio 118.



MACCHINE CHE PASSIONE, MA ANCHE QUANTI GUAI.

I furti d'autovetture dal 1991, anno in cui hanno raggiunto il record di **356.493** unità (oltre 976 al giorno), hanno registrato negli anni una costante diminuzione. I dati relativi all'andamento del fenomeno dal 1991 al 2004 mostrano che in quasi 15 anni il fenomeno è diminuito del 49%, in sostanza i furti si sono dimezzati.

A cura della
Polizia Stradale



In proporzione al parco veicolare circolante, i modelli d'autovettura più rubati appartengono al segmento delle grosse cilindrato e delle c.d. auto d'élite.

Mercedes, Audi, BMW, addio: difficile ritrovarle

Nel **2005** i furti si sono attestati a **188.540**, con un aumento di circa 6.000 unità rispetto al 2004 (182.470). Le auto rinvenute sono state 91.358, poco meno della metà (48,45%) di quelle rubate.

Più nel dettaglio, i dati del 2005 mostrano come le province più colpite siano quelle di **Roma** (30.396), **Milano** (25.949), **Napoli** (23.147) e **Torino** (11.755), ove – nell'insieme – sono commessi quasi la metà

dei furti denunciati sul territorio nazionale.

Interessante è, poi, osservare che la fascia oraria più a rischio non è – come molti pensano – quella notturna (ore 24-05) nella quale si commettono meno furti (10,7%), bensì quella serale (ore 17-24) nella quale sono commessi circa il 45% dei furti. La mattina (ore 05-12) ne vengono commessi il 18,6 % e il pomeriggio (ore 12-17) il 16,4%.

L'andamento generale indicato relativo agli ultimi anni, infine, non si discosta da quello degli altri i Paesi dell'Unione Europea, nei quali si rileva pure una costante diminuzione, anche se con qualche eccezione: proprio nel 2005, come in Italia, un lieve incremento si è registrato in Austria, Francia, Spagna e Danimarca.

MOLTO RICERCATE LE MACCHINE D'ALTA GAMMA.

Nel 2005 i **modelli d'autovettura più rubati** sono stati la Fiat Uno (23.420), la Fiat Punto (10.811), la Fiat Panda (7.850) e l'elenco prosegue con altre autovetture di cilindrata piccola e media (la prima straniera è la VW Golf, al sesto posto con 5.623 furti). Si tratta delle vetture più diffuse.

In **proporzione al parco veicolare circolante**, al contrario, i modelli d'autovettura più rubati appartengono al segmento delle grosse cilindrato e delle c.d. auto d'élite.

Le autovetture di piccola e media cilindrata, in assoluto le più rubate (e anche le più rinvenute), sono "richieste" sia per farne un uso temporaneo – per commettere altri reati (rapine, trasporto di droga, ecc) e talvolta per scorribande giovanili – sia per alimentare il traffico dei pezzi di ricambio rubati (specialmente se si tratta di modelli col tempo divenuti rari, per i quali i ricambio non sono più disponibili presso i produttori).

Le autovetture d'alta gamma (recuperate meno frequentemente), invece, vengono rubate prevalentemente per essere "riciclate", sia verso Paesi europei sia Extra europei. Meno frequente è il riciclaggio in Italia. Usuali sono poi i furti per il recupero di pre-

giate parti di ricambio meccaniche e di carrozzeria.

I principali mercati di sbocco extraeuropei e le rotte seguite delle autovetture rubate in Italia sono: il Marocco, attraverso Francia e Spagna; la Tunisia e l'Algeria, attraverso i porti mediterranei francesi e italiani; i Paesi dell'Est Europa, attraverso la Germania, l'Austria e la Slovenia, oppure, attraversato l'Adriatico, via Albania o Grecia; i Paesi dell'Africa Centro Occidentale, il Medio Oriente, i Paesi del Golfo Persico e il Giappone, attraverso i porti italiani, del Nord Europa e Regno Unito.

Fiorentino è, poi, il riciclaggio nei Paesi dell'U.E., prevalentemente in Spagna, Francia, Germania e Belgio.

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

DIMINUISCONO NEGLI ANNI I FURTI DI AUTOVETTURE.

La diminuzione dei furti è attribuibile, evidentemente, a **diversi fattori**. Positivamente ha sicuramente influito la diffusione dell'utilizzo dell'immobilizer (l'antifurto che blocca la centralina elettronica del motore se non si usa la chiave originale) - installato direttamente dai costruttori sulle autovetture di recente costruzione - come pure degli antifurti satellitari, che rappresentano l'avanguardia nella lotta ai furti d'auto e sono ormai un optional irrinunciabile sulle auto di gamma elevata. Un ruolo significativo ha giocato anche il largo uso di antifurti meccanici ed elettronici, installati dopo l'acquisto, che rappresentano comunque un efficace deterrente contro i ladri non professionisti.

Determinante per la diminuzione, comunque, è stato sicuramente **l'intensificarsi dei controlli delle forze di polizia ed una più incisiva azione investigativa**, che ha consentito negli ultimi anni di colpire duramente le organizzazioni criminali dedite al traffico ed al riciclaggio di veicoli.

Nell'azione di contrasto ha avuto un ruolo importantissimo la **Polizia Stradale**, specialità della Polizia di Stato, che nelle indagini in argomento ha una particolare competenza, in virtù della specializzazione dei suoi investigatori.

Per quanto riguarda i risultati conseguiti dalla sola Polizia Stradale - precisando che i dati riguardano solamente gli **esiti delle indagini di polizia giudiziaria** e non operazioni episodiche o interventi fuori da un contesto investigativo - **nel 2004 le organizzazioni smantellate sono state 19 e gli arrestati 292, mentre nel 2005 sono state 28 con 311 arrestati**.

L'aumento del 2005, infine, è da attribuire alla **crescente diffusione del fenomeno delle false denunce di furto volte a frodare le assicurazioni**: si va dalle fittizie denunce di coloro che avendo danneggiato gravemente il veicolo lo fanno "sparire" e ne denunciano il furto, a quelle di quanti in realtà custodiscono la propria vettura in luogo sicuro e, dopo il risarcimento, la fanno recuperare dalla polizia senza che alcunché sia comunicato alle assicurazioni, per finire con il fenomeno dei veicoli esportati e poi denunciati rubati per incassare sia il risarcimento dalla assicurazione sia il prezzo dall'acquirente straniero, non di rado complice di organizzazioni criminali.

QUALCHE CONSIGLIO UTILE PER GLI AUTOMOBILISTI.

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

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

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

Può sembrare inverosimile, ma moltissime auto vengono rubate proprio quando sono aperte o addirittura con le chiavi inserite: anche se si lascia incustodita la propria vettura per pochi secondi - ad es. per andare dal tabaccaio o dal giornalaio - bisogna sempre portare con sé le chiavi, dopo aver chiuso gli sportelli ed attivato l'allarme nel caso sia installato. Tutte le volte che si parcheggia l'autovettura in box, garage o cortili privati è buona regola portare via le chiavi e chiudere le porte. Le autovetture moderne sono dotate direttamente dal costruttore di un *immobilizer*, che ne consente l'accensione solo utilizzando la chiave originale; per tale motivo i ladri d'auto sempre più spesso concentrano la propria attenzione proprio sulle chiavi. Bisogna allora, evitare di lasciare proprio le chiavi incustodite in luoghi frequentati (ristoranti, locali d'intrattenimento, magari nei soprabiti o nelle borse lasciate nei guardaroba) come pure affidarle a parcheggiatori non autorizzati.

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



Quanto lavoro per la Polizia Stradale. Sempre più numerose negli anni le organizzazioni smantellate dedite al furto d'auto, così come gli arrestati.

Dotare la propria autovettura di un sistema antifurto satellitare adeguato al valore del mezzo e di usarlo correttamente è determinante.

Proteggersi... e sentirsi protetti

“Nell'era del sistema di comunicazione di massa, dei cellulari e palmari più avveniristici, la più fine tecnologia deve essere sicuramente messa a disposizione della tutela della sicurezza e dei beni. Un allarme immediato dopo un sinistro, una fuoriuscita per sbandamento che nessuno ha visto nella sua dinamica, può significare la differenza fra la vita e la morte. Ma anche nella difesa del bene auto da furti e rapine i dispositivi di sicurezza capaci di allertare immediatamente gli organi di polizia e di tracciare il cammino del veicolo dopo il furto, sono uno strumento utilissimo”. Ne è convinto **Giordano Biserni**, Presidente di ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale, che abbiamo intervistato.

Sulle strade è ancora troppo forte la percezione (errata) di una assoluta sicurezza piuttosto che di insicurezza.

Pochi hanno percezione dell'esatto pericolo costituito dalla velocità orizzontale rispetto a quella verticale di cui tutti abbiamo un timore innato.



Presidente, l'insicurezza degli italiani sulle strade è un tema sempre al centro di dibattito. Quanta parte di questa insicurezza è reale e quanta invece è poi una percezione di essa?

Mi verrebbe da dire che sulle strade è ancora troppo forte la percezione (errata) di una assoluta sicurezza piuttosto che di insicurezza. Cerco di spiegarvi meglio. Pochi hanno percezione

dell'esatto pericolo costituito dalla velocità orizzontale rispetto a quella verticale di cui tutti abbiamo un timore innato.

L'uomo ha molta confidenza con la velocità orizzontale e diffida fin dalla nascita di quella verticale (chi si butterebbe da un terzo piano se non per ammazzarsi? Eppure la velocità d'impatto è uguale ad uno scontro a 50 km/h contro una pianta), così sviluppa un amichevole sentimento di fiducia su tutto ciò che l'elettronica gli può offrire per far girare e rugire meglio il motore alloggiato sotto il cofano della sua macchina. Nello stesso tempo diffida di tutti gli strumenti, che con lo stesso ausilio, cioè l'elettronica - si chiamino Autovelox, Teleser, Tutor o Provida - vanno a verificare e controllare le capacità performanti del suo mezzo a due o quattro ruote. La prima è un'elettronica amica e positi-

va, la seconda è sentita nemica e negativa. Ecco questa è un'errata percezione di sicurezza, che porta all'insicurezza.

Un altro esempio: telefonare in auto senza viva voce o auricolare fa ormai parte della "cultura" automobilistica di questo Paese. Non solo, sta anche dilagando l'utilizzo degli SMS al volante. I messaggi, in entrata e uscita, sono ancor più incompatibili con una minima condizione di sicurezza alla guida.

Una distrazione di soli 2 secondi ad appena 100 km/h fa percorrere alla nostra macchina 56 metri prima che percepiamo un ostacolo, poi fra tempo di reazione (un secondo) e frenata in condizioni ottimali ne servono altri 71 (28+43). Totale 127 metri. Mica pochi! Anche questo è un esempio di errata percezione della sicurezza.

Potremmo proseguire con gli esempi riferiti alla sottostima dell'alcol. Io posso bere tranquillamente... non ho problemi di guida... I risultati sono evidenti ogni fine settimana.

Quanto gli automobilisti, poi, ci mettono del loro. Quanto sono indisciplinati sulle strade?

Gli automobilisti ci mettono del loro per una serie di motivi. Siamo soffocati dalla necessità di arrivare prima, sempre prima. Le leggi dell'economia travalicano quelle della sicurezza. Si deve correre per guadagnare di più. Storie. È stato evidenziato da uno studio dell'Ue che la maggior velocità sulle strade non aumenta affatto il PIL, anzi. Maggiore velocità, maggior numero di incidenti, quindi più interruzioni, più ricoveri, più decessi, più costi. Gli automobilisti, o meglio i conducenti, tanto per ricomprendere anche i motociclisti e gli autotrasportatori, sono indisciplinati nella misura in cui pensano di farla franca per carenza

di controlli e per facilità di accoglimento dei ricorsi.

Prendiamo ad esempio la più significativa iniziativa a favore della sicurezza stradale di questi ultimi anni: la patente a punti che, insieme all'adozione del patentino per i ciclomotoristi, è stata ed è sicuramente la maggiore e più efficace misura di impatto psicologico per il conducente. Mentre le sanzioni, anche incrementate biennialmente, sono destinate a non spaventare più di tanto chi è abbinato o chi mette nel conto il rischio sanzione in rapporto al suo mancato guadagno (professionisti, imprenditori, autotrasportatori), i punti prelevati alla patente, col rischio revoca, rimangono il più forte elemento dissuasivo del sistema controlli.

Il vero problema risiede nel fatto che passata l'iniziale e favorevole spinta dissuasiva, già efficace addirittura nella fase di annuncio, è scattato l'effetto spaventapasseri: all'inizio gli uccelli volano lontano, poi appena scoprono che non spara ed è mite, ci si posano sopra.

Questo è accaduto con la PaP. Il conducente si è accorto velocemente che non è poi così facile perdere i punti (sentenza Corte Costituzionale nr. 27 del 24 gennaio 2005, Giudici di Pace, guidava il nonno...) non è poi così difficile recuperarli. Se sono bravo (o fortunato) per due anni, me ne regalano due, oppure mi ridanno quelli che ho perduto. I corsi per il recupero di 6 o 9 punti sono sedute rischiose solo per la perdita di tempo. Non esiste nessuna verifica di qualità. In teoria un soggetto che è stato sorpreso ubriaco alla guida potrebbe frequentarli portandosi dietro un fiasco di vino, bevendo per distrarsi.

Può essere veramente efficace in questo modo, e alla lunga, il sistema patente a punti?

I furti delle autovetture, ma anche il sentirsi poco protetti all'interno della propria macchina, è un fenomeno ancora molto presente nel nostro Paese. È corretto affermare che una buona parte di insicurezza degli italiani sulle strade è ascrivibile a questo fenomeno?

Diciamo che al primo posto nella graduatoria dell'insicurezza c'è sicuramente quella legata alla protezione della fisicità della persona. Quindi è forte la paura di incidenti e si sente la necessità di proteggersi (anche dalle proprie sciocchezze alla guida) con sistemi di protezione passiva forti (cinture, caschi, airbag multipli) e innovative tecnologie, ABS, radar di bordo ecc.

Certamente anche il bene vettura, con il suo elevatissimo valore, è un bene minacciato e quindi crescono le modalità di protezione efficace. Aumentano anche le forme più aggressive di "prelievo forzato" del bene come le rapine della vettura, quindi i moderni sistemi di allarme e rintracciamento del veicolo giocano un ruolo molto importante.

Si sta facendo il possibile per limitare questo senso di insicurezza degli automobilisti, oppure...

Per molti anni il fenomeno dei furti di auto e veicoli in genere, diciamo chiaramente, è stato ampiamente sottovalutato come fattore di reale allarme sociale. Facciamo degli esempi. Nel caso di una rapina a una tabaccheria da parte di un balordo che porta via 500 euro, si mobilitano subito almeno 5 - 6 equipaggi di volanti della polizia e dei carabinieri. Se si tratta di una rapina da 2-3000 euro in banca, concretizzata con la minaccia di un cutter, magari va subito in volo anche un elicottero. Se viene rubata una vettura del valore di

40 - 60.000 euro non si allarma nessuno. Anzi se succede di notte il derubato si sente dire spesso dagli organi di polizia: lasci la targa per le ricerche e ripassi domani per la denuncia.

Insomma il reato predatorio contro il bene vettura, anche per il fatto che il bene spesso è assicurato per il furto, viene vissuto come un reato minore. Questo è assurdo.

Negli ultimi anni però la situazione si è invertita. Siamo passati dal record di 367.252 furti del 1991 ai 188.540 furti del 2005. Merito soprattutto dei più moderni ed efficaci sistemi di antifurto satellitare e simili, ma anche di una rinnovata spinta delle forze di polizia su questo versante. Il Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno proprio negli anni '90 ha costituito la Terza Divisione Furti auto. È nato un gruppo operativo molto efficiente. Si sono poi sviluppati moltissimo i rapporti internazionali fra le varie polizie con scambi di dati e informazioni. I risultati si sono visti.

Prevenire è quindi essenziale ormai. Quanto è importante dotarsi di dispositivi di sicurezza utili per richiedere un rapido soccorso in caso di incidente, malore o contro eventuali furti?

Nell'era del sistema di comunicazione di massa, dei cellulari e palmari più avveniristici, la più fine tecnologia deve essere sicuramente messa a disposizione della tutela della sicurezza e dei beni. Un allarme immediato dopo un sinistro, una fuoriuscita per sbandamento che nessuno ha visto nella sua dinamica, può significare la differenza fra la vita e la morte. Anche nella difesa del bene auto da furti e rapine i dispositivi di sicurezza capaci di allertare immediatamente gli organi di polizia e di tracciare il cammino del veicolo dopo il furto, sono uno strumento utilissimo.

Aumentano le forme più aggressive di "prelievo forzato" del bene come le rapine della vettura. I dispositivi di sicurezza capaci di allertare immediatamente gli organi di polizia e di tracciare il cammino del veicolo dopo il furto, sono uno strumento utilissimo.

Il reato predatorio contro il bene vettura, anche per il fatto che il bene spesso è assicurato per il furto, viene vissuto come un reato minore. Questo è assurdo.

V-Key (dispositivo Viasat) garantisce l'autenticazione automatica del conducente impedendo l'avviamento del veicolo in assenza di identificazione.

Le conseguenze degli incidenti stradali rappresentano per noi circa il 20% della nostra attività. Le statistiche ci dicono infatti che per ogni morto per incidente stradale dobbiamo pensare che ci sono due invalidi.



L'immediatezza del soccorso può salvare molte vite

Fra tutti i sistemi di trasporto, quello su strada è di gran lunga il più pericoloso e gli incidenti rappresentano ancora oggi, un fenomeno drammatico, tra i più difficili da combattere. Molte vite potrebbero essere salvate, molti feriti curati meglio, perfezionando la rapidità e la tempestività d'intervento e di diagnosi al momento dell'incidente stradale. Per questo motivo l'Ue invita a "Far ricorso alle nuove tecnologie proprio per consentire di fornire ai servizi di soccorso le informazioni che consentono l'individuazione delle chiamate urgenti in caso d'incidente". Di tutto ciò abbiamo parlato con **Anna Maria Ferrari**, Segretario Nazionale SIMEU – Società Italiana di Medicina d'Emergenza-Urgenza.

