



## **FOCUS ASSICURAZIONI**

SICUREZZA E RISPARMIO  
DUE FACCE DELLA STESSA MEDAGLIA

## **RISCHIOSITÀ STRADALE**

UNA CORSA ININTERROTTA  
È BOOM DI SCATOLE NERE

## **LOGISTICA & AUTOTRASPORTO**

FATE LARGO  
ALLA TELEMATICA

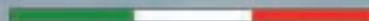
## **40 ANNI DI VIASAT**

TUTTO INIZIA  
DAI SOGNI

# GUIDA alla SICUREZZA 2014



First in Safety, Security and Services



# Soluzioni per l'Assicurazione



First in Safety, Security and Services



[www.viasatonline.it](http://www.viasatonline.it)



Viasat Group S.p.A.



@viasatonline  
@viasatgroup

# sommario

**3 Nera... Blu o Pink: l'evoluzione continua**  
Domenico Petrone  
VIASAT GROUP

**4 Viasat esporta il Made in Italy**  
Marco Petrone  
VIASAT SERVICIOS TELEMÁTICOS

## 6 IL FENOMENO CARO POLIZZE RC AUTO

**6 Una grande occasione**  
Vittorio Verdone ANIA

**7 Sicurezza e risparmio in una scatolina... nera!**  
Paolo Ravicchio VIASAT GROUP

**8 Polizze telematiche, RC Auto, Scatola Nera... parola alle assicurazioni**  
Andrea Jurkic GRUPPO GENERALI  
Marco Brachini SARA ASSICURAZIONI

**10 Rc auto: l'Italia paga più di tutti**  
Andrea Manfredi SUPERMONEY



**12 Sicurezza e risparmio, due facce della stessa medaglia**  
Massimo Rosa IL BROKER & Co. Srl

**14 Konsumer e Viasat, avanti insieme**  
Fabrizio Premuti KONSUMER ITALIA

**15 Azzerare le frodi con la telematica**  
Claudio Demozi SNA - Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione

**16 "Pacchetto" RC Auto si attendono novità**  
La svolta è necessaria  
MOVIMENTO CONSUMATORI

**17 RC Auto: ora gli sconti**  
CITTADINANZATTIVA

**18 Tariffe ingiustificabili, Italia al top UE**  
ADUSBEF

**18 La Scatola Nera? Obbligatoria**  
FEDERCONSUMATORI

**19 Bene il DDL, ora avanti spediti**  
ADOC

## 20 RISCHIOSITÀ STRADALE

**20 Incidenti stradali: dove, chi, come e quando**  
ACI/STAT

**22 Sicurezza stradale, responsabilità condivisa**  
Sergio Dondolini  
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

**24 eCall obbligatorio entro il 2015**  
Marco Cherri EENA ITALIA

**26 La vostra sicurezza, la nostra missione**  
NICODEMO MAGLIocca VIASAT GROUP



**28 L'industria auto guarda al futuro**  
Roberto Vavassori ANFIA

**30 Telematica di bordo verso nuove frontiere**  
Roberto Cortesi VIASAT GROUP

**31 DOSSIER**  
**Tutto inizia dai sogni**  
Viasat Group compie 40 anni



**36 Flotte: 460€ a veicolo il costo della "non sicurezza"**  
Andrea Solari ARVAL ITALIA

**38 La funzione anticidica del noleggio**  
Vittorio Massaro AUTOCAPITAL RENT

**39 Program e Viasat, collaborazione vincente**  
Samuele Serchiani  
PROGRAM AUTONOLEGGIO

**40 Indisciplinati e distratti con tanta voglia di tecnologia**  
Barbara Panzeri DIRECT LINE

**42 Comunicare "sicurezza stradale"**  
Giuseppe Bisogno  
SERVIZIO POLIZIA STRADALE

**43 Il satellite salva-vita**  
CIMO SMD Medici 118

**44 Furti auto S.p.A.**  
Francesco Signor VIASAT GROUP

**46 Statistiche**

## 48 TRASPORTI & LOGISTICA

**48 Autotrasporto: tagliare i costi con la telematica è possibile**  
Massimo Getto VIASAT GROUP

**50 Logistica e autotrasporto: l'Italia deve guardare lontano**  
Bartolomeo Giachino  
Già Sottosegretario ai Trasporti