Nell'ambito delle emergenze e delle urgenze, quanto lavoro vi danno le strade e le autostrade italiane?

Le conseguenze degli incidenti stradali rappresentano per noi circa il 20% della nostra attività. A cominciare dalle conseguenze

minori quale potrebbe essere la distorsione del rachide cervicale (denominata comunemente colpo di frusta) fino alla grave



traumatologia della strada, molto complessa e carica di pesanti esiti. Le statistiche ci dicono infatti che per ogni morto per incidente stradale dobbiamo pensare che ci sono due invalidi.

L'immediatezza del soccorso. Quanto è importante? Quanto è un fattore decisivo in termini di vite salvate e di riduzione dell'entità dei danni conseguenti dell'incidente?

Nell'assistenza alla grave traumatologia si parla di "golden hour" intendendo con questo che il tempo per intervenire efficacemente è di poche decine di minuti. Per questo nel sistema d'emergenza si lavora molto

sulla formazione, a partire da chi deve intervenire sul luogo dell'incidente, con efficaci manovre di sostegno delle funzioni vitali e di immobilizzazione. Quindi la formazione per medici ed infermieri che intervengono sul territorio ed in Pronto Soccorso è fondamentale perché è proprio in questa prima ora che si mettono in gioco le possibilità di sopravvivenza di un trauma grave.

Oggi la tecnologia può essere un alleato. Ed allora quanto è utile dotarsi di dispositivi per poter entrare subito in contatto con i soccorsi, qualora ce ne fosse bisogno?

È importante attivare il soccorso nel più breve tempo possibile, per tutto quello che ho detto fino ad ora. Posso quindi confermare che per raggiungere questo obiettivo è importante mettere in campo tutta la tecnologia utile.

È poi frequente che la richiesta di "aiuto" non viene fatta nella maniera corretta e i ritardi nel soccorso sono spesso la conseguenza. Quali sono i consigli che può dare agli automobilisti che richiedono un soccorso?

Chi richiede soccorso tramite la chiamata al 118 dovrebbe essere in grado di fornire alcune informazioni fondamentali: il luogo dell'evento, i mezzi coinvolti e lo stato dei mezzi, il numero dei feriti e la presunta gravità. Queste informazioni possono ridurre i margini di errore sulla località d'invio dei mezzi, e sul numero e grado di professionalità dei mezzi inviati.

Infine quanto è importante la prevenzione nelle scuole e sulle strade, quando parliamo di sicurezza stradale e di primo soccorso? Si potrebbe fare ancor di più di quanto già si fa?

Attualmente non si fa molto, quindi si può sicuramente migliorare, cominciando soprattutto dai giovani, con campagne d'informazione sui rischi della strada e su come prestare un primo soccorso. Ovviamente per rischi della strada non si deve parlare solo di rispetto del codice o delle regole della circolazione, esistono purtroppo tanti rischi aggiuntivi che sono determinanti in circa il 40% degli incidenti, parlo di alcool e di sostanze d'abuso. Purtroppo questo rischio è sottovalutato, soprattutto dai giovani. È quindi su questi rischi che bisognerebbe fare campagne efficaci di informazione e dissuasione.

È importante attivare il soccorso nel più breve tempo possibile. Per raggiungere questo obiettivo è importante mettere in campo tutta la tecnologia utile.

Le tecnologie del gruppo Viasat contribuiscono alla sicurezza di chi viaggia su strada.

Viasat ti salva la vita. La Centrale Viasat inoltra in tempi rapidi richiesta di soccorso medico, con localizzazione esatta del veicolo.

CAR SHARING: LA MOBILITÀ DIVENTA SOSTENIBILE

È stato stimato che un'auto in car sharing sostituisce 8/10 auto private che percorrono meno di 10.000 km annui. In questo caso il risparmio può raggiungere anche il 50% delle spese legate all'automobile, senza conteggiare il tempo per le pratiche burocratiche.

"Un uso dell'auto più consapevole, più socialmente sostenibile. Questo è il futuro del car sharing come strumento di mobilità alternativa. Ed è questa la funzione di ACI Global: market leader non solo nei servizi di assistenza post vendita tradizionali tecnici/sanitari, ma anche protagonista, in parte operativo (attraverso la propria Centrale Operativa), in parte progettuale in collaborazione con la propria partecipata Movitrack SpA, in materia di mobilità sostenibile". Intervista con **Giuseppe Lemessi**, Direttore Business Development di ACI Global.

Molti lo sentono nominare, pochi poi ne conoscono il funzionamento. Ed allora, per fare chiarezza, cosa è il car sharing?

Il car sharing è un sistema di trasporto innovativo che con-

sente di impiegare l'auto in condivisione, sempre pronta all'uso. È un sistema di noleggio self service di autovetture a disposizione in autorimesse distribuite capillarmente in città, in ogni ora del giorno e della notte e in

ogni momento dell'anno. Con il car sharing si acquista l'uso effettivo dell'auto, cioè la mobilità e non il mezzo stesso.

Come funziona nel concreto?

Le persone che condividono l'auto, sottoscrivono un abbonamento annuale al servizio e ricevono un telecomando personale con il quale possono utilizzare l'auto prenotandola attraverso il sito web www.guidami.net o una telefonata al call center. Nel caso del car sharing Guidami, società costituita dall'Automobile Club di Milano, da Atm, da Unione del Commercio e da Zincar - il cliente può prelevare e riconsegnare l'auto presso uno dei molteplici garage convenzionati. Grazie alla tecnologia di radiolocalizzazione satellitare Movitrack solo l'auto prenotata presso il garage prescelto potrà

essere aperta e utilizzata dal telecomando personale di quel cliente per il periodo di prenotazione. I km e i tempi di utilizzo sono automaticamente rilevati così come la posizione e la comunicazione con il cliente in caso di necessità.

Ma è davvero così conveniente?

Il vantaggio economico del car sharing rispetto all'auto privata è notevole soprattutto per chi percorre meno di 10 mila Km l'anno. Guidami, infatti, pensa totalmente alla gestione ordinaria e straordinaria delle vetture e dei relativi costi come l'assicurazione, il bollo, la manutenzione meccanica, la gestione sinistri, il soccorso stradale, la benzina. Se poi l'utilizzo è ancora più limitato, il car sharing permette un taglio del 50% delle spese legate all'automobile.

Non solo, però. C'è tutto il discorso legato alla sostenibilità. Il car sharing rappresenta un nuovo approccio alle quattro ruote. È una scelta semplice, utile e conveniente per ridurre i problemi di traffico, di inquinamento e di parcheggio, senza dover rinunciare ai vantaggi dell'uso dell'auto. Una soluzione efficace per l'utente, ma anche per l'ambiente e per la città, dal momento che le vetture sono tutte Euro 4, o elettriche, o bimali.

Quale evoluzione prevede del car sharing in Italia?

Il problema in Italia è culturale. L'italiano medio si identifica ancora in maniera quasi totale con la propria automobile. Quest'ultima fino a ieri simbolo di libertà personale, oggi deve diventare uno strumento di mobilità responsabile.

Il car sharing di Guidami risponde alla domanda/diritto di mobilità futura con una soluzione coerente con un progetto di sviluppo sostenibile orientato al rispetto dell'ambiente.

Il CAR SHARING un progetto speciale anche grazie all'alta tecnologia Movitrack

Fin dalla sua nascita, grazie alla sua origine in Olivetti e alla partecipazione di ACI Global, Movitrack ha guardato all'impiego delle tecnologie telematiche e satellitari per la realizzazione di soluzioni innovative per applicazioni nell'ambito della mobilità alternativa e sostenibile. Questa sua caratteristica ha potuto esprimersi ancor più completamente con l'ingresso in Viasat Group che le ha messo a disposizione ulteriori risorse progettuali oltre che di ingegneria e produzione.

Movitrack ha così realizzato, fra l'altro, piattaforme per l'erogazione di servizi multimediali di infomobilità basati sulla localizzazione del cliente, sistemi di gestione di trasporto collettivo a domanda a percorso variabile e sistemi di gestione ottimizzata degli interventi di manutenzione e di emergenza per servizi di pubblica utilità.

Una delle più interessanti applicazioni, resa sempre più attuale dai crescenti problemi del traffico cittadino e dai costi dell'auto, è costituita dalla realizzazione del sistema di CAR SHARING ideato con la collaborazione di ACI Global e del Comune di Milano e adottato con successo da oltre un anno dalla società Guidami che gestisce il servizio.

Si tratta della possibilità per i clienti di utilizzare su prenotazione un parco di auto condivise disponibili presso numerosi garage distribuiti su tutto il territorio cittadino.

Il sistema realizzato da Movitrack si basa su un terminale di radiolocalizzazione montato sulle auto, su telecomandi personali forniti ai clienti e su una piattaforma applicativa WEB based e fornisce in automatico tutte le complesse funzioni necessarie all'erogazione del servizio: dalla gestione delle prenotazioni via Internet o Call Center, alla registrazione dei clienti, dalla registrazione dei dati di utilizzo dei veicoli, fino alla fatturazione.

La sicurezza è alla base delle scelte progettuali: infatti i veicoli sono sempre localizzabili e il cliente a bordo, semplicemente premendo un pulsante, ha la possibilità di comunicare in viva voce con la centrale operativa per qualsiasi necessità, sia che si tratti di un incidente o di un guasto, ma anche in caso di pericolo o per chiedere informazioni o modificare il periodo o il luogo di restituzione dell'auto. **La conoscenza della posizione del veicolo consente agli operatori di fornire i servizi con la massima precisione ed efficienza.**

Quando il cliente sceglie di prenotare una certa vettura in un determinato garage a un dato orario, da quell'ora la vettura potrà essere utilizzata esclusivamente con il suo telecomando personale per tutto il periodo prenotato, garantendo così la massima sicurezza e proteggendo l'auto da utilizzi indebiti. Per comodità, con un certo anticipo sull'orario di prenotazione, al cliente viene inviato un messaggio sul telefonino che gli ricorda luogo, ora e vettura oggetto della prenotazione.

In poche parole: un sistema molto complesso che utilizza tutta la tecnologia e l'esperienza progettuale di Movitrack per fornire al cliente un servizio di utilizzo semplicissimo in totale sicurezza.

In Europa l'80% delle vetture circolanti in città viaggia non più di 60 minuti al giorno. In Italia dove circolano 32 milioni di autovetture la media abitanti per auto è di 1,77 contro quella europea di 2,28.

TECNOLOGIA E SICUREZZA



La cultura degli italiani in merito alla sicurezza sta crescendo. “Il singolo cittadino – è il CENSIS a dirlo – cerca di impegnarsi a fondo, per quanto è nelle sue forze, nella ricerca costante della sicurezza, nel cercare di aumentare i livelli della sicurezza propria e di chi gli sta intorno. Ognuno cioè si mette in gioco per adottare comportamenti più assennati, cercando di migliorare la propria educazione alla sicurezza, impegnandosi in prima persona con le proprie risorse personali di tempo e denaro. Ma può arrivare il momento, che capisce che da solo, non può più farcela. È necessario, a questo punto, che si cerchi aiuto in altri soggetti che sappiano e possano, accollarsi il compito di tutelare la sicurezza laddove il singolo cittadino non sia in grado di fronteggiare la situazione”.

Di strumenti ce ne sono e la tecnologia può far molto in questo campo.

La cultura della sicurezza: avanti, adagio

A cura del **CENSIS**

Il senso di responsabilità degli intervistati sulla sicurezza riguardo i vari temi proposti è in generale, molto alto e ben radicato per le istanze elementari e quasi primitive, come la sicurezza personale e quella della propria casa, per allargarsi, anche se con meno forza, all'ambiente circostante. Allo stesso modo si muove la rappresentazione della sicurezza da parte degli intervistati, in maniera spontanea e intuitiva come qualcosa verso cui si è tenuti per non danneggiare se stessi o gli altri nell'immediato, in maniera più razionale, anche se quantitativamente minore, come un investimento per perseguire un futuro di maggiore benessere. Per il 55,7% di loro, infatti, la sicurezza rappresenta un dovere, mentre rappresenta un obiettivo e un investimento, rispettivamente per il 20,3% e per il 13,1%.

La rappresentazione della sicurezza come dovere, la rappresentazione cioè di una sorta di "dovere della sicurezza" che avrebbero i cittadini è comunque ancora di gran lunga preponderante, ma si sta facendo strada anche una "cultura della sicurezza" a più largo respiro, che non sia imposta da un qualche codice morale o dalle leggi vigenti, ma che sia basata su investimenti, anche di idee, per un futuro migliore (anche perché più sicuro) e che sia profondamente metabolizzata dai cittadini come un obiettivo costante dei comportamenti pubblici e privati.

Diminuisce sensibilmente, infine, la rappresentazione della sicurezza come un "costo", come un qualcosa che sia solo un consumo di risorse a breve termine e che non ritorni in termini di benefici in un futuro più o meno prossimo. Unica nota stonata la si ha per la risposta "un'illusione" che raggiunge un piuttosto rilevante 6,8% di oggi, con una punta del 7,9% nelle città con più di 250 mila abitanti.

Quanto poi possa essere positivamente sviluppata in futuro la cultura della sicurezza lo si può vedere se si analizzano i dati attuali dal punto di vista dell'età degli intervistati. I più giovani (tra i diciotto e i ventinove anni) sentono decisamente meno il peso della sicurezza come dovere e sono più propositivi per la sicurezza come obiettivo e come investimento, mentre i più anziani, pur mantenendo fermo il concetto della sicurezza come dovere, sono maggiormente portati a ritenerla un costo e un'illusione.

Se si prendono in esame gli ultimi cinque anni, anche se con tutte le distinzioni avanzate, il cambiamento del livello della sicurezza è percepito, generalmente, in maniera positiva o per lo meno, a parte alcuni casi, in maniera non negativa. Il raffronto tutto sommato non brillante si riflette nella percezione attuale del livello di sicurezza dei vari contesti in cui il cittadino si trova a operare, che è giudicato dagli intervistati spesso mediocre, come fluttuante in una sorta di zona grigia, col problema ogni volta di verificare se da questa zona grigia il livello

della sicurezza possa balzare verso l'alto, o debba affondare verso il basso, zavorrato da ritardi legislativi o da comportamenti poco educati alla sicurezza.

Un po' di educazione, prego.

Aumentare il livello della sicurezza dipende in primo luogo da noi. Siamo noi che dobbiamo adottare, o almeno provare a adottare, in ogni contesto, quei comportamenti responsabili che non mettano in pericolo la nostra incolumità e quella degli altri. Solo così è possibile cominciare a diffondere la cultura della sicurezza nei singoli, solo così istituzioni e associazioni potranno assumere le istanze di questi ultimi, a tutela della sicurezza collettiva, perché la diffusione della sicurezza non passa solo attraverso grandi gesti, ma anche attraverso un'opera di educazione, che favorisce e stimola la prevenzione, nei comportamenti di tutti i giorni. I comportamenti responsabili più adottati sono comunque sempre quelli che riguardano in prima persona noi stessi, la nostra famiglia e i nostri vicini più prossimi, ma riusciamo a capire che, se giudichiamo basso o medio basso il livello di sicurezza di alcuni contesti, siamo noi, almeno in linea di principio, i primi a dover provare a fare a qualcosa.

Il testo è stato realizzato da un gruppo di lavoro del CENSIS diretto da Maria Pia Camusi e composto da Simona Fallocco, Giovanni Giusti, Claudia Squadroni, Micaela Melis e dalla Società Codres.

Per il 55,7% degli italiani la sicurezza rappresenta un dovere, mentre rappresenta un obiettivo e un investimento, rispettivamente per il 20,3% e per il 13,1%. Diminuisce sensibilmente la rappresentazione della sicurezza come un "costo".

Aumentare il livello della sicurezza dipende da noi, dalla diffusione di comportamenti responsabili.

L'obiettivo è la sensibilizzazione di un senso civico comune.

Un concreto supporto viene fornito dalla tecnologia satellitare che costituisce uno strumento efficace per la tutela della sicurezza.

Il primo, l'originale, l'antifurto satellitare. Così recita il nuovo payoff di Viasat, semplice e chiaro come la nuova strategia di comunicazione, ma, come tutto ciò che è semplice, molto diretto e esaustivo. Ne abbiamo parlato con **Andrea Guanci**, Direttore Marketing dell'Azienda.

VIASAT: LA SICUREZZA NON AMMETTE PIÙ SCUSE

Il mercato di sicurezza satellitare in Italia nasce con Viasat. Da qui i concetti di "primo", inteso sia in senso temporale che di primato, e "l'originale", inteso proprio come marchio di garanzia della tipologia di prodotto: l'antifurto satellitare.

Dott. Guanci, la nuova strategia di comunicazione di Viasat punta su due concetti: primo e originale. Perché?

Viasat nasce in Italia insieme agli antifurti satellitari, anzi, a dire il vero è più corretto affermare il contrario, vale a dire che il mercato di sicurezza satellitare in Italia nasce con Viasat, rendendo il brand sinonimo stesso di antifurto satellitare. Da qui i concetti di "primo", inteso sia in senso temporale che di primato, e "l'originale", inteso proprio come marchio di garanzia della tipologia di prodotto: l'antifurto satellitare.

Dal 1998, data di nascita di Viasat, ad oggi sono passati diversi anni e l'offerta dell'Azienda si è adeguata alle nuove esigenze di mercato, andando a creare nuovi bisogni laddove il mercato di fatto non esisteva (il mondo della sicurezza satellitare, per l'appunto) e, al

tempo stesso, a recepire le richieste del mondo automotive (viva-voce veicolare, assistenza in viaggio, ecc.).

L'esperienza sul campo, insieme agli ingenti investimenti in Ricerca e Sviluppo, hanno spinto la Viasat al lancio di nuove piattaforme prodotte e sempre più servizi legati al mondo della sicurezza ma non solo.

L'ultimo nato di casa Viasat si chiama 5.I ed è una piattaforma prodotta in grado di soddisfare qualsiasi esigenza dell'automobilista e dell'autotrasportatore, che si incontra con un ventaglio di servizi studiati per rendere l'esperienza del viaggio la più sicura e confortevole possibile.

Andando nel particolare?

La nuova piattaforma prodotta nasce con l'intento di mettere a frutto tutta l'esperienza dei sistemi Viasat per offrire un livello massi-

mo di affidabilità ed efficacia, insieme all'attenta analisi di mercato e delle esigenze dei clienti per realizzare un sistema unico nel suo genere e di massima sicurezza.

Perché piattaforma? Viasat ha lanciato quattro diversi sistemi in grado di soddisfare tutte le esigenze del mercato.

Quali?

5.I Assibox. Il prodotto appositamente studiato per il mondo assicurativo. Grazie a importanti partnership con le maggiori Compagnie Assicuratrici, Viasat ha realizzato un sistema in grado di identificare gli stili di guida degli automobilisti e permettere alle Assicurazioni di studiare polizze ad hoc con il duplice vantaggio per le Compagnie di ottenere massimo rapporto qualità prezzo e per il cliente finale di usufruire di significativi sconti. Nasce così la "scatola nera" delle autovetture,



in grado di registrare eventuali incidenti o anomalie, strumento fondamentale per una più veloce ed efficiente gestione degli indennizzi assicurativi.

5.1 Fox. Il primo prodotto di sicurezza interattiva. Un prodotto davvero "smart" che è in grado di fornire tutte le caratteristiche principali di un sistema di sicurezza satellitare ad un prezzo davvero vantaggioso. Viasat ha studiato un nuovissimo prodotto che ben si presta alle autovetture di bassa cilindrata o all'usato, garantendo significanti vantaggi assicurativi senza richiedere grandi investimenti per l'acquisto.

5.1 Security. Il vero protagonista della sicurezza satellitare attiva. Se Viasat è sinonimo di antifurto satellitare allora il 5.1 Security è sinonimo di Viasat. È il prodotto in grado di offrire alti standard di sicurezza automatica, garantiti

H24, 365 giorni l'anno, dalle Centrali Viasat. Massimi vantaggi assicurativi, sia sull'assicurazione furto e incendio che sulla polizza responsabilità civile. Il 5.1 Security offre il giusto connubio tra sicurezza elevata e massima tranquillità per il cliente, grazie al doppio sistema di autenticazione (automatico via trasponder e di sicurezza via tastierino ad infrarossi).

5.1 Top Class. Il top della classe, in grado di garantire, oltre alla massima sicurezza all'autovettura, la piena sicurezza personale al conducente e ai passeggeri, consentendo alle Centrali di intervenire tempestivamente in caso di incidente o pericolo personale. Il 5.1 Top Class è stato studiato per avere tutte le funzionalità per soddisfare il più esigente degli automobilisti: vivavoce veicolare, protezione personale, allarme crash automatico in caso di incidente, protezione contro la rapina, protezione volumetrica contro l'intrusione. In breve, il sistema satellitare in grado di cambiare il modo di vivere l'auto.

Alla nuova piattaforma prodotto Viasat abbinerà una serie di servizi di sicurezza e non solo per soddisfare tutte le richieste dei propri clienti attraverso un'architettura contrattuale che permette al proprio utente di scegliere il profilo di servizio più adatto alle sue esigenze.

Siete fortemente presenti anche sul mercato aziendale, non è vero?

Alla piattaforma prodotto per il mercato consumer (autovetture) Viasat affianca la piattaforma Run-Tracker, specificatamente studiata per il mercato aziende. Il sistema è fornito insieme ad un potente software di gestione flotte (Fleet management System) in grado di localizzare i veicoli in tempo reale e mantenere traccia degli spostamenti nel tempo (in archivio storico). Uno strumento indispensabile per le piccole e medie aziende che devono gestire le

flotte in maniera efficace ed efficiente.

Naturalmente Viasat segue anche le grandi aziende con soluzioni personalizzate atte a soddisfare le richieste più particolareggiate. Tutta l'offerta è pienamente modulare, così da consentire ai clienti di partire con un sistema semplice ed economico e, a seconda delle proprie esigenze, implementarlo e svilupparlo.

E nel prossimo futuro? Cosa dobbiamo aspettarci ancora da Viasat?

Il futuro è con la persona, non più con l'autoveicolo. Nasce così la Personal Card, la carta servizi legata alla persona e non più alla autovettura, che segue il cliente anche quando non è il conducente ma un semplice passeggero. Ai principali servizi di assistenza



medica e meccanica (traino, auto sostitutiva, spese alberghiere, assistenza sanitaria) si aggiungono tanti altri plus per chi viaggia; informazioni sul traffico e la viabilità, per fare un esempio.

E per finire, Viasat sta aprendosi a nuove convenzioni con importanti player nel mercato automotive. Nascono così accordi con società di noleggio auto che permetteranno ai possessori della Personal Card di ottenere sconti fino al 40% sulle normali tariffe di noleggio. Ma non solo, già sono in programma accordi con network di parcheggi vicino agli aeroporti italiani e con broker viaggi, per organizzare le proprie vacanze con risparmi davvero elevati.

Viasat ha lanciato quattro diversi sistemi in grado di soddisfare tutte le esigenze del mercato andando così incontro alle esigenze dei Clienti. Dalle più piccole alle più grandi.

Il futuro? Nasce così la Personal Card, la carta servizi legata alla persona e non più alla autovettura, che segue il cliente anche quando non è il conducente ma un semplice passeggero.

Il progresso tecnologico è stato rapido e il ritmo sarà sempre più incessante. In questo senso è fondamentale l'attività di Ricerca e Sviluppo e la capacità di innovazione per continuare essere attori trainanti.

Produrre sicurezza dei veicoli e dei suoi occupati è una sfida affascinante e la Magneti Marelli lo fa da sempre. Oggi è una realtà da 4,5 milioni di Euro e 25.000 dipendenti, più di 2000 persone sono stabilmente impegnate in attività di R&S, in 13 centri di ricerca sparsi in tutto il mondo. **Eugenio Razelli** è il CEO e Direttore Generale dell'azienda. Lo abbiamo incontrato.

Produrre sicurezza: il contributo della tecnologia

Ing. Razelli, in quale misura la tecnologia è uno dei fattori che più ha contribuito alla sicurezza negli ultimi anni?

In misura assolutamente decisiva: solo cinque anni fa la media delle vetture riportava una valutazione di performance sulla sicurezza EuroNCAP pari a 2 stelle, mentre oggi, in termini di sicurezza passiva, la maggior parte delle automobili arriva a 5 stelle. Se pensiamo ai sistemi di sicurezza attiva e passiva introdotti sugli autoveicoli nell'ultimo decennio/quindicennio, il ruolo della tecnologia, e dell'elettronica in particolare, nell'innalzamento dei livelli di sicurezza, risulta subito chiaro.

Mi riferisco allo sviluppo di sistemi come l'airbag, le cinture con pretensionatore e tutti gli altri dispositivi di "seat occupancy" per quanto riguarda la sicurezza passiva, mentre per quanto riguarda la sicurezza attiva penso ai sistemi di controllo dinamico del veicolo quali l'ESP – il controllo di stabilità –, l'ASR – l'antislittamento – e l'ABS – l'antibloccaggio delle ruote in frenata. Ora queste due aree troveranno un punto di convergenza nelle cosiddette "telematic box"

che raccolgono i dati e gli input rilevati da tutti questi sistemi, per attivare a loro volta funzioni importantissime come l'e-Call, ovvero la chiamata di emergenza automatica a una centrale di controllo in presenza di parametri di comportamento del veicolo associabili ad un incidente e la segnalazione satellitare della posizione dello stesso veicolo ai soccorritori. Ulteriori contenuti tecnologici saranno necessari per rendere queste "Telematic Box high G resistant", ovvero dotarle di caratteristiche fisiche ed elettroniche "protettive", che consentano il loro funzionamento anche in condizioni estreme come quelle che si verificano durante un urto o un incidente.

Ed allora, andiamo nel particolare. Qual è il contributo della Magneti Marelli al settore?

Il presidio sui fronti più avanzati della tecnologia e dell'elettronica in particolare fa parte del nostro DNA. E questo know how nell'automotive è chiaramente rivolto anche all'ambito della sicurezza. Noi abbiamo un importante ruolo di complemento nell'ambito delle due grandi aree della sicurezza attiva e passiva, fornendo componenti elettronici

ci necessari, ad esempio, al funzionamento dei dispositivi air bag o su sistemi di ultima generazione come i sensori di controllo pressione nei pneumatici. Siamo leader nella telematica automotive, sulla quale investiamo progressivamente risorse sempre maggiori, con un focus particolare sulla telematica rivolta alla sicurezza e sui dispositivi di emergenza prima citati: i dispositivi di e-Call, quindi, che diventeranno probabilmente obbligatori in Europa entro il 2010, i sistemi di navigazione, che sono un tassello fondamentale in ottica "safety", ma anche i sistemi di "Night Vision" che sono in grado di coadiuvare il pilota nella guida notturna attraverso la visione a infrarossi della sede stradale e di ostacoli anche fuori dalla luce dei fari. Stiamo sviluppando poi gli "Head up display", ovvero quei sistemi che sono in grado di visualizzare direttamente sul parabrezza informazioni utili e immagini come quelle provenienti dal dispositivo di guida notturna.

In ambito "drive assistance" forniamo un contributo importante anche nell'illuminazione, altro parametro fondamentale per la sicurezza di guida: cito ad esempio i fari allo xenon e a tecnologia led, che aumentano la capacità di visione notturna, emettendo un grado di luminosità simile alla luce solare, o l'Adaptive Front Steering, il fanale adattivo che segue il profilo della strada. Sono a uno stadio avanzato di sviluppo e realizzazione anche i



sistemi di interfaccia uomo-macchina e in particolare i dispositivi di riconoscimento vocale e "vocal liason" che, consentendo al guidatore di impartire comandi vocali all'autoveicolo e di riceverne informazioni attraverso sintetizzatori vocali, mantengono praticamente inalterata l'attenzione alla guida.

Sviluppiamo e forniamo, ovviamente, anche i sistemi bluetooth: questa tecnologia risolve un problema apparentemente "semplice", come l'utilizzo del telefono cellulare in auto, che, però, è alla base di moltissimi incidenti stradali.

Le tipologie di contributo di Magneti Marelli sono quindi molte e abbiamo visto che la tecnologia è importante per la sicurezza. Ma è chiaro che l'elemento umano è fondamentale e che è necessario investire anche in cultura e in educazione riguardo la sicurezza e il comportamento corretto e responsabile alla guida. Le iniziative in materia si stanno via via moltiplicando: fra le altre, Magneti Marelli ad esempio nel 2006 ha supportato il "Campionato di Guida Sicura", una manifestazione a carattere na-

zionale patrocinata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che aveva l'obiettivo di promuovere i valori della sicurezza stradale presso i giovani e neopatentati di età compresa tra i 18 e i 25 anni.

Quanto è difficile fornire i servizi basati su tecnologia innovativa a larghe comunità di utenti?

Le difficoltà principali sono principalmente di due ordini: la prima è quella di coniugare affidabilità e tecnologie assimilabili ormai a quelle degli ambiti spaziale e militare con i costi tipici di un mondo e un prodotto comunque "consumer" come l'automobile. La seconda è quella di portare a un livello di affidabilità e resistenza da "automotive" le tecnologie informatiche consumer (pc, wireless ecc.). Poi, concretamente, bisogna fare in modo che tutti i servizi basati su tecnologie innovative siano giustamente apprezzati dall'utente.

Facciamo un salto nel futuro. Quali altri progressi dobbiamo aspettarci nei prossimi anni?

Due aree di grande sviluppo saranno senz'altro i sistemi di modulazione della frenata a seconda della dinamica stradale e i sistemi attivi di aiuto alla guida. Penso che comunque il tratto principale del progresso sarà l'aumento ulteriore dell'elettronica a bordo del veicolo: dall'attuale 20% sul costo vettura si passerà attorno al 35-40% nel 2015, con i sistemi elettronici che sovrintenderanno tutti i gangli vitali dell'automobile. In questo senso, rilevante sarà il tema dell'integrazione e della semplificazione delle componenti elettroniche e delle centraline a bordo: si stanno diffondendo varie iniziative che mirano alla standardizzazione per ridurre la complessità, come ad esempio Autosar (Automotive Open System Architecture), un consorzio di componentisti, costruttori di automobili e software provider di cui Magneti Marelli è membro primario e il cui obiettivo è trovare soluzioni per la gestione della complessità legata alla coesistenza di sistemi elettronici complessi e mutuamente interagenti, con i requisiti di affidabilità richiesti dall'automobile.



La tecnologia è il driver principale alla base del miglioramento continuo ed avrà un impatto diretto sulla possibilità di salvare delle vite in caso di incidenti.

Il futuro? Senz'altro i sistemi di modulazione della frenata a seconda della dinamica stradale e i sistemi attivi di aiuto alla guida.

e-Call: non c'è più tempo da perdere

La relazione del Parlamento Europeo sostiene che il sistema eCall dovrebbe salvare 2.500 vite all'anno nell'UE e garantire un risparmio di 26 miliardi di euro in termini di costi generati da incidenti ed ingorghi. "A questo punto - è il commento di **Charles Capelleman**, Product Development Director di ARC Transistance - la domanda non è più se sia importante farlo o meno, bensì come ci si può organizzare nel modo più veloce per farlo". Lo abbiamo incontrato.

Quali saranno le fasi della sperimentazione del sistema eCall?

Gli obiettivi di questo specifico processo condotto in collaborazione con una grande casa automobilistica sono duplici. Il primo è quello di valutare la qualità di connessione nelle aree di confine quali Germania, Austria e Italia. Quando si parla di connessione mobile di un dispositivo nelle aree di confine infatti potrebbero accadere alcune cose: che la rete d'origine cerca di mantenere la connessione il più a lungo possibile anche quando il confine è stato superato; che nello scambio di connessione tra le reti ci siano dei "buchi neri" che comportano la disconnessione per alcuni minuti. Ed allora, quali potrebbero essere gli impatti di questi eventi sulla realizzazione della eCall? Cosa si potrebbe fare per minimizzare gli effetti negativi? Lo dobbiamo valutare.

Il secondo obiettivo è qualificare l'impatto di realizzazione mediante un'unica piattaforma

telematica alla quale i centri che gestiscono le eCall possano accedervi direttamente. La realizzazione del servizio della eCall attraverso l'Unione Europea dei Membri di Stato è un obiettivo alquanto impegnativo. A livello nazionale l'organizzazione dei servizi di emergenza sono molto diversi tra loro e spesso abbastanza complessi.

A suo parere, i diversi paesi ci credono realmente, sino in fondo, all'eCall?

Sì, certamente. Gli Automobile Clubs europei sostengono attivamente la realizzazione della eCall perché comprendono come sia un chiaro vantaggio per gli automobilisti che essi rappresentano. Noi, di conseguenza, stiamo cercando di sostenere in svariati modi le pubbliche autorità affinché la eCall diventi realtà in Europa. L'ACI in Italia, per esempio, ci sta aiutando a trovare le soluzioni più opportune per il vostro Paese, in un contesto di iniziative europee.

Istallazione della tecnologia idonea, acquisizione

dei dati per il funzionamento del sistema. Dove si concentrano le maggiori difficoltà?

La tecnologia non è un'opinione. Oggi, la tecnica di realizzazione della eCall non rappresenta un ostacolo. A mio avviso credo ci siano due punti principali. Il primo è l'organizzazione del servizio. Come ho già detto, l'organizzazione dei servizi di emergenza è complessa e cambia da paese a paese. Nei Paesi Bassi, per esempio, tutte le chiamate d'emergenza effettuate chiamando il 112 vengono indirizzate ad una centrale gestita dalle autorità pubbliche. In Germania, invece, ci sono più di 510 centri che gestiscono le chiamate d'emergenza; essi dipendono dai "landers" tedeschi. È evidente quindi che l'organizzazione in Germania è più complessa.

Il secondo punto è quello di aumentare la consapevolezza del beneficio della eCall tra gli automobilisti che potrebbe facilitare e accelerare tutto il processo di messa a punto.

Che risultati vi attendete?

Il nostro principale traguardo è quello di aumentare la sicurezza sulle strade europee e sostenere l'iniziativa della eCall perché crediamo veramente che possa migliorare la sicurezza e salvare delle vite.

Si legge nella relazione del Parlamento Europeo: "Il sistema dovrebbe salvare 2.500 vite all'anno nell'UE e garantire un risparmio di 26 miliardi di euro in termini di costi generati da

Il programma eCall si iscrive nell'ambito dell'iniziativa eSafety e consiste nell'attivazione di un servizio paneuropeo armonizzato di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli.

Si tratta di un miglioramento che potrebbe consentire di raggiungere l'obiettivo, stabilito dal Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, che mira alla riduzione di incidenti stradali e di vittime.

incidenti ed ingorghi". È d'accordo?

Anche se i numeri potrebbero essere lievemente diversi, certo che sono d'accordo. A questo punto la domanda non è più se

sia importante farlo o meno, bensì come ci si può organizzare nel modo più veloce per farlo. Molti soggetti dovranno essere coinvolti in modo da realizzare la eCall. Le case auto-

mobilitiche, le autorità di emergenza di tutta l'Unione Europea, gli operatori di rete mobile e naturalmente i rappresentanti degli automobilisti: le associazioni.



Un'altra conferma del ruolo leader di Viasat Group per il servizio e-Call

Movitrack, società partecipata da ACI Global e appartenente a Viasat Group, è stata prescelta da ARCTransistance, l'associazione europea degli Automobile Club, e da ADAC, l'autorevole Automobile Club tedesco, quale partner tecnologico per una sperimentazione eCall condotta su richiesta di una primaria casa automobilistica.

Movitrack mette a disposizione i propri apparati di bordo, in grado di generare segnalazioni di emergenza a seguito di crash, e la propria piattaforma telematica con la quale tali segnalazioni possono essere gestite.

Un'auto equipaggiata con tre apparati Movitrack dotati di SIM provenienti da Italia, Germania e Austria viaggerà nelle zone di confine di questi tre paesi e ad intervalli regolari invierà segnalazioni di emergenza ad un operatore di centrale ADAC connesso via Internet alla piattaforma telematica Movitrack. Quest'ultima effettuerà anche una raccolta dati, che verranno poi classificati e valutati da ADAC e ARC.