**52 Smart mobility, è l'ora delle scelte**  
Rossella Panero  
TTS ITALIA

**54 La mobilità... e le città diventano "smart"**  
Carlo Maria Medaglia  
UNIVERSITÀ LA SAPIENZA - ROMA

**56 Info-telematico, un mercato che può essere "esplosivo"**  
Rocco Giordano  
ALBO AUTOTRASPORTATORI

**58 L'autotrasporto riparte in 10 mosse**  
Daniele Simonaggio VIASAT GROUP

**60 Un business da proteggere**  
Luciano Ventrone  
VECA SUD AUTOTRASPORTI

**62 Statistiche**



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



Viasat Group Spa



@viasatgroup  
@viasatonline  
@viasatfleet



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

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

# Editoriale

Quest'anno si celebra il quarantesimo anniversario della fondazione di Viasat Group che ha rivoluzionato il modo di fare assistenza, protezione e sicurezza nel settore dell'automotive in Italia. La nona edizione della Guida alla Sicurezza, nata da un'intuizione del suo Presidente, Domenico Petrone, è chiaramente imperniata su questa felice ricorrenza, pur mantenendo lo stile e i contenuti che l'hanno resa una consuetudine tra gli addetti ai lavori. Dunque, un appuntamento riconosciuto e atteso dalle istituzioni, dalle aziende e da quanti operano nel settore della tecnologia e dei servizi applicati alla sicurezza stradale, alla sicurezza personale e alla logistica che, oltre ad aggiornare sui progressi della tecnologia che riguardano le soluzioni Viasat, vuole far riflettere sul ruolo che tutto il settore gioca a favore di un mondo più sicuro, trasparente e produttivo.

Quarant'anni e non sentirli. Si potrebbe sintetizzare così, parafrasando lo slogan di un celebre spot di qualche anno fa, la storia del Gruppo Viasat. Tutto è iniziato nel 1974 in un garage dove il fondatore, appassionato musicista rock con tanto di band e sax d'ordinanza, ha iniziato ad assemblare schede elettroniche per conto terzi, nel settore tecnologico informatico, attività poi proseguita sotto l'insegna della Elem. Un'altra pietra miliare è rappresentata dall'acquisizione della romana Viasat, nel 2002, allora joint-venture tra Fiat-Magneti Marelli e Seat Pagine Gialle-Telecom Italia, che ha dato vita all'attuale gruppo. Un caso più unico che raro, da meritare d'essere insegnato nei master di economia aziendale delle università italiane, di un piccolo subfornitore che si compra il colosso. Del resto, come ama ricordare Petrone con una punta di ironia, la Elem aveva appena sviluppato il primo satellitare che integrava virtuosamente la tecnologia del GPS, del GSM e del computer in un unico prodotto. Provò a venderla a Viasat, ma non ci riuscì, così pensò di rilevarla. Detto, fatto.

Se due punti tracciano una retta, allora possiamo senz'altro dire che questa linea conduce, dieci anni dopo, al riconoscimento di "Imprenditore dell'Anno 2011" per la categoria Technology and Innovation, conferito appunto a Domenico Petrone dal Premio Ernst & Young. Un risultato che suggella l'esperienza e le capacità del fondatore che ha dato vita a un Gruppo capace di posizionarsi, nei settori di riferimento, come player di primo piano con un brand affermato e in un mercato straordinariamente promettente in Italia e con grandi ambizioni all'estero. Non a caso le recenti iniziative di Viasat Servicios Telemáticos in Spagna e Viasat Telematics in Gran Bretagna confermano la volontà del Gruppo di replicare il modello vincente italiano su scala internazionale. Ma questa è un'altra storia che appartiene di diritto al futuro prossimo di Viasat.

**Francesco Signor**  
*Viasat Group*



# Nera... Blu o Pink: l'evoluzione continua

Intervista con **Domenico Petrone**  
Presidente VIASAT GROUP

**L'**utilizzo della telematica di bordo, la cosiddetta Scatola Nera (o Blu "Box", o Pink "Box") è uno strumento indispensabile per garantire maggiore sicurezza, risparmio e capacità operativa. Anche il grande dibattito, che si è venuto a generare nell'arco dell'ultimo anno, intorno all'assetto normativo per la definizione delle regole relative all'installazione sui veicoli della Scatola Nera, sta a indicare una sensibilità crescente sul tema. È la dimostrazione che i tempi sono maturi per riconoscere anche a livello legislativo quello che Viasat va dicendo ormai da anni.