Lo scopo della sperimentazione è quello di utilizzare gli affidabili e versatili sistemi e servizi Movitrack come strumento per verificare la bontà delle strutture di telecomunicazione telefoniche mobili in ambienti di frontiera, soprattutto montani, in condizioni di roaming voce e dati su veicoli in movimento: un ulteriore prestigioso riconoscimento del ruolo di avanguardia e di competenza che le società di Viasat Group hanno da anni nelle telematiche eCall.

Viasat Group da anni fornisce equipaggiamenti per la chiamata di emergenza. La collaborazione tra ACI Global e Movitrack potrà certamente ricoprire un ruolo importante nel progetto eCall.

La tecnologia può certamente contribuire ad avere una polizza assicurativa personalizzata. Anzi molte assicurazioni già lo fanno.



La Fondazione ANIA per la sicurezza stradale

L'istallazione sugli autoveicoli di una scatola nera può contribuire ad indurre comportamenti virtuosi da parte degli automobilisti. A parlare è **Umberto Guidoni**, Segretario Generale della Fondazione ANIA, che abbiamo intervistato.

Dr. Guidoni, ci può presentare la Fondazione?

La Fondazione ANIA è stata costituita nel 2004 da tutte le compagnie di assicurazioni che esercitano nel ramo auto. L'atti-

vità principale è quella di intervenire su quei fattori che determinano gli incidenti stradali per contribuire a risolverne, almeno in parte, le cause, contribuendo così attivamente all'obiettivo

della Comunità europea di dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2010.

Quali sono le principali attività della Fondazione?

Ci siamo dati un obiettivo che è quello di intervenire principalmente sui giovani, anche perché gli incidenti stradali sono la causa principale di morte proprio in quelle fasce di età. Ecco allora le iniziative riguardanti la guida in stato di ebbrezza cercando però un approccio diverso, utilizzando metodi di coinvolgimento diretto dei giovani. Da questo è nata la campagna "Guido con Prudenza - Zero alcool tutta vita" grazie alla quale i ragazzi hanno la possibilità di valu-



tare autonomamente il proprio stato alcolemico attraverso l'etilometro che noi regaliamo per poi decidere se mettersi alla guida o meno. Per questa operazione la Fondazione regala gadget per il solo fatto di sottoporsi alla prova e coloro che vengono trovati sobri dalla polizia nei controlli, ricevono biglietti gratis per andare a ballare. I risultati sono stati ottimi, in quanto i ragazzi si sono riconosciuti nell'iniziativa, comprendendone il valore sociale. E, da parte nostra, abbiamo avuto la soddisfazione di salvare qualche vita!

Altre iniziative?

Tante. Segnalo in particolare il "patentino on line", che consente a tutti coloro che vogliono acquisire il certificato di idoneità per la guida al ciclomotore di accedere gratuitamente al corso d'esame per poi andarlo a sostenere.

Avete lanciato anche un innovativo progetto di monitoraggio del traffico pe-

sante su strada. Ce ne può parlare?

L'autotrasporto rappresenta uno dei punti critici della sicurezza stradale. Peraltro, il Parlamento Europeo raccomanda ai singoli Stati membri di intraprendere delle iniziative di sicurezza stradale in questo settore avvalendosi anche delle tecnologie esistenti. La sperimentazione di dispositivi tecnologici su flotte di mezzi pesanti consente non solo di salvaguardare i conducenti da eventuali rischi di circolazione, ma anche di fornire preziose informazioni sui percorsi che tali mezzi compiono. Abbiamo installato su 1.000 TIR altrettante scatole nere. I dati che le centraline telematiche registreranno, consentiranno alla Fondazione ANIA, con opportune aggregazioni, di poter analizzare i comportamenti di questi mezzi (km percorsi, tempi di movimento, numero di incidenti e furti, etc.) e trarne una serie di indicazioni utili.

Si parla da diverso tempo di dotare anche i veicoli di una "scatola nera" che possa realmente indicare dove, come e quando si sono verificati eventuali incidenti. Così da eliminare ogni possibilità di frode e meglio regolare tutto il sistema. È d'accordo?

Certo. Ed in tal senso segnalo che sta partendo una sperimentazione in cinque capoluoghi di provincia.

Questi dispositivi potrebbero anche, nel tempo, fornire una serie di parametri che indichino lo stile di guida del conducente. Ed allora quanto è lontana dalla realtà la possibilità di avere una polizza assicurativa calibrata sulla persona?

Certamente un'evoluzione di questo sistema attraverso l'installazione di una scatola nera po-

trà esserci. Segnalo però che già esistono formule di polizza personalizzate. Ci sono alcune compagnie che realizzano polizze a chilometro e che prevedono un premio in funzione dei chilometri che si ritiene possano essere percorsi in un anno; o polizze week end che portano ad assicurare il veicolo solo per il sabato e la domenica perché magari il cliente non utilizza l'autovettura durante gli altri giorni della settimana.

Stragi del sabato sera, eventuali provvedimenti delle autorità competenti, repressione, formazione e cultura. Come è possibile intervenire per migliorare la sicurezza sulle strade?

Noi come Fondazione ANIA abbiamo fatto delle scelte strategiche rispetto a queste tematiche. È difficile trovare un equilibrio tra repressione ed educazione, ma ritengo che questo debba essere l'obiettivo che il governo deve porsi. Con i soli divieti il risultato non si raggiunge. Il divieto di per sé ha un effetto deterrente positivo (si pensi alla patente a punti), nel senso che la gente è colpita dall'effetto annuncio e quindi si attesta su comportamenti che possano portare al rispetto del divieto stesso. Ma poi, se i controlli si allentano, questo stesso comportamento di rispetto delle regole viene via via disatteso.

Credo che ci debbano essere certamente delle forme sanzionatorie forti, accompagnate però da un reale investimento da parte di tutti sull'educazione stradale dei giovani. L'educazione stradale deve diventare una cultura, una forma di educazione civica; si deve comprendere che certi atteggiamenti, pure a 18 anni, non si devono porre in essere perché i rischi sono dietro la prima curva.

Le stragi automobilistiche? È difficile trovare un equilibrio tra repressione ed educazione, ma credo che questo debba essere l'obiettivo che un governo saggio debba porsi.

Si alle forme sanzionatorie forti, accompagnate però da un reale investimento da parte di tutti sull'educazione stradale.

La "scatola nera" aumenta la sicurezza



Il progetto consiste nel dotare di un'apparecchiatura altamente tecnologica, di una vera e propria "scatola nera" un numero sufficientemente rappresentativo di mezzi pesanti.

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

Dr. Santini, allora, ci parli di questo progetto. Di che cosa si tratta?

È molto semplice. Il progetto consiste nel dotare di un'apparecchiatura altamente tecnologica, di una vera e propria "scatola nera", un numero sufficientemente rappresentativo di mezzi pesanti. L'obiettivo è quello di rilevare qual è il tasso di incidentalità di questi mezzi e dimostrare, contemporaneamente, che la presenza di un sistema di controllo, incide sensibilmente sulla riduzione dei sinistri. In sintesi, dimostrare che il numero dei mezzi pesanti con la scatola nera, in relazione a quelli senza l'apparato, aiutano la sicurezza.

Quanti sono i mezzi su cui avete installato la scatola nera?

Viasat che sta sviluppando l'iniziativa sponsorizzata dalla Fondazione ANIA ci ha chiesto di promuovere l'iniziativa stessa presso i nostri associati, abbiamo quindi coinvolto alcune delle aziende nostre associate più sensibili a queste tematiche ed abbiamo individuato 500 mezzi su cui svolgere la sperimentazione.

Quali risultati avete elaborato ad oggi?

Il progetto ha la durata di tre anni ma già da settembre si stanno rilevando i dati. Questi già stanno dando indicazioni circa la disposizione e l'incidenza dei flussi di traffico. Inoltre il poter intervenire tempestivamente (trami-

te l'operatore Viasat) ad una richiesta di emergenza offre al operatore nostro associato un servizio molto apprezzato.

Finiti tre anni di "sperimentazione", cosa succede?

Passato questo tempo, gli utenti avranno la facoltà di mantenere questo sistema a bordo e di usufruire dei servizi di sicurezza ed interventi di emergenza che Viasat offre.

Una volta che questo studio avrà però dimostrato, come lo sta già facendo, che l'esistenza di una scatola nera influisce sensibilmente, riducendola, sull'incidentalità sarà cura degli enti promotori far sì che questo sistema si allarghi ad una platea più consistente di utenti e magari sponsorizzato dalle assicurazioni stesse.

23-29 aprile 2007

Settimana Mondiale Sicurezza Stradale

ACI: “Obiettivo 2010 un traguardo per la vita”:

**I milione di firme per impegnare ONU, G8 e Governo Italiano
Piano quadriennale di interventi per ridurre morti e feriti del 50%**

Un milione di firme per esercitare una forte pressione su **ONU** e **G8**, affinché spingano Governi e Organismi Internazionali ad adottare misure urgenti ed efficaci contro il devastante fenomeno dell'incidentalità stradale, e **un piano quadriennale di azioni e di interventi di comunicazione**, a livello nazionale, mirati a rendere possibile il raggiungimento dell'obiettivo, fissato dall'Unione Europea, di ridurre del 50 per cento, entro il 2010, il numero di morti e feriti sulle strade del nostro Paese.

È una mobilitazione senza precedenti quella che vede impegnato l'**Automobile Club d'Italia** in favore della sicurezza stradale. In occasione della prima **Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale** - indetta dalle Nazioni Unite per la fine di aprile (23-29) - l'associazione degli automobilisti italiani, infatti, accetta la sfida e rilancia. Per il 23 aprile ha chiesto a Sindaci e Presidenti di Province e Regioni di convocare i propri Consigli, con all'ordine del giorno il tema della sicurezza stradale e l'approvazione della petizione promossa da ACI e FIA (**Federazione Internazionale dell'Automobile**).

In collegamento ideale con il successo dell'iniziativa “7 aprile, né morti, né feriti sulle strade” – messa in campo nel 2004, nell'ambito della Giornata Mondiale della Sicurezza Stradale - l'ACI presenta, oggi, la campagna: **“Obiettivo 2010: un traguardo per la vita”**.

L'impegno, questa volta, è doppio:

- raccogliere un milione di firme, per impegnare il Governo Italiano ad adottare misure urgenti ed efficaci contro il devastante fenomeno dell'incidentalità stradale e, allo stesso tempo, per esercitare una forte pressione su ONU e G8, affinché spingano Governi e Organismi Internazionali ad un maggiore impegno per la sicurezza stradale;
- dar vita ad un piano quadriennale di iniziative ed interventi di comunicazione mirati a far sì che il nostro Paese possa centrare l'obiettivo europeo del 2010.

Primo passo in questa direzione è la piena adesione e il massimo sostegno ACI alla campagna FIA **“Strade Sicure”**, che, forte del già ricordato milione di firme, chiederà:

- uno stanziamento di **300milioni di dollari in dieci anni** per un **Piano Globale** di interventi per migliorare i livelli di sicurezza nei paesi in via di sviluppo;
- alla Banca Mondiale e ad altri principali enti erogatori internazionali di indirizzare alla sicurezza almeno il **10% degli stanziamenti** per lo sviluppo delle infrastrutture stradali;
- un **Summit Interministeriale Mondiale** per concordare politiche di intervento ad alto livello.



Telepedaggio, pronti al via

Presto gli utenti europei potranno percorrere la rete autostradale internazionale e procedere al pagamento del pedaggio secondo modalità normalizzate, attraverso un unico contratto ed utilizzando un unico terminale di bordo.

Sotto la spinta della Commissione Europea e di altri organismi comunitari è stato da tempo avviato un processo che consente di ottenere l'interoperabilità tra i sistemi di pedaggio elettronico nei vari paesi dell'Unione Europea, in modo da consentire agli utenti europei di percorrere la rete autostradale internazionale e procedere al pagamento del pedaggio secondo modalità normalizzate, attraverso un unico contratto ed utilizzando un unico terminale di bordo. Tale processo ha subito una sensibile accelerazione con la pubblicazione di un'apposita Direttiva Europea (EU 2004/52) e delle attività di definizione della soluzione tecnica, gestionale e contrattuale avviate a seguito della sua pubblicazione. È previsto che una Decisione Europea venga ratificata nel corso del 2007, mettendo così le basi per l'introduzione del servizio interoperabile a partire dal 2010 per i veicoli pesanti e dal 2012 per i veicoli leggeri. Ne abbiamo parlato con **Sergio Battiboia** che di Autostrade per l'Italia è Responsabile dello Sviluppo Tecnologie nell'ambito della Direzione Sistemi e Servizi per Reti Viarie.

Il servizio europeo di Telepedaggio sostituirà di fatto i normali servizi nazionali?

No, il servizio interoperabile andrà ad affiancarsi ai servizi già in essere a livello nazionale, che quindi non dovranno essere modificati e/o sostituiti. L'utenza trans-nazionale si vedrà semplicemente offrire una nuova possibilità per pagare il pedaggio, mentre l'utenza a carattere nazionale potrà continuare liberamente ad utilizzare i meccanismi esistenti, tipicamente non interoperabili.

Quali sono le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradali dello Stato Italiano con quelli nella Comunità?

Le condizioni necessarie a garantire l'interoperabilità tra la rete autostradale italiana e quella europea sono le stesse che necessitano di essere soddisfatte per arrivare alla piena interoperabilità, ovvero il raggiungimento di una vera interoperabilità tecnica (cosa al momento ancora tutt'altro che

scontata in considerazione delle differenze tecnologie adottate nei vari paesi) e la definizione di un servizio che raccolga un reale interesse da parte degli utenti transnazionali, in termini di qualità del servizio (non inferiore a quella dei servizi nazionali) e di costi, tenendo conto che difficilmente l'utenza appare disposta a riconoscere dei costi di "roaming" senza ricevere un servizio superiore.

Dal punto di vista tecnico, finalmente è stata adottata una soluzione piuttosto pragmatica, basata sull'utilizzo di un terminale multi-standard, che integra diverse tecnologie (microonde a corto raggio, localizzazione satellitare, comunicazione mobile) ed è in grado di interagire con i diversi sistemi nazionali esistenti e futuri, riconoscendo quindi l'esistenza di sistemi nazionali piuttosto estesi e assimilabili a standard de facto (per esempio il TELEPASS in Italia). La definizione del servizio e delle regole gestionale di base, anche tenendo conto le differenti regolamentazioni legali e fiscali esistenti a livello nazionale, rappresenta lo scoglio principale all'introduzione del servizio interoperabile. La Commissione Europea sta lavorando molto in tal senso, ma ancora grossi passi devono essere fatti, ad esempio per rendere gestibile il processo di trattamento delle violazioni.

L'utenza interessata dovrà installare a bordo dei veicoli un'apparecchiatura idonea per essere utilizzata con tutti i sistemi di telepedaggio in servizio negli Stati membri. È già disponibile?

In questo momento il terminale di bordo che consenta di accedere ad un servizio di telepedaggio veramente interoperabile attraverso l'Europa non esi-

ste ancora, per via della mancanza di uno standard tecnico definitivo ed aperto, che consenta all'industria di sviluppare ed introdurre sul mercato apparati con le caratteristiche necessarie. Comunque un processo di convergenza, grazie anche al notevole impegno profuso dalla Commissione Europea, è in atto, con l'obiettivo di definire dei prodotti tecnicamente interoperabili ed il cui funzionamento sia garantito e certificato nei vari paesi.

In effetti, tenendo conto dei reali flussi che caratterizzano la rete di trasporto su gomma, merci ma anche passeggeri, mi aspetto che il mercato si orienti verso classi diverse di apparecchiature, di diversa complessità e adatte alle necessità degli utenti, non tutti interessati ad un terminale che garantisca l'accesso al servizio in tutta Europa.

Un esempio è fornito dall'apparato di bordo Dual Mode sviluppato da Autostrade per l'Italia e utilizzato al momento come strumento tecnico nell'ambito di un progetto pilota di interoperabilità tra Italia e Austria. Si tratta di un apparato a microonde, potenzialmente in grado di funzionare in tutti i paesi europei che hanno adottato tale soluzione; non potrà essere usato ovunque, in quan-

to non equipaggiato di interfaccia satellitare, ma rappresenta una risposta significativa per le necessità di tantissimi utenti, che si muovono tipicamente a cavallo di due paesi.

Quali sono gli obblighi degli operatori coinvolti nel servizio?

Gli operatori delle reti autostradali, tipicamente le concessionarie per utilizzare l'esempio italiano, saranno obbligati ad accettare sulla propria rete utenti in possesso di un terminale di bordo interoperabile, ottenuto a fronte della sottoscrizione di un contratto per il servizio interoperabile che vari attori si stanno preparando ad offrire, a patto che tale apparato sia certificato e che l'ente emittente del contratto abbia rapporti commerciali con l'operatore autostradale per l'accettazione del proprio titolo di pagamento, del tutto simile a quanto già avviene oggi per le carte di credito.

I gestori autostradali sottoscriveranno dei contratti per l'accettazione sulla propria rete di nuovi titoli di pagamento, relativi al servizio di telepedaggio interoperabile europeo, con una serie di attori – tipicamente operanti a livello internazionale – che garantiranno il pagamento del pedaggio da parte dei propri clienti.

IL GRUPPO VIASAT ED IL TELEPEDAGGIO EUROPEO

Elem, società del Gruppo Viasat, ha un ruolo di primo piano nel telepedaggio europeo. Battendo un'agguerrita concorrenza, è stata scelta assieme ad alcuni partner come sviluppatrice e produttrice di terminali di bordo interoperabili nell'ambito del progetto pilota RCI – al quale peraltro partecipa anche Autostrade per l'Italia –, finanziato dalla Commissione Europea.

L'attività di sviluppo è già in corso e verso fine del 2007 i terminali, montati su vetture ed autocarri, verranno provati in condizioni reali su strada in 6 paesi europei. Il Gruppo Viasat sarà quindi pronto a fornire terminali di bordo e ad integrare i propri servizi quando il telepedaggio europeo diventerà una realtà commerciale.



Gli operatori delle reti autostradali saranno obbligati ad accettare sulla propria rete utenti in possesso di un terminale di bordo interoperabile.

Buon senso e tecnologia per navigare in sicurezza



Consiglierei a tutti di avere cinture di salvataggio di adeguata qualità, radio, cellulare, GPS... insomma tutto ciò che consente in caso di pericolo di segnalare la propria posizione a chi deve venire a salvarci.

Il mare, nonostante la sua bellezza, è di per se un elemento rischioso che può repentinamente variare il suo stato creando situazioni spesso difficili per i naviganti. Possedere una barca non è sinonimo di marinaio, inteso come persona che è in possesso di quella “cultura del mare” essenziale per navigare. Al fine di innalzare il livello di sicurezza e quindi per vivere al meglio il mare, la tecnologia, oltre una buona dose di buon senso, diventa una componente fondamentale. Parola di **Sandro Gaglio**, Presidente del Corpo Volontario di Soccorso in Mare, che abbiamo intervistato.

Quanto è cresciuta la nautica da diporto negli ultimi anni in Italia?

Tantissimo, ma in maniera nettamente inferiore alle potenzialità di un territorio quasi interamente immerso nel mare. Al boom degli anni '60-'80, è seguito un decennio quasi di fermo, a causa della crisi economica mondiale derivata dalle guerre del medio oriente che hanno implicato un fenomeno recessivo in quasi tutte le nazioni cosiddette occidentali. Soltanto con il 2002 è iniziata una ripresa, anche per un mutato atteggiamento del potere politico verso la nautica. Ora tutti i Comuni costieri italiani puntano proprio su questo settore per sviluppare le loro economie.

Al crescere del settore si è sviluppata anche una cultura nautica? Sono ancora in molti a credere che pos-



sedere una barca è sinonimo di marinaio?

Certamente. Ed è una realtà riconosciuta dalle stesse autorità marittime, anche se c'è ancora molto da fare per la prevenzione e la formazione. Possedere una barca non significa essere immediatamente un buon marinaio, ma certamente la nautica ha consentito di migliorare il rapporto degli italiani con il mare e oggi, grazie anche ai nostri ottimi equipaggi che hanno partecipato alle sfide di Coppa America degli ultimi decenni, siamo ben considerati anche a livello internazionale. Uno dei compiti istituzionali del C.V.S.M. è proprio quello della formazione e dell'aiuto ai giovani e ai diversamente abili in campo sociale.

Quali sono i comportamenti corretti che bisogna avere nell'andar per mare?

Direi che per prima cosa occorre l'educazione, quella che ogni famiglia dovrebbe impartire ai suoi componenti. Al di là delle norme dei diritti e dei doveri oggi è proprio la mancanza di educazione civica il male più grave della nostra nazione. E non mi riferisco solo alla nautica anche se il settore è quello con il minor numero di sinistri e in particolare di morti. Forse ciò è dovuto in parte al fatto che con il mare non si scherza e chiunque mette piede su una barca se ne rende immediatamente conto, ma anche perché le riviste specializzate e poi le Capitanerie di Porto hanno svolto campagne di sicurezza che su questo hanno fatto crescere l'utenza. Sintetizzando si potrebbe dire che le regole principali dell'andar per mare devono essere il rispetto per il prossimo e per se stessi, la conoscenza delle regole per evitare gli abbordi in mare, il rispetto di quell'ambiente mare che noi amiamo immensamente e prima di ogni uscita controllare la sicurezza a bordo, non dimenticando un adeguato rifornimento di carburante. Consiglierei a tutti di avere cinture di salvataggio di adeguata qualità, radio, cellulare, GPS... insomma tutto ciò che consente in caso di pericolo di segnalare la propria posizione a chi deve venire a salvarci. Proprio quest'ultimo è uno dei maggiori problemi che incontriamo anche noi quando dobbiamo svolgere interventi su barche alla deriva o comunque in difficoltà.

Il nostro tempo è caratterizzato da una presenza tecnologica sempre maggiore ed efficace. La tecnologia è parte integrante del nostro modo di essere; quanto è importante utilizzarla anche in barca?

L'innovazione tecnica ha fatto fare al nostro tempo balzi giganteschi. Indubbiamente se ne

sono giovate anche le barche e i motori marini. L'elettronica ha accresciuto immensamente la sicurezza in mare, ma ha anche ridotto drasticamente emissioni dei motori inquinanti per l'ambiente, nonché la possibilità di scaricare rifiuti, oli e batterie in un sistema organizzato a terra. Ora ci sono i primi motori ibridi, già utilizzati su barche di grande dimensioni, speriamo che il progresso ci offra a breve anche quei motori a idrogeno che facendo funzionare il motore con l'energia elettrica, renderanno eccellente l'eco-compatibilità anche per quanto riguarda le aree marine protette, che sono oggi circa una trentina, ma che il Ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio intende rendere ancora più numerose.

Quanto sono difficili i soccorsi in mare?

Il soccorso in mare implica una responsabilità penale e civile da parte di chi lo svolge e questo comporta l'esistenza di una formazione a tale attività allo stesso modo del 118 che interviene a terra con le ambulanze. Andrebbero pertanto perseguiti quanti senza preparazione si propongono per il soccorso senza averne i titoli soltanto con l'intento di arraffare fondi che i Comuni mettono a disposizione per il salvamento sulle spiagge e il soccorso in mare.

È corretto quindi affermare che investire in sicurezza è indispensabile per vivere, al meglio, il mare?

Andare per mare senza pensare alla sicurezza è come camminare di notte sul ciglio di un burrone. Sembra una frase "esagerata" ma abbiamo inserito in calce al nostro stemma una frase che è la nostra regola, il nostro essere volontari del soccorso in mare: "in aqua securitas".

È, quindi, corretto.

Il soccorso in mare implica una responsabilità penale e civile da parte di chi lo svolge e questo comporta l'esistenza di una formazione a tale attività allo stesso modo del 118 che interviene a terra con le ambulanze.

Andare per mare senza pensare alla sicurezza è come camminare di notte sul ciglio di un burrone.

S-Easy è un prodotto Viasat studiato per l'imbarcazione da diporto che garantisce la protezione dal furto, il monitoraggio del livello acqua in sentina, lo spostamento dal punto di ormeggio e la rilevazione di fumo e incendio.

Luca Badoer, testimonial Ferrari

di Paolo Emilio Iacovelli



L'automobilismo sportivo si è sempre fatto carico di sviluppare vetture sempre più performanti e anche sempre più sicure in quanto in pista ci si dedica anche alla ricerca di soluzioni adottabili sulle vetture di tutti i giorni.

Nato a Montebelluna in provincia di Treviso, il 25 gennaio 1971, Luca Badoer ha debuttato nei kart fin da giovanissimo ed ha corso in questa specialità per 5 anni vincendo molte competizioni. Nel 1990 approda in Formula 3 e vince subito. L'anno successivo è quarto nel Campionato Italiano che ha visto oltre 50 iscritti. Nel 1992 passa alla Formula 3000 e vince il Titolo Intercontinentale con quattro vittorie e 5 pole position. In Formula 1 fin dal 1993, corre una cinquantina di Gran Premi con vetture di Team Minori ma ciò gli basta perché la Ferrari lo scelga come Pilota Collaudatore (Terza Guida) fin dal 1998. Ancora oggi, **Luca Badoer**, è uno dei tre piloti del Team Maranello con Kimi Raikkonen e Felipe Massa, ed è proprio grazie a questi 10 anni di esperienza che oggi può essere considerato un Testimonial di indubbio valore grazie ai compiti di grande rilievo affidatigli. Lo abbiamo incontrato...

Luca, già a 14 anni eri sui kart per poi iniziare un percorso che ti ha portato ad essere un pilota professionista. Come giudichi questa prima parte della tua carriera? Sei soddisfatto?

Pilotare automobili è stato il mio sogno fin da bambino, non posso certo lamentarmi della mia carriera in questo settore che mi ha regalato grandi soddisfazioni fin dagli esordi ed una così lunga militanza con la Scuderia Ferrari.

Talento, passione, impegno. Quali caratteristiche

deve avere un pilota per affermarsi in un mondo così competitivo, qual è il tuo?

Tanta passione, una buona dose di talento, una gran quantità di impegno ed anche quel po' di fortuna, che certo aiuta.

Circuiti e macchine sempre più sicure. Il rischio è sempre meno presente nel tuo mestiere? E quanto questo incide sullo spettacolo?

L'automobilismo sportivo si è sempre fatto carico di sviluppare vetture sempre più performanti e, da molti anni, anche sempre più sicure in quanto in pista ci si dedica anche alla ricerca di soluzioni adottabili sulle vetture di tutti i giorni. Il rischio deve essere tenuto il più possibile sotto controllo ed è giusto che sia così ma ciò, a mio parere, non toglie nulla al fascino delle corse, all'agonismo.

Non credi che questo concetto di sicurezza sia un'arma a doppio taglio e che la percezione di avere un'autovettura sicura può portare - in pista come sulle strade - a limiti che a volte non perdonano?

Occorre a questo punto separare i contesti in quanto nello sport la prestazionalità delle vetture non consente comunque particolari "rilassamenti" al volante mentre ritengo che, il rispetto delle norme che regolano la circolazione sulle strade ed autostrade sia davvero il miglior accorgimento che ogni automobilista dovrebbe osservare in quanto anche sofisticati strumenti tecnici e tecnologici in materia di sicurezza devono essere considerati accessori supplementari rispetto a quanto previsto dal Codice.

Dieci anni alla guida della Ferrari come pilota collaudatore. Quante soddisfa-

zioni e quanto duro lavoro c'è dietro?

Le soddisfazioni sono infinite in quanto mi trovo a contatto con tecnici e piloti di primissimo livello; il lavoro è certo un impegno costante in quanto i costanti cambiamenti dei regolamenti sportivi impongono sviluppi imprevisti di anno in anno (a volte anche nel corso di un Campionato Mondiale).

Cosa consiglieresti ad un ragazzo che vuole cominciare a cimentarsi in questo sport?

Un giovane deve chiedersi se è davvero disposto a fare tanti sacrifici in quanto, per arrivare al vertice nell'automobilismo, non ci sono scorciatoie da imboccare ma solo tanti chilometri da percorrere, dai kart in poi, per anni e anni.

Infine Luca, terzo pilota in Ferrari o una macchina diversa ma "ufficiale". Dove ti porterebbe il cuore?

Come collaudatore e terza guida ho potuto lavorare al fianco di Schumacher che ritengo sia stato un grandissimo pilota (oltre che un grande uomo), ho così avuto la possibilità di contribuire alla vittoria di svariati titoli Mondiali, sia Piloti che Costruttori (per la Ferrari appunto). Non chiedo altro ma, almeno nei sogni ... quale pilota non vorrebbe emulare le gesta di Michael?

Cosa significa lavorare in Ferrari? Soddisfazioni sono infinite in quanto mi trovo a contatto con tecnici e piloti di primissimo livello.



PREMESSA

L'eccezionale sviluppo registrato dalla motorizzazione, notevolmente più elevato del ritmo d'incremento dell'intera economia, è senza dubbio uno dei fenomeni più appariscenti della nostra epoca. Negli ultimi trent'anni, in particolare, il parco delle autovetture circolanti in Italia -considerato il più significativo indicatore segnaletico della motorizzazione- è salito dai poco più di 15 milioni di unità del 1975 agli attuali 35 milioni, con un incremento medio annuo del 4,8% che ha letteralmente soppiantato non solo il modesto incremento annuo della popolazione, mantenutosi al di sotto del 2 per mille, ma anche quello più consistente evidenziato dal consumo di energia elettrica, che con un tasso quasi uguale all'1% si è confermato come uno degli indicatori più significativi dello sviluppo dell'attività produttiva.

All'eccezionale espansione del parco automobilistico si è più recentemente associata una crescita senza precedenti della nautica da diporto, che con un totale di oltre 400 mila imbarcazioni, circa 94 mila delle quali soggette a registrazione, si è inserita a pieno titolo tra i settori di punta del "made in Italy".

Come per altri settori della vita economica, gli sviluppi dei mezzi in questione, e quello delle autovetture in particolare, hanno contribuito alla crescita del Pil e sono stati a loro volta sostenuti dal favorevole andamento del reddito delle famiglie. Un fenomeno che non si è svolto tuttavia senza conseguenze sullo stato di salute dell'ambiente: si pensi, tanto per fare un esempio, ai danni prodotti dall'inquinamento (compreso quello acustico) ed agli oneri sostenuti dalla Pubblica Amministrazione per limitarne in qualche modo gli effetti; oneri che si affiancano a quelli sostenuti prevalentemente dai privati in conseguenza degli eventi dannosi (incidenti, collisioni e furti) dei quali ci occupiamo in questa sede. Si tratta, com'è noto, di eventi che si sono via via accresciuti in parallelo con l'espansione del traffico e che le leggi che ne hanno regolamentato l'evoluzione (come l'obbligo della cintura di sicurezza, i limiti di velocità e la patente a punti), insieme all'azione di contrasto svolta dalle forze dell'ordine, hanno in qualche misura ridimensionato.

Identificato quindi il campo di osservazione, i dati statistici prescelti a supporto delle interviste e delle considerazioni illustrate nel testo sono stati raccolti in tre gruppi contenenti ordinatamente:

1. Veicoli terrestri

- Consistenza del parco veicolare e oneri assicurativi

2. Indici di rischiostradale

- Rilevazione degli incidenti stradali e furti d'auto

3. Imbarcazioni da diporto

- Consistenza del parco nautico e rilevazione dei sinistri in mare aperto

Come si rileva dalle tabelle allegate, tutti i dati fanno riferimento alla data del 31 dicembre 2005, se si tratta di consistenze, o all'intero arco dell'anno quando si tratta di flussi; per alcuni fenomeni, invece, si è ritenuto opportuno estendere l'osservazione al periodo 2001-2005.

Per fornire inoltre confronti territoriali significativi, la maggior parte delle tabelle è stata articolata a livello regionale, con una ulteriore aggregazione delle venti regioni nelle consuete ripartizioni territoriali di ordine superiore comprendenti:

- Italia settentrionale (Nord): Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Liguria ed Emilia-Romagna;
- Italia centrale (Centro): Toscana, Umbria, Marche e Lazio;
- Italia meridionale e insulare (Sud-Isole): Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

I. VEICOLI TERRESTRI

- Consistenza del parco veicolare e oneri assicurativi

Alla data del 31 dicembre 2005, secondo le risultanze del Pubblico Registro Automobilistico, i veicoli circolanti in Italia ammontavano a 45 milioni 185 mila, il 76,7% dei quali, pari a 34 milioni 667 mila unità, essendo costituiti da autovetture. In rapporto alla popolazione residente, la densità automobilistica (data dal numero di veicoli per mille abitanti) era perciò giunta ad un livello di 590 in termini di autovetture e di 769 con riferimento all'intero parco circolante.

Dal seguente prospetto, nel quale i rapporti anzidetti sono stati calcolati per ciascuna delle grandi ripartizioni geografiche, emergono differenze territoriali relativamente contenute e molto inferiori

Tassi di motorizzazione (veicoli per 1.000 abitanti) al 31 dicembre 2005

Ripartizioni geografiche	Autovetture	Totale veicoli
Nord	593	782
Centro	649	853
Sud-Isole	552	705
ITALIA	590	769

comunque a quelle che si rilevano in termini di reddito nazionale o di Pil per abitante: basti pensare che, con riferimento a quest'ultimo aggregato, secondo le stime dell'Istituto Tagliacarne relative al 2005, contro un valore medio nazionale di 24.182 euro, quello dell'Italia meridionale e insulare si collocava su un importo (16.695 euro) inferiore di oltre il 30%.

D'altra parte, se si estende il calcolo dei tassi di motorizzazione a tutte le regioni e ci si limita (per semplicità) a considerare le autovetture, a parte il primo posto occupato dalla Valle d'Aosta - dove le iscrizioni delle autovetture nuove di fabbrica godono di particolari facilitazioni - è il Lazio che s'impone su tutte le altre regioni, anche settentrionali, relegando la Liguria all'ultimo posto della graduatoria.

Se si considera inoltre la posizione non del tutto minoritaria delle regioni del Mezzogiorno -dove, fra l'altro, l'Abruzzo e la Sicilia occupano rispettivamente il nono e il dodicesimo posto- le differenze rispetto al Centro-Nord vanno cercate, piuttosto che nel numero delle auto circolanti, nelle loro caratteristiche qualitative (potenza e cilindrata in particolare) e nel grado di vetustà del parco. Non è senza significato notare, a questo proposito, che su ogni 100 autovetture radiate nel 2005 per rottamazione, esportazione, abbandono o rimozione ad opera delle autorità competenti, ben 51 erano quelle del Sud-Isole che avevano compiuto almeno 15 anni di età, contro appena 30 del Nord e 34 del Centro.

Lievemente più equilibrata, con piccoli spostamenti soprattutto a favore delle regioni settentrionali, appare la distribuzione territoriale dell'assicurazione "Responsabilità civile auto", per la quale i premi pagati nel 2005 alle società di assicurazione sono ammontati a 5.137 milioni di euro nel Sud-Isole, contro i 12.998 milioni del Centro-Nord, con incidenze sul totale nazionale rispettivamente uguali a 28,3 e 71,7 per cento.

Circa un terzo del valore complessivo dei premi contabilizzati è stato, come negli anni precedenti, portato a riserva, ossia accantonato per far fronte ai pagamenti connessi con i prevedibili eventi futuri.

Rinviano, per i tassi d'incidentalità, a quanto è detto nelle pagine seguenti, dai dati forniti dall'ISVAP si rileva che i sinistri accaduti in Italia nel 2005 sono complessivamente ammontati a 3 milioni 220 mila e che la quota di gran lunga più importante di tale cifra (il 30,5%) è stata totalizzata dalle due regioni (Lombardia e Lazio) che, anche in relazione al numero di veicoli terrestri di cui dispongono, si contendono il primato.