**Quest'anno si festeggiano i suoi primi 40 anni alla guida del Gruppo Viasat. Soddisfatto dei traguardi raggiunti?**

E' una tappa importante nella storia di questo Gruppo. Abbiamo iniziato 40 anni fa in un piccolo garage a Torino, ponendo il fondamento di quello che siamo diventati oggi: un Gruppo internazionale, leader in Italia e in Europa che vuole scrivere ancora molte pagine della sua storia in futuro.

Viasat ha influenzato fortemente lo sviluppo della Telematica Satellitare nel nostro Paese e i nostri servizi sono in grado di incidere significativamente sulla sicurezza di coloro che si mettono alla guida e sull'efficienza del Sistema di Trasporto e della Logistica Nazionale, a tutto vantaggio dei cittadini, degli automobilisti, delle aziende di trasporto e della collettività più in generale. Una missione che continuerà nei prossimi decenni con lo stesso entusiasmo e con obiettivi ancora più ambiziosi.

**Cosa pensa dell'obbligatorietà dell'eCall a bordo delle auto a partire da ottobre 2015.**

Non voglio entrare nel merito di quanto successo in ambito legislativo sul tema Scatola Nera. Ma che sia per decreto o attraverso un provvedimento ad hoc, è necessario intervenire rapidamente per garantire maggiore Sicurezza e tariffe RC Auto più eque. Attendiamo sul tema qualche risposta dal Governo. Anche perché l'Ue sollecita e vigilerà affinché quel 2015 non si sposti più in là.

**Scatole Nere finalizzate alla riduzione dei premi Rc Auto. Un**

**aspetto importante ma non il più importante...**

La Scatola Nera, è bene ricordarlo, prima di tutto è uno Strumento Telematico indispensabile per la Sicurezza. Segnala la gravità dei sinistri in tempo reale e consente l'invio di rapidi soccorsi, in caso di incidente, di malore, di pericolo. O semplicemente in caso di guasto dell'auto. Spesso questo concetto di "SICUREZZA" viene dimenticato e messo in seconda battuta rispetto all'utilizzo che se ne può fare per ridurre i costi dell'RC Auto. Comunque, è bene ricordarlo, già oggi, anche senza una specifica legge, chi installa la Scatola Nera può già ottenere consistenti sconti sulla polizza.

**Insomma, la Telematica non è più un'opzione. È d'accordo?**

È oggi un'irrinunciabile necessità. Per i privati, ma anche per le flotte. I dispositivi Telematici Satellitari di casa Viasat, installati a bordo del veicolo, consentono di monitorare puntualmente i chilometri percorsi, la geolocalizzazione delle vetture, la velocità e lo stile di guida, il consumo di carburante e senza dimenticare i servizi di Assistenza, Protezione, il recupero del veicolo in caso di furto, Servizi utili per la Sicurezza del mezzo e dell'automobilista. Se a questo si aggiunge anche l'opportunità di abbinare un'offerta assicurativa vantaggiosa, in termini di risparmio, diventa ancora più evidente come un investimento nei Sistemi Telematici Viasat, si ripaghi abbondantemente in tempi molto rapidi, garantendo nel contempo una drastica riduzione dei costi di esercizio, anche per le Imprese Car Rent e di Trasporto.

## Viasat sempre più internazionale. Una nuova era per il gruppo?

La nuova era è già iniziata da tempo ma non tutti se ne sono accorti. Le tecnologie satellitari salvano la vita, riducono i sinistri, riducono i costi correlati alla sinistrosità reale e inventata, quelli delle compagnie, quelli dei privati e quelli sociali. Viasat è stata una delle prime società al mondo a diffondere tali tecnologie. Ora il mercato chiede che questo modello d'eccellenza italiano venga replicato all'estero. E le richieste a Viasat affinché esporti la propria eccellenza Made in Italy sono pressanti.