Se poi dal valore dei premi pagati dagli assicurati e dal numero dei sinistri accaduti nell'anno si passa all'importo di quelli liquidati (comprendenti anche le riserve per sinistri tardivi), dalla relativa tabella emerge un valore complessivo di 12.969 milioni di euro, anche in questo caso prevalentemente assorbito (per il 29,1%) dalla Lombardia e dal Lazio complessivamente considerati. Inoltre, pur con tutte le riserve che ne limitano la corretta comparabilità, dal rapporto tra i sinistri liquidati nell'anno e la corrispondente raccolta premi si evidenzia una media nazionale (71,5%) attorno alla quale ruotano i dati del Nord (67,5%), del Centro (74,4%) e del Mezzogiorno (76,1%), con uno scarto tra l'aliquota della Valle d'Aosta (96,3%) e quella del Trentino-Alto Adige (61,5%) che sfiora i 35 punti percentuali.

Diverso è il caso dell'assicurazione per furti e incendi, che si differenzia dalla RC auto non solo perché non vige per essa l'obbligatorietà, ma anche per il diverso importo dei premi previsti a copertura dei rischi.

Premi pagati nel 2005 per l'assicurazione dei veicoli terrestri (Percentuali sull'Italia)

Ripartizioni geografiche	RC auto	Furti e incendi
Nord	48,4	61,8
Centro	23,3	20,7
Sud-Isole	28,3	17,5
ITALIA	100,0	100,0

Dal prospetto qui riportato, nel quale figurano, per ciascuna delle tre ripartizioni geografiche, le incidenze sul totale nazionale dei premi pagati per i due comparti considerati, un fatto appare chiaro: e cioè che, mentre il Nord partecipa al ramo furti e incendi con una percentuale molto più elevata di quella relativa alla responsabilità civile, e il Centro se ne differenzia

soltanto per pochi punti in meno, è nel Mezzogiorno che si verifica una contrazione particolarmente marcata (dal 28,3 al 17,5 per cento), da ricondurre ad una molteplicità di cause, alcune delle quali in precedenza accennate.

Dalla distribuzione dei premi per regione emerge inoltre come, in rapporto al complesso dei veicoli circolanti, quelli relativi a furti e incendi presentano una forte variabilità, che contrasta con l'andamento meno oscillante che abbiamo visto sussistere con riferimento alla RC auto.

Significativa è infine la diversa incidenza che presentano in questo caso i rapporti tra i sinistri pagati e la raccolta premi, con un rovesciamento della tendenza che vede al primo posto l'Italia settentrionale (46,9%), seguita da quella centrale (44,3%), e all'ultimo posto il Sud-Isole con il 39%.

2. INDICI DI RISCHIOSITA' STRADALE

- Rilevazione degli incidenti stradali e dei furti d'auto

Com'è noto, strettamente legato al traffico automobilistico è il fenomeno dell'incidentalità stradale. Della considerevole quantità di denunce al riguardo presentate alle società assicuratrici, gli incidenti sui quali si concentrano le rilevazioni ufficiali sono soltanto quelli verbalizzati dalle autorità di pubblica sicurezza, dai quali sono derivate lesioni più o meno gravi (con morti e/o feriti) alle persone. Nel 2005, in particolare, è stato rilevato un totale di 225.078 incidenti che hanno causato il decesso di 5.426 persone e il ferimento di altre 313.727. Sorvolando sui notevoli costi sociali che ne derivano, è tuttavia utile osservare che al tasso di mortalità del 2,4% (rapporto tra il numero dei morti e quello degli incidenti) si è pervenuti dopo un periodo di almeno 14 anni durante il quale si è verificata una lieve ma costante riduzione dell'indice. Una riduzione che è avvenuta in conseguenza sia dei miglioramenti introdotti nella tecnica di costruzione dei veicoli (barre di rinforzo, air-bag, ecc.), sia della maggiore efficienza delle cure sanitarie e delle norme emanate in materia di sicurezza (limiti di velocità, cinture di sicurezza, patente a punti, ecc.).

Dall'analisi secondo il tipo di strada interessato si rileva, fra l'altro, che la maggior parte degli incidenti (pari al 76,6% del totale) e il corrispondente numero di feriti (pari al 72,7%) hanno riguardato, come di consueto, le strade urbane, mentre il livello di pericolosità -riconducibile soprattutto al diverso ruolo svolto dalla velocità dei veicoli- è risultato più elevato sia nelle autostrade (dove il tasso di mortalità ha raggiunto il 4,1%) che nelle altre strade complessivamente considerate (6,3%).

Se poi dai dati relativi all'intero Paese si passa alla corrispondente analisi regionale, dalle tabelle predisposte dall'ISTAT emerge chiaramente come i maggiori livelli d'incidentalità siano stati raggiunti dall'Italia centrale: nel 2005, infatti, in tale ripartizione si sono verificati ben 6,44 incidenti per mille veicoli circolanti e 5,49 per ogni mille abitanti. Due risultati che hanno marcato la differenza non solo nei confronti della ripartizione settentrionale, dove ai 5,60 incidenti per mille veicoli circolanti se ne sono affiancati 4,38 per mille abitanti; ma soprattutto rispetto alla ripartizione del Sud-Isole, dove i due valori sono risultati rispettivamente pari a 3,15 e 2,22 per mille.

Ma è anche vero che l'ordine di successione delle tre ripartizioni territoriali si inverte se, anziché soffermarci sul numero degli incidenti avvenuti, se ne valuta il livello di pericolosità. E' quanto si evince infatti dal prospetto qui di seguito riprodotto, dal quale emerge in particolare che il tasso di mortalità si attesta nel Mezzogiorno su un valore pari a 3,23 per mille incidenti verbalizzati, sensibilmente più elevato rispetto al resto dell'Italia e con punte di 5,09 per mille nel Molise, 4,92 in Basilicata e 4,40 in Calabria.

Livelli d'incidentalità e di pericolosità rilevati nel 2005

Specificazioni	RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE			Italia
	Nord	Centro	Sud-Isole	
INCIDENTALITA'				
Incidenti per 1.000 veicoli circolanti	5,60	6,44	3,15	4,98
Incidenti per 1.000 abitanti	4,38	5,49	2,22	3,83
PERICOLOSITA'				
Morti per 1.000 incidenti	2,38	1,87	3,23	2,41
Feriti per 1.000 incidenti	134,1	136,8	156,2	139,4

Altrettanto importante, quanto meno dal punto di vista materiale, può rivelarsi il danno arrecato agli utenti della strada dai furti d'auto. Tra i reati catalogati come furti quelli riguardanti gli autoveicoli si distinguono da tutti gli altri (furti nei negozi, negli impianti ferroviari, negli uffici postali, negli appartamenti, ecc.) per una serie di motivi facilmente intuibili. E' evidente, ad esempio, che il rischio che corrono i ladri quando per poter rubare si introducono in un ambiente chiuso -dentro il quale potrebbero rimanere "intrappolati"- è notevolmente più elevato rispetto a quello al quale si espongono quando decidono di trafugare una macchina lasciata in sosta sul ciglio della strada. Un reato, questo, che trova più facile attuazione nelle località urbane, dove, in presenza di una moltitudine di auto che invadono ogni sorta di strada, i proprietari sono costretti a posteggiare il proprio mezzo lontano dalla casa in cui abitano, senza alcuna possibilità di controllo. E ciò senza contare che i furti in questione vengono generalmente perpetrati nelle ore notturne, e che a poco valgono i tradizionali congegni antifurto quando si ha a che fare con individui particolarmente esperti e determinati⁽¹⁾.

Anche per il comparto dei furti d'auto, i dati disponibili consentono di mettere in luce alcune particolarità. Anzitutto, da essi si ricava che delle 184.770 autovetture rubate in Italia nel 2005, la quota numericamente più importante (il 42,5% del totale) si riferisce alle regioni del Sud-Isole, alle quali fanno seguito, con quote rispettivamente pari al 36,5% e 21,0%, quelle dell'Italia settentrionale e centrale.

Ancora più marcate risultano le differenze se, anziché in cifra assoluta, il confronto viene più correttamente effettuato in termini relativi, tenendo cioè conto del parco auto esistente nelle singole aree. Eseguendo i necessari rapporti si perviene infatti (come si evince dal seguente prospetto), per quanto riguarda il Mezzogiorno, ad una media di 6,85 furti per mille auto circolanti, sensibilmente maggiore non solo rispetto al tasso evidenziato dal Centro (5,27 per mille), ma soprattutto se confrontato con quello del Nord (4,26 per mille).

Circolazione, furti di autovetture e ritrovamenti avvenuti nel 2005

Ripartizioni geografiche	Dati assoluti			Rapporti corrispondenti	
	Auto circolanti	Auto rubate	Di cui ritrovate	Rubate per 1.000 circolanti	Ritrovate per 100 rubate
Nord	15.826.631	67.432	36.236	4,26	53,7
Centro	7.351.874	38.772	16.367	5,27	42,2
Sud-Isole	11.464.343	78.566	38.755	6,85	49,3
ITALIA	34.667.485(*)	184.770	91.358	5,33	49,4

(*) Comprensivo del dato non ripartibile pari a 24.637 autovetture.

(1) La più alta probabilità di trafugamento delle autovetture (oltre 184.000 nel 2005) trova riscontro da una parte nel numero altrettanto elevato di furti sulle auto in sosta (180.000 soltanto quelli dichiarati) e, dall'altra, nel fatto che quelli perpetrati negli appartamenti (120.000) e negli esercizi commerciali (65.000) si mantengono su livelli sistematicamente inferiori.

Sempre con riferimento ai furti di autovetture, attestatisi nel periodo 2001-2005 attorno alle 195 mila unità annue, dalle rilevazioni all'uopo effettuate dal Ministero dell'Interno si evince che il tasso di ritrovamento -dato dall'incidenza delle auto rinvenute sul totale di quelle rubate- si è aggirato attorno al 52%. In particolare nel 2005, su un totale di 184.770 auto rubate in Italia, ne sono state rinvenute 91.358, con un tasso di ritrovamento (49,4%) nettamente inferiore a quello dell'anno precedente (55,0%).

Se poi si analizzano i dati a livello territoriale, dal prospetto sopra riportato emerge chiaramente come le maggiori perdite nette si siano verificate nell'Italia centrale, dove il tasso di ritrovamento -per effetto delle notevoli sparizioni avvenute nel Lazio- ha toccato soltanto il 42,2%. Relativamente più favorevole si presenta invece la situazione nel Sud-Isole, il cui tasso (49,3%) si colloca sullo stesso livello medio dell'Italia, nonostante il risultato negativo evidenziato dal Molise (con il 35,3%) e dalla Basilicata (con il 25,1%); mentre, per quanto riguarda il Nord, il risultato più alto in termini di auto ritrovate (pari al 53,7%) è ascrivibile in particolar modo alle due regioni a statuto speciale (la Valle d'Aosta con il 74,0% e il Trentino-Alto Adige con il 70,7%), superate peraltro dalla Liguria (77,9%).

E' significativo rilevare inoltre come, in rapporto alla rispettiva consistenza, mentre i furti più frequenti riguardano le auto di piccola cilindrata (le utilitarie), i tassi di ritrovamento più bassi hanno per oggetto le auto di cilindrata superiore, che nelle statistiche delle radiazioni dal PRA figurano tra le "altre" cause, insieme ai veicoli abbandonati e rimossi dalle autorità competenti.

Una volta rubate, infatti, le autovetture della fascia medio-alta, con cilindrata generalmente superiore a 200 cc, presentano una probabilità di essere ritrovate addirittura inferiore al 30%: ciò che si spiega con l'intenzione che hanno i ladri di utilizzare la refurtiva non tanto per un utilizzo temporaneo (per pas-satempo, asportazione di pezzi di ricambio o come mezzo per ulteriori furti o rapine), quanto per ricavarne una discreta somma di denaro

3. IMBARCAZIONI DA DIPORTO

- Consistenza del parco nautico e rilevazione dei sinistri in mare aperto

Alla data del 31 dicembre 2005 le unità da diporto (con uno scafo di lunghezza non inferiore ai 10 metri) iscritte nei registri marittimi e in quelli della MCTC ammontavano a 93.775, il 58% delle quali veniva totalizzato da quattro regioni del litorale tirrenico: la Liguria (con 19.341 unità iscritte), la Toscana (10.348), il Lazio (9.664) e la Campania (15.033).

Come si rileva dal prospetto allegato, la ripartizione settentrionale, pur realizzando nel 2005 -secondo le stime dell'Istituto Tagliacarne- il 54,2% del prodotto interno lordo dell'intero Paese, presentava, anche a causa della limitata estensione delle zone costiere, soltanto il 44,9% delle iscrizioni totali; mentre, in controtendenza rispetto al Nord, nelle altre due ripartizioni le iscrizioni salivano rispettivamente al 26,1% nell'Italia centrale e al 29,0% nelle regioni del Mezzogiorno.

Consistenza delle imbarcazioni iscritte e dei posti barca disponibili al 31 dicembre 2005

Ripartizioni geografiche	Imbarcazioni iscritte		Posti barca disponibili	
	Numero	%	Numero	%
Nord	42.079	44,9	44.323	33,9
Centro	24.491	26,1	29.925	22,9
Sud-Isole	27.205	29,0	56.448	43,2
ITALIA	93.775	100,0	130.696	100,0

Inoltre, se dalla consistenza delle imbarcazioni immatricolate si passa ai posti barca disponibili, dallo stesso prospetto emerge come nel Mezzogiorno l'offerta di posti barca (43,2%) superi largamente la corrispondente domanda (29,0%) evidenziando in Sardegna -dove si rilevano 19.977 posti barca su un totale di 3.449 unità iscritte-, un surplus che, unito a quello del meno dotato Molise, raggiunge un livello davvero ragguardevole. Un livello che viene giustificato fra l'altro con la necessità di far fronte alle ri-

chieste d'attracco che s'intensificano in determinati periodi dell'anno e soprattutto durante la stagione di maggiore afflusso turistico.

È da tener presente inoltre che, come appare dalle tabelle allegate, piuttosto intensa è stata anche nel 2005 l'attività di controllo e monitoraggio svolta dalle Capitanerie di porto, in particolare per quanto riguarda gli interventi in caso di emergenza: a 2.108 sono infatti ammontate le operazioni di assistenza e soccorso effettuate a favore delle unità da diporto, coinvolgendo un numero di diportisti (5.448) relativamente più elevato di quello annualmente verificatosi nel periodo 2001-2004 preso a base ai fini del confronto.

Tuttavia, nonostante le tassative regole di navigazione, confermate dal decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, i sinistri occorsi al naviglio da diporto, pur diminuendo rispetto agli anni precedenti, hanno raggiunto nel 2005 le 170 unità. Di esse, la quota di gran lunga più elevata (121 sinistri) si è verificata nei compartimenti marittimi dell'Italia meridionale e insulare, seguiti a notevole distanza da quelli dell'Italia centrale (29) e settentrionale (20).

Analizzati secondo la causa che li ha determinati, gli eventi dannosi riconducibili a urti, incagli e naufragi fanno del resto la parte del leone. Basti considerare che, come emerge dal relativo prospetto, a 41 sono complessivamente ammontati gli urti e gli incagli (28 dei quali nel Sud-Isole), così come 40 sono stati i sinistri conclusi con il naufragio o l'affondamento dell'imbarcazione (30 dei quali nel Mezzogiorno).

Sinistri occorsi al naviglio da diporto e cause rilevanti nell'anno 2005

Ripartizioni geografiche	Totale sinistri	Di cui	
		Urti e incagli	Naufragi e affondamenti
Nord	20	3	3
Centro	29	10	7
Sud-Isole	121	28	30
ITALIA	170	41	40

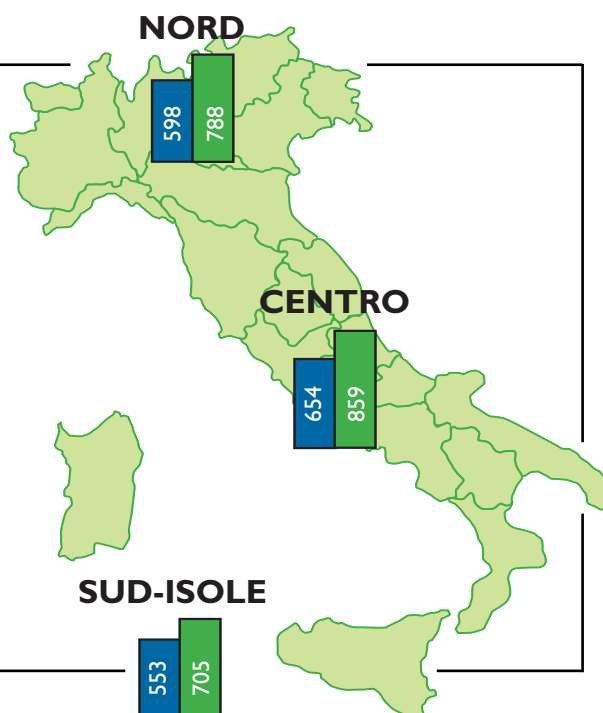
Consistenza veicoli circolanti nelle singole regioni per categoria - Anno 2005

Regioni	Autovetture	Autobus	Autocarri	Motrici per semirimorchi	Motocicli e motocarri	Altri veicoli	Totale
Piemonte	2.703.252	6.140	360.005	10.838	340.505	71.095	3.491.835
Valle d'Aosta	131.960	343	30.375	277	16.728	1.873	181.556
Lombardia	5.555.076	11.204	674.210	21.640	793.053	143.128	7.198.311
Trentino-Alto Adige	530.570	2.202	75.041	4.456	79.089	20.397	711.755
Veneto	2.782.469	7.246	365.361	15.728	352.330	92.023	3.615.157
Friuli-Venezia Giulia	734.233	1.668	82.503	3.591	106.230	21.970	950.195
Liguria	823.377	2.531	96.025	3.071	319.407	18.733	1.263.144
Emilia-Romagna	2.565.694	6.409	375.611	13.807	407.269	81.247	3.450.037
Toscana	2.259.906	5.837	302.057	7.010	447.850	62.372	3.085.032
Umbria	571.572	2.014	68.546	3.462	78.534	19.572	743.700
Marche	950.158	2.820	132.151	3.575	160.813	22.010	1.271.527
Lazio	3.570.238	10.370	373.252	11.010	532.056	61.707	4.558.633
Abruzzo	781.952	3.160	98.988	3.757	109.334	14.501	1.011.692
Molise	183.118	932	27.067	699	20.639	3.085	235.540
Campania	3.189.250	9.742	306.300	15.250	492.214	51.481	4.064.237
Puglia	2.106.221	5.465	214.745	7.764	259.635	36.937	2.630.767
Basilicata	319.935	1.629	42.132	1.662	29.192	5.247	399.797
Calabria	1.088.187	4.332	132.731	5.161	132.572	13.168	1.376.151
Sicilia	2.876.953	7.334	305.936	10.417	501.327	43.001	3.744.968
Sardegna	918.727	2.978	113.287	4.791	102.217	27.387	1.169.387
Nord	15.826.631	37.743	2.059.131	73.408	2.414.611	450.466	20.861.990
Centro	7.351.874	21.041	876.006	25.057	1.219.253	165.661	9.658.892
Sud-Isole	11.464.343	35.572	1.241.186	49.501	1.647.130	194.807	14.632.539
Totale	34.642.848	94.356	4.176.323	147.966	5.280.994	810.934	45.153.421
Non ripartibili	24.637	81	3.336	207	2.192	1.227	31.680
ITALIA	34.667.485	94.437	4.179.659	148.173	5.283.186	812.161	45.185.101

Fonte: elaborazione su dati dell'ACI.