**L**o sbocco ai mercati internazionali fa parte del naturale percorso di crescita delle aziende. Solitamente dopo il consolidamento sul mercato domestico le aziende di successo ampliano il loro orizzonte verso altri paesi ed altri contesti e così facendo divengono più efficienti, con maggiori dimensioni e maggiormente capaci di creare valore nel medio, lungo periodo. Nel Gruppo Viasat la crescita internazionale viene vissuta come un'opportunità ed una sfida.

# Viasat esporta il Made in Italy

Intervista con [Marco Petrone](#)  
CEO di VIASAT SERVICIOS TELEMÁTICOS

## Come intendete muovervi?

Viasat si propone come un'azienda consolidata nel settore della telematica ed in grado di offrire soluzioni "chiavi in mano" in linea con le esigenze del mercato. Siamo l'unica azienda che vanta una esperienza storica in tutti i differenti mercati in cui la telematica satellitare trova applicazione. Flessibilità e capacità di stabilire alleanze solide credo che saranno la chiave della nostra penetrazione in questo mercato.

## Crescere all'estero senza rinunciare allo sviluppo delle attività in Italia. Possibile?

Assolutamente sì; internazionalizzazione non è sinonimo di delocalizzazione. Ci sono attività che si prestano di più ed altre che si prestano di meno allo spostamento dell'attività produttiva in Paesi caratterizzati da un minor costo della manodopera. Viasat Group produce sistemi altamente

innovativi, in cui il costo dell'R&D e il costo dei componenti elettronici fanno praticamente il costo del prodotto. E poi eroga servizi di sicurezza e assistenza attraverso centrali operative proprie, un tema sul quale la qualità incide fortemente sulle dinamiche aziendali. Troppo rischioso e poco vantaggioso in termini di risparmio di costi sarebbe lo spostamento all'estero della produzione.

L'internazionalizzazione non può che essere caratterizzata dal traino commerciale alle altre attività presidiate nella filiera.

## Le attività strategiche sono realizzate in Italia e sono destinate a rimanere in Italia?

Viasat Group ha l'ambizione di competere con successo a livello globale, grazie agli investimenti in Ricerca e Sviluppo, strutture all'avanguardia e massima attenzione alla qualità dei processi. Una politica che si fonda



sulla volontà di reinvestire gli utili progressivamente conseguiti per garantire un costante sviluppo della tecnologia e del business del Gruppo. La forza creativa e innovativa del Gruppo e dell'eccellente team di collaboratori ha creato le premesse per l'assegnazione al fondatore e presidente di Viasat Group, Domenico Petrone, del premio "Imprenditore dell'Anno 2011" di Ernst & Young,

istituito negli Stati Uniti d'America per celebrare imprenditori che hanno portato al successo la propria azienda.

Nonostante i buoni risultati conseguiti, il Gruppo non si è mai adagiato sugli allori e, pur considerando la complessità del fare impresa in questo Paese, ha avviato diverse iniziative per competere anche a livello globale. Oggi l'azienda ha un Team di Manager all'avanguardia, capace di sviluppare strategie importanti di sviluppo dei canali di business con l'obiettivo di creare un campione mondiale.

E le attività strategiche, per rispondere alla sua domanda, sono destinate a rimanere nel nostro Paese

### **Intanto la Spagna sembra la vostra "seconda casa" ...**

È vero. Con Viasat Servicios Telemáticos si rafforza la presenza del gruppo italiano in un territorio dalle forti potenzialità di sviluppo per il mercato dei Location Based Services (LBS) nelle sue tre declinazioni principali: servizi di assistenza e sicurezza per il mercato consumer, servizi di gestione flotte FMS (Fleet Management System) per il mercato business to business, nonché servizi per le assicurazioni e gli automobilisti (Insurance Telematics).

Recentemente si è tenuto a Madrid il ventesimo incontro nazionale del settore assicurativo spagnolo. È stata un'occasione importante per far conoscere al quel mercato una grande eccellenza italiana – oltre all'alleanza stretta con Deloitte – per sviluppare la diffusione dell'innovazione telematica. Lo strumento più moderno, efficace ed efficiente per portare ai consumatori più protezione, più sicurezza, più assistenza, più servizi e più risparmio.