Densità automobilistica 2005
Circolazione per 1.000 abitanti

■ Autovetture
 ■ Totale veicoli

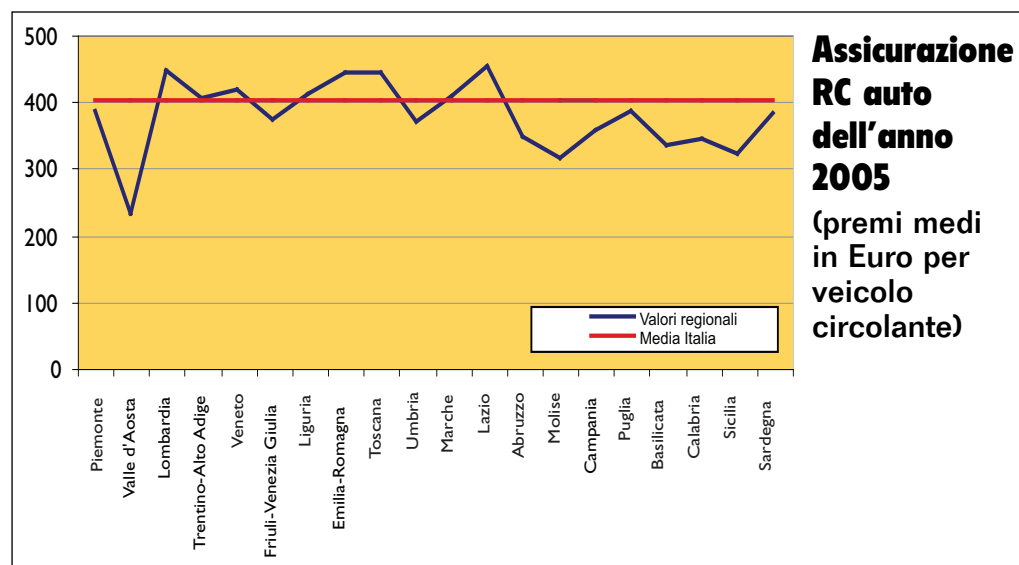


**LA LOMBARDIA
È LA REGIONE
CHE DETIENE
IL MAGGIOR
NUMERO DI
SINISTRI**

Assicurazione R.C. di veicoli terrestri per regione - Anno 2005				
Regioni	Premi pagati (migliaia di euro)	Numero sinistri	Sinistri liquidati (migliaia di euro)	Incidenza % sinistri su premi
Piemonte	1.338.344	260.011	913.368	68,2
Valle d'Aosta	42.108	14.054	40.552	96,3
Lombardia	3.213.667	574.108	2.218.076	69,0
Trentino-Alto Adige	287.840	46.145	177.143	61,5
Veneto	1.504.044	210.328	954.461	63,5
Friuli-Venezia Giulia	351.798	53.645	228.192	64,9
Liguria	520.208	101.841	333.752	64,2
Emilia-Romagna	1.524.235	226.377	1.058.947	69,5
Toscana	1.360.714	226.883	980.315	72,0
Umbria	274.479	47.255	194.663	70,9
Marche	519.157	85.490	400.769	77,2
Lazio	2.061.487	406.822	1.559.918	75,7
Abruzzo	350.627	67.919	277.642	79,2
Molise	73.760	14.886	50.599	68,6
Campania	1.452.112	259.991	1.087.147	74,9
Puglia	1.015.874	189.695	821.072	80,8
Basilicata	133.116	25.114	95.651	71,9
Calabria	470.990	77.825	367.074	77,9
Sicilia	1.195.047	250.797	889.689	74,4
Sardegna	445.525	80.376	320.136	71,9
Nord	8.782.244	1.486.509	5.924.491	67,5
Centro	4.215.837	766.450	3.135.665	74,4
Sud-Isole	5.137.051	966.603	3.909.010	76,1
ITALIA	18.135.132	3.219.562	12.969.166	71,5

Fonte: elaborazione su dati dell'ISVAP.

Sono esclusi i premi lordi contabilizzati e i sinistri del lavoro diretto assunti all'estero e, tra i sinistri liquidati, la stima delle riserve per sinistri tardivi.

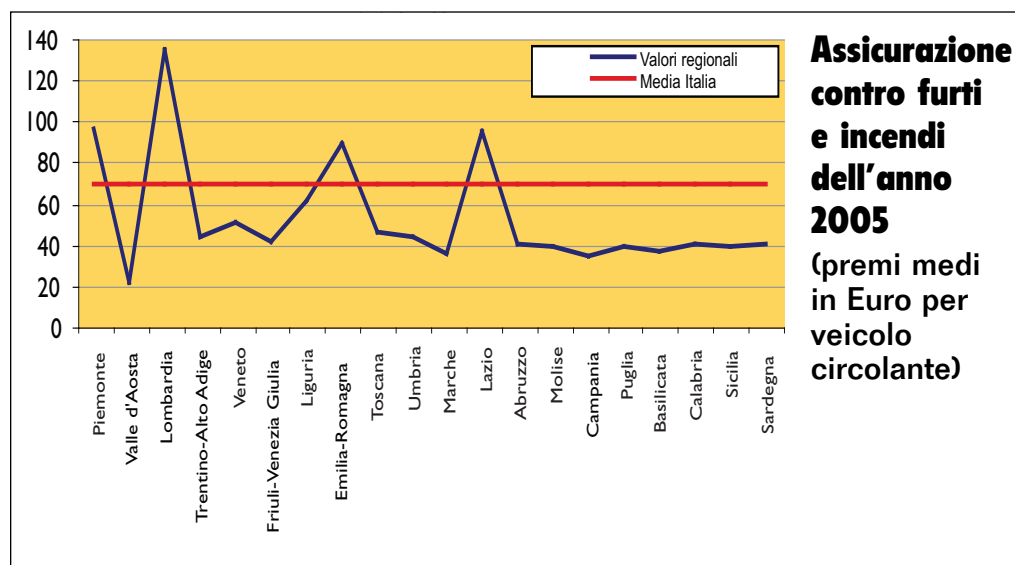


Assicurazione contro gli incendi e i furti di veicoli terrestri per regione - Anno 2005

Regioni	Premi pagati (migliaia di euro)	Numero sinistri	Sinistri liquidati (migliaia di euro)	Incidenza % sinistri su premi
Piemonte	332.284	153.265	180.366	54,3
Valle d'Aosta	3.856	1.618	1.146	29,7
Lombardia	964.962	365.269	471.016	48,8
Trentino-Alto Adige	30.628	10.500	11.708	38,2
Veneto	181.074	54.397	74.079	40,9
Friuli-Venezia Giulia	38.327	9.973	15.467	40,4
Liguria	76.151	25.110	36.662	48,1
Emilia-Romagna	306.593	63.450	116.978	38,2
Toscana	141.630	29.539	49.599	35,0
Umbria	32.129	5.804	14.008	43,6
Marche	44.790	8.898	17.089	38,2
Lazio	429.741	76.724	206.530	48,1
Abruzzo	40.627	6.686	13.541	33,3
Molise	9.064	1.238	2.633	29,0
Campania	139.923	12.387	68.910	49,2
Puglia	101.804	13.796	52.597	51,7
Basilicata	14.257	2.347	5.595	39,2
Calabria	53.852	10.656	19.285	35,8
Sicilia	142.446	17.654	38.434	27,0
Sardegna	47.049	10.886	13.217	28,1
Nord	1.933.875	683.582	907.422	46,9
Centro	648.290	120.965	287.226	44,3
Sud-Isole	549.022	75.650	214.212	39,0
ITALIA	3.131.187	880.197	1.408.860	45,0

Fonte: elaborazione su dati dell'ISVAP.

Sono esclusi i premi lordi contabilizzati e i sinistri del lavoro diretto assunti all'estero e, tra i sinistri liquidati, la stima delle riserve per sinistri tardivi.



**LA REGIONE
CHE HA IL
MAGGIOR
TASSO DI
INCIDENTALITÀ
È LA LIGURIA**

**IL MAGGIOR
NUMERO DI
INCIDENTI
STRADALI
AVVIENE NELLE
STRADE
URBANE**

Incidenti stradali (con morti e/o feriti) verbalizzati nell'anno 2005 per regione					
Regioni	Numero incidenti	Persone infortunate		Tassi d'incidentalità	
		Morti	Feriti	Incidenti per 1.000 veicoli circolanti	Incidenti per 1.000 abitanti
Piemonte	14.751	433	21.452	4,22	3,40
Valle d'Aosta	367	13	508	2,02	2,96
Lombardia	44.548	790	56.842	6,19	4,70
Trentino-Alto Adige	3.501	175	4.633	4,92	3,55
Veneto	17.425	540	24.122	4,82	3,68
Friuli-Venezia Giulia	4.899	165	6.505	5,16	4,05
Liguria	9.321	104	12.296	7,38	5,79
Emilia-Romagna	21.929	555	30.161	6,36	5,24
Toscana	19.940	348	26.214	6,46	5,51
Umbria	3.308	94	4.644	4,45	3,81
Marche	6.838	147	9.959	5,38	4,47
Lazio	32.090	571	44.268	7,04	6,05
Abruzzo	4.389	128	6.661	4,34	3,36
Molise	452	23	756	1,92	1,41
Campania	10.457	313	15.698	2,57	1,81
Puglia	9.591	349	16.142	3,65	2,36
Basilicata	773	38	1.286	1,93	1,30
Calabria	3.274	144	5.599	2,38	1,63
Sicilia	13.471	364	20.192	3,60	2,68
Sardegna	3.754	132	5.789	3,21	2,27
Nord	116.741	2.775	156.519	5,60	4,38
Centro	62.176	1.160	85.085	6,44	5,49
Sud-Isole	46.161	1.491	72.123	3,15	2,22
ITALIA	225.078	5.426	313.727	4,98	3,83

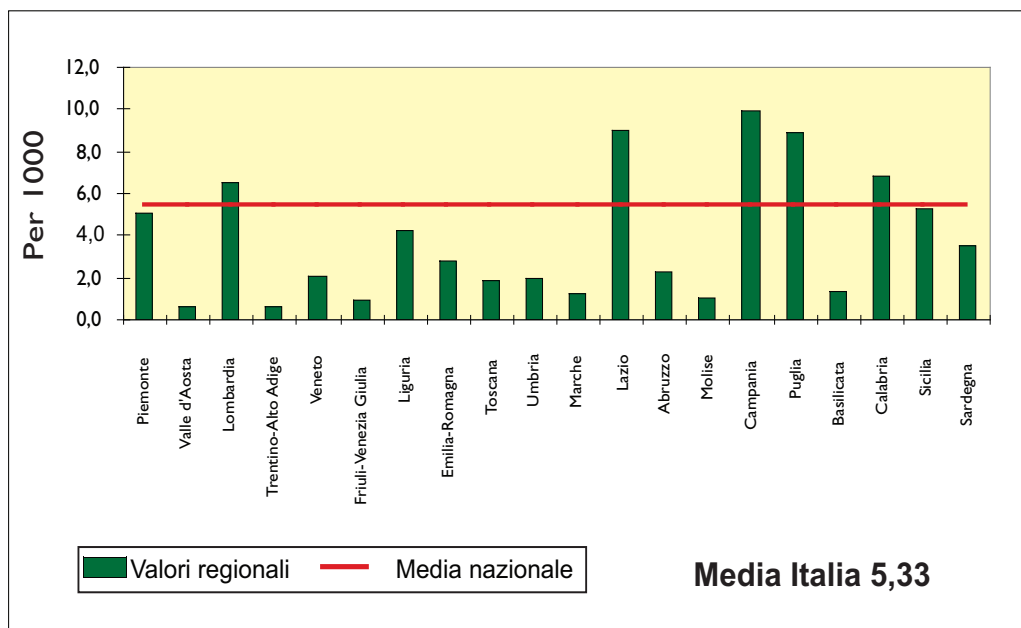
Fonte: elaborazione su dati dell'ISTAT e dell'ACI.

Incidenti stradali (con morti e/o feriti) verbalizzati nel 2005 per tipo di strada				
Eventi	Strade urbane	Autostrade	Altre strade*	Totale
Incidenti				
Numero	172.422	14.006	38.650	225.078
Percentuale	76,6	6,2	17,2	100,0
Morti				
Numero	2.417	577	2.432	5.426
Percentuale	44,6	10,6	44,8	100,0
Feriti				
Numero	228.109	23.857	61.761	313.727
Percentuale	72,7	7,6	19,7	100,0

* Sono comprese le strade statali, provinciali e extraurbane

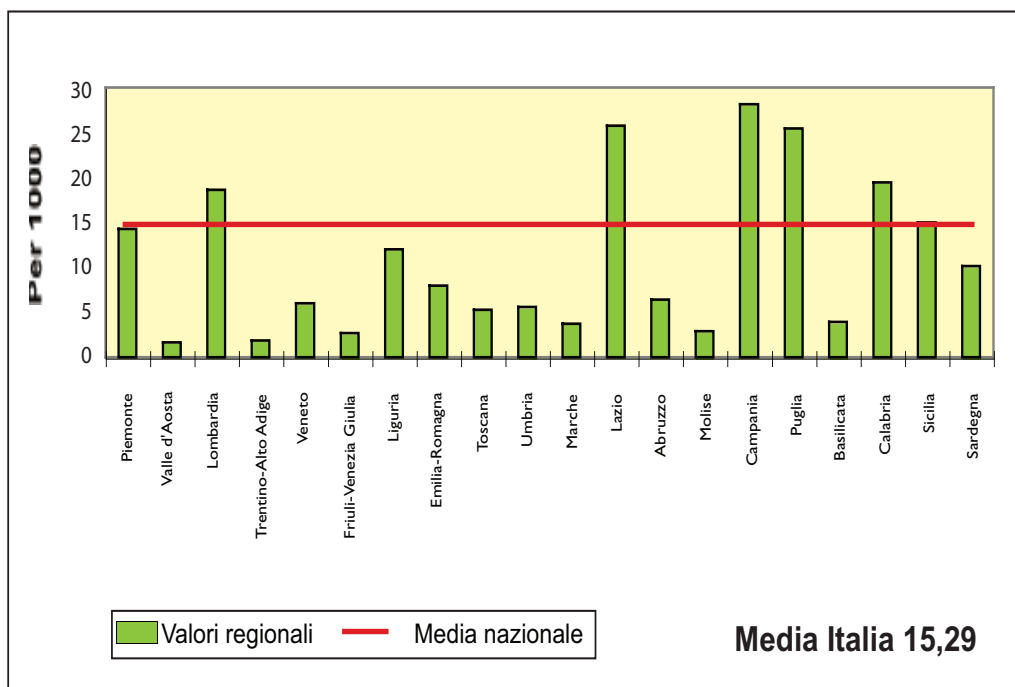
Fonte: elaborazione su dati dell'ISTAT e dell'ACI.

Furti di autovetture, per mille circolanti, avvenuti nel 2005 per regione



Fonte: elaborazione su dati del Ministero dell'Interno - Direzione di Polizia Stradale, ISTAT e ACI

Furti di autovetture di fascia medio-alta, per mille circolanti*, per regione - Anno 2005



* Consistenza parco circolante autovetture sup. a 2000 cc.

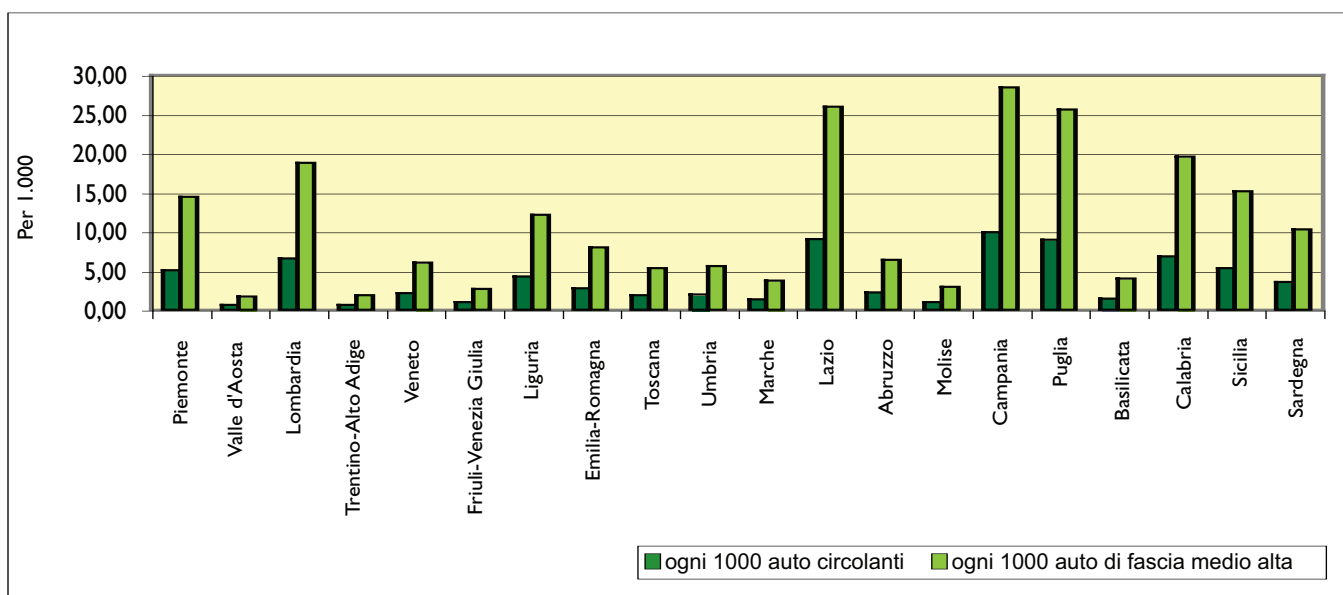
Fonte: stima su dati del Ministero dell'Interno - Direzione Polizia Stradale - ACI

Furti rispetto al circolante per regione

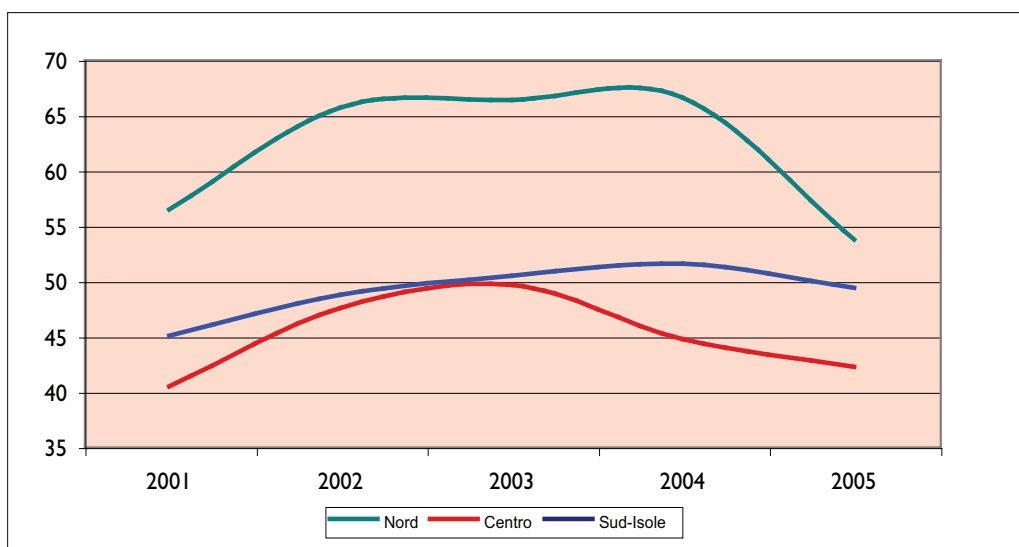
REGIONI	Furti per mille auto circolanti	Furti autoveicoli fascia medio-alta per mille auto circolanti
Piemonte	5,03	14,43
Valle d'Aosta	0,58	1,67
Lombardia	6,53	18,72
Trentino-Alto Adige	0,64	1,83
Veneto	2,10	6,03
Friuli-Venezia Giulia	0,93	2,67
Liguria	4,23	12,14
Emilia-Romagna	2,79	7,99
Toscana	1,84	5,28
Umbria	1,95	5,59
Marche	1,29	3,71
Lazio	9,04	25,92
Abruzzo	2,24	6,41
Molise	1,00	2,88
Campania	9,89	28,37
Puglia	8,93	25,61
Basilicata	1,37	3,94
Calabria	6,82	19,56
Sicilia	5,27	15,11
Sardegna	3,57	10,24
TOTALE ITALIA	5,33	15,29

Fonte: stima su dati del Ministero dell'Interno - Direzione di Polizia Stradale - ACI

Furti di auto circolanti in complesso a confronto con quelli di auto di fascia medio-alta per regione



Autovetture ritrovate, per 100 rubate, nelle singole ripartizioni geografiche (Anni 2001-2005)



Fonte: elaborazione su dati del Ministero dell'Interno - Direzione Polizia Stradale

Autovetture rubate, di cui ritrovate, nell'anno 2005, per regione

Regioni	Numero autovetture		Tasso di ritrovamento %
	Rubate	Di cui ritrovate	
Piemonte	13.595	9.012	66,3
Valle d'Aosta	77	57	74,0
Lombardia	36.260	15.409	42,5
Trentino-Alto Adige	338	239	70,7
Veneto	5.844	3.690	63,1
Friuli-Venezia Giulia	685	360	52,6
Liguria	3.485	2.716	77,9
Emilia-Romagna	7.148	4.753	66,5
Toscana	4.162	2.694	64,7
Umbria	1.113	810	72,8
Marche	1.228	812	66,1
Lazio	32.269	12.051	37,3
Abruzzo	1.748	1.051	60,1
Molise	184	65	35,3
Campania	31.536	13.018	41,3
Puglia	18.805	10.105	53,7
Basilicata	439	110	25,1
Calabria	7.420	4.559	61,4
Sicilia	15.155	7.825	51,6
Sardegna	3.279	2.022	61,7
Nord	67.432	36.236	53,7
Centro	38.772	16.367	42,2
Sud-Isole	78.566	38.755	49,3
ITALIA	184.770	91.358	49,4

Fonte: elaborazione su dati del Ministero dell'Interno - Direzione Polizia Stradale e ISTAT.

**REGIONE
LIGURIA
PRIMATO PER
LE AUTOVETTURE
RITROVATE**

**REGIONE
CAMPANIA
PRIMATO PER
I FURTI DI
AUTOVETTURE**

60%
Il 60% di auto ritrovate sono di piccola e media cilindrata



29%
Il 29% di auto ritrovate sono di alta e grossa cilindrata



Principali marche di autovetture rubate in Italia nel 2005 (di cui ritrovate)

Marche	Numero autovetture		Tasso di ritrovamento %
	Rubate	ritrovate	
Fiat	63.765	40.363	63,3
Lancia	6.674	2.844	42,6
Citroen	654	221	33,8
Ford	11.960	5.950	49,7
Opel	4.196	1.345	32,1
Peugeot	2.150	686	31,9
Renault	4.650	1.486	32,0
Suzuki	630	244	38,7
Nissan	1.371	428	31,2
Mitsubishi	499	127	25,5
Hyundai	975	371	38,1
Toyota	1.436	396	27,6
Volkswagen	8.963	2.166	24,2
Audi	2.922	923	31,6
Alfa Romeo	3.606	1.226	34,0
BMW	2.711	650	24,0
Mercedes	1.028	260	25,3

Fonte: stima su dati Ministero dell'Interno.

Furti di automezzi pesanti* trasportanti merci avvenuti nell'anno 2005 per regione

Regioni	Furti	Parco circolante	Furti per 10 mila automezzi circolanti
Piemonte	243	370.843	6,55
Valle D'Aosta	1	30.652	0,33
Lombardia	373	695.850	5,36
Trentino-Alto Adige	10	79.497	1,26
Veneto	112	381.089	2,94
Friuli-Venezia Giulia	12	86.094	1,39
Liguria	48	99.096	4,84
Emilia-Romagna	157	389.418	4,03
Toscana	90	309.067	2,91
Umbria	44	72.008	6,11
Marche	53	135.726	3,90
Lazio	192	384.262	5,00
Abruzzo	80	102.745	7,79
Molise	12	27.766	4,32
Campania	123	321.550	3,83
Puglia	138	222.509	6,20
Basilicata	22	43.794	5,02
Calabria	67	137.892	4,86
Sicilia	98	316.353	3,10
Sardegna	7	118.078	0,59
Nord	956	2.132.539	4,48
Centro	379	901.063	4,21
Mezzogiorno	547	1.290.687	4,24
ITALIA	1.882	4.327.832**	4,35

* Comprendono autocarri e motrici.

** Comprensivo del dato non ripartibile pari a 3.543 unità.

Fonte: elaborazione su dati del Ministero dell'Interno e dell'ACI.

statistiche
Rischiosità stradale

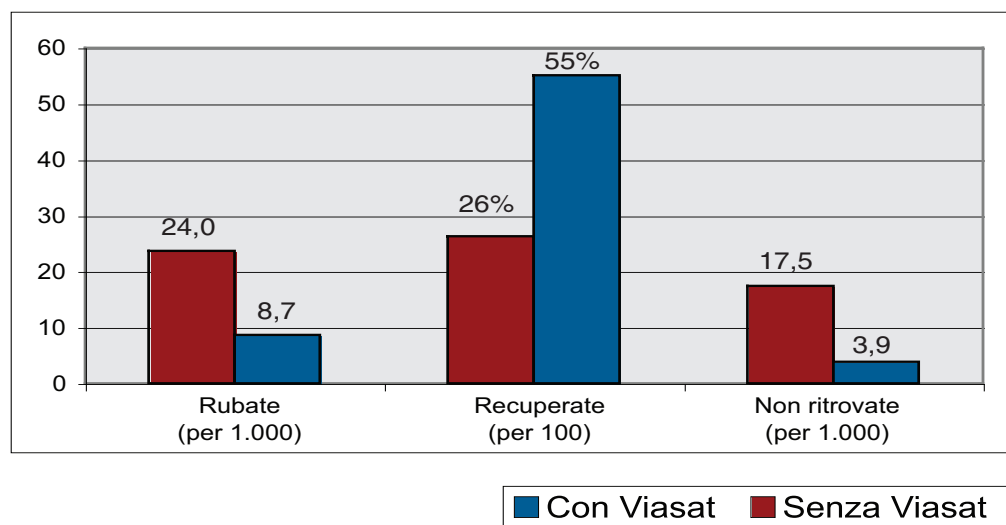
VIASAT CONTA UN PROGRESSIVO DI OLTRE 170.000 INSTALLAZIONI SULLE QUALI HA OTTENUTO UNA RIDUZIONE DEI FURTI DEL 63% CON UN MIGLIORAMENTO DEI RECUPERI DI OLTRE IL 100% E UN RISPARMIO COSTI SINISTRI DI OLTRE 30 MILIONI DI EURO.

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

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

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

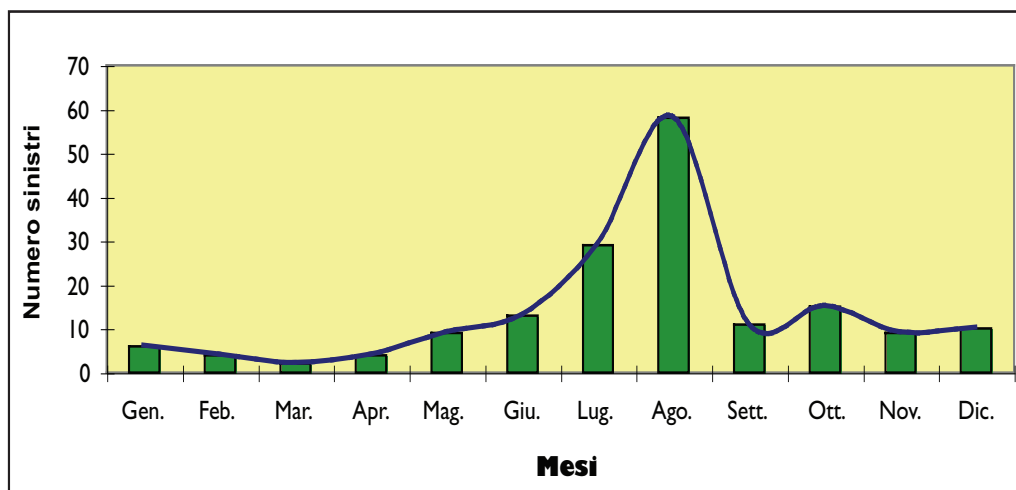
Dati per ogni 1.000 vetture con o senza Viasat



I VANTAGGI CHE SI HANNO CON VIASAT:

RIDUZIONE FURTI	63%
AUMENTO PERCENTUALE DI RECUPERO	>100%
RIDUZIONE VETTURE NON RITROVATE	77%

Sinistri occorsi in mare aperto al naviglio da diporto nei singoli mesi del 2005



Consistenza delle imbarcazioni da diporto e dei posti barca per ripartizione geografica al 31 dicembre 2005

Specificazioni	Ripartizioni geografiche			
	Nord	Centro	Sud-Isole	Italia
Numero imbarcazioni iscritte				
- Dati assoluti	42.079	24.491	27.205	93.775
-Percentuali sul totale nazionale	44,9	26,1	29,0	100,0
Posti barca disponibili				
- Dati assoluti	44.323	29.925	56.448	130.696
- Percentuali sul totale nazionale	33,9	22,9	43,2	100,0
Unità iscritte ogni 100 posti barca	94,9	81,8	48,2	71,8
Estensione del litorale (Km)	745	1.286	5.657	7.688
Posti barca per Km di litorale	59,5	23,3	10,0	16,3

Fonte: elaborazione su dati del Ministero Trasporti e Infrastrutture
Direzione Generale Sistemi Informativi e Statistici.

Principali attività delle Capitanerie di Porto in materia di diporto nautico Anni 2001-2005

SPECIFICAZIONI	2001	2002	20003	2004	2005
Numero missioni vigilanza unità da diporto	9.290	8.965	9.104	11.837	15.160
Mezzi da diporto assistiti e soccorsi	1.636	1.777	1.935	1.951	2.108
Diportisti assistiti e soccorsi	4.031	4.579	4.958	4.983	5.448
Ispezioni, controlli e visite in materia di diporto	31.086	61.736	63.442	77.874	93.775

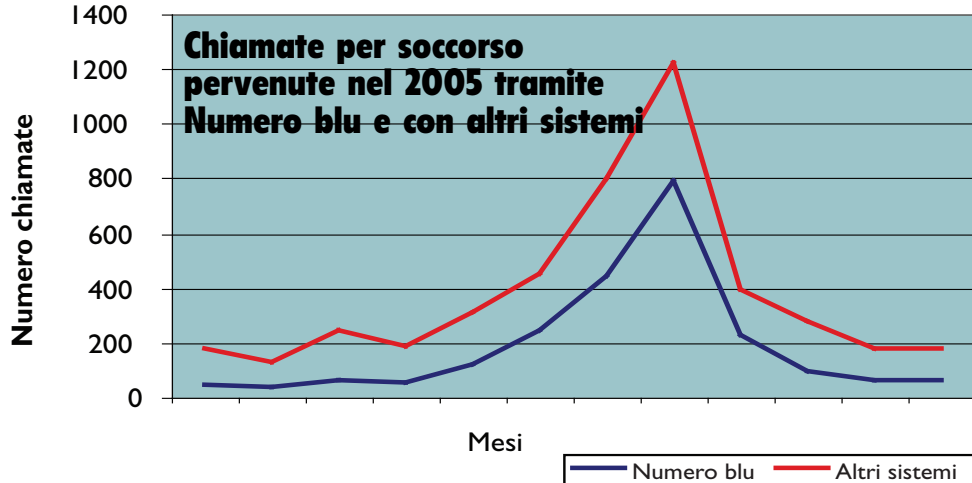
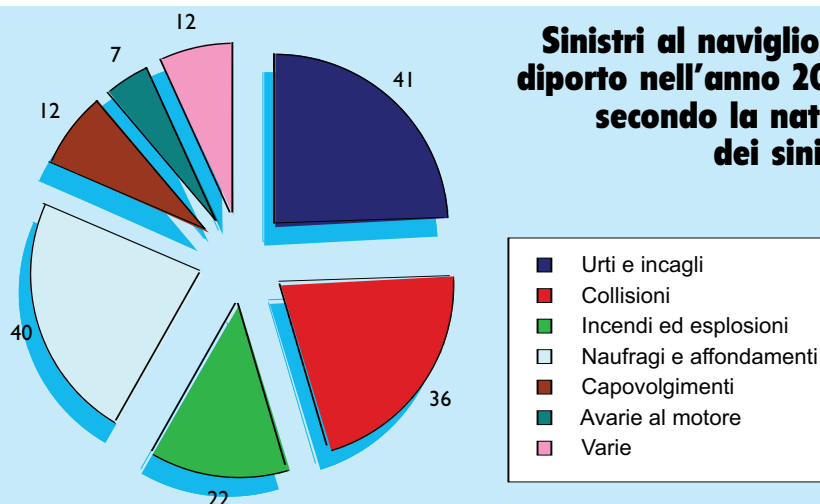
Fonte: elaborazione su dati del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Numero chiamate per soccorso pervenute nei singoli mesi dell'anno 2005

Mesi	Pervenute tramite numero blu	Pervenute con altri sistemi			
		Radio	Telefono	Altri	Totale
Gennaio	43	27	91	52	170
Febbraio	35	28	59	39	126
Marzo	56	50	132	62	244
Aprile	48	44	103	35	182
Maggio	113	75	187	48	310
Giugno	239	97	271	78	446
Luglio	440	142	499	157	798
Agosto	788	214	808	196	1.218
Settembre	225	59	276	58	393
Ottobre	89	77	148	48	273
Novembre	59	44	106	26	176
Dicembre	56	48	93	36	177
Totale	2.191	905	2.773	835	4.513

Fonte: elaborazione su dati del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Sinistri al naviglio da diporto nell'anno 2005 secondo la natura dei sinistri



803 116

Il Servizio di Soccorso Stradale leader in Italia.

**MEMORIZZALO
SUBITO!**



ACI Soccorso Stradale 803 116:
tutta la sicurezza e la fiducia
dell'assistenza a portata di mano.

ESPERIENZA

Quasi un milione di interventi all'anno.

DISPONIBILITÀ

Servizio attivo 24 ore su 24 e chiamata gratuita in Italia.

PROFESSIONALITÀ

Uomini selezionati per capacità e competenza.

EFFICIENZA

Migliaia di mezzi e officine mobili a disposizione per auto e moto.

CAPILLARITÀ

Presenza unica su strade e autostrade, in Italia e all'estero.

ACI
SOCCORSO STRADALE
803 116



VIASAT.

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

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

È un marchio di Viasat Group.