Come azienda non possiamo che essere orgogliosi di essere percepiti come uno dei pochi operatori specialist presenti sul mercato a livello globale, il cui successo, affidabilità tecnologica e solidità finanziaria gode



di una nomea positiva che ci ha addirittura preceduti rispetto all'effettiva apertura di una nostra presenza sul territorio.

### **Quali sono i segreti del successo di Viasat Group ?**

Nessun segreto particolare. Ci limitiamo a fare ciò in cui crediamo, ossia diffondere quelle tecnologie telematiche che contribuiscono a rendere questo mondo un po' migliore. Riducendo il rischio assicurativo e quindi i premi, con relativi risparmi di risorse economiche preziose sia per le compagnie assicurative che per i consumatori; riducendo il numero di auto rubate; riducendo il numero di incidenti e i tempi di soccorso meccanico e medico sulle strade, con relativa riduzione di morti, feriti, costi sociali sanitari; garantendo alle persone protezione e sicurezza.

Agendo in questo modo, e comunicando le proprie sincere convinzioni tecnologiche e aziendale, si hanno, tra gli altri, due benefici vitali per un'impresa, ossia attrarre quei clienti che condividono i medesimi valori e convinzioni, e allontanare quelli che ne hanno di diversi.

### **Un esempio di come etica e business possono andare a braccetto...**

È proprio così. Viasat Group è una società che sviluppa tecnologie che rendono questo mondo più trasparente, e un mondo più trasparente implica comportamenti meno opportunistici e più etici, quindi meno orientati al bene del singolo e più orientati al bene della collettività. Quando una compagnia assicurativa, una società di trasporti o un consumatore sceglie di utilizzare le tecnologie Viasat, noi capiamo che custodisce i nostri medesimi valori e obiettivi. E solo con soggetti di questo tipo si può immaginare di costruire rapporti win-win di lunga durata, e quindi il successo di un'impresa.

### **Il Made in Italy può vincere la competizione internazionale?**

Se il Made in Italy sarà percepito dai mercati come sinonimo di alta qualità, passione per i propri prodotti e servizi, innovazione ed eccellenza certamente le aziende italiane potranno cogliere al meglio le opportunità dei mercati. Inutile sottolineare che per mantenere questi presupposti occorre investire con continuità ed oculatezza in sviluppo tecnologico e coltivare all'interno delle nostre aziende i talenti che ci permetteranno di continuare ad eccellere.

# Una grande occasione

A cura di **Vittorio Verdone**  
Direttore centrale Auto ANIA



**L**a Scatola Nera rappresenta una grande opportunità per l'industria assicurativa e i suoi clienti. La diffusione di strumenti telematici non solo aiuta gli assicuratori a misurare e a gestire in modo più preciso i rischi, anche a fini antifrode, ma fornisce agli assicurati una protezione maggiore in caso di incidente, piuttosto che nell'ipotesi di furto del veicolo. I vantaggi offerti dalla tecnologia vanno nelle due direzioni.

traduce in minori costi dei risarcimenti. La personalizzazione tariffaria consentita dai dispositivi determina vantaggi superiori ai classici sistemi di valutazione, come il bonus malus. La personalizzazione del rischio, entro i limiti della tecnica assicurativa (che esige la formazione di categorie di rischi omogenei in base al principio di mutualità) è un vantaggio sia per il consumatore sia per l'assicuratore. Contrariamente a quanto si crede, la c.d. asimmetria informativa è

una condizione che subisce l'assicuratore quando si trova di fronte un contraente di cui all'inizio sa pochissimo. Le scatole nere permettono di conoscere le caratteristiche dell'assicurato, in modo da tarare meglio la sua propensione al rischio. Il vantaggio per il consumatore è di essere misurato sulla sua reale rischiosità. Nei modelli più sofisticati di Black Box, già attualmente disponibili sul mercato, il costo della polizza è determinato in base all'uso effettivo dell'automobile, le percorrenze chilometriche, gli stili di guida, il rispetto delle regole. Di una più precisa misurazione dei rischi si avvantaggeranno soprattutto (in termini tariffari) gli automobilisti onesti e prudenti delle aree più critiche del paese che attualmente sopportano in parte le conseguenze di diffusi fenomeni fraudolenti e pratiche scorrette.

Per queste considerazioni riteniamo che l'utilizzo delle scatole nere dovrebbe essere promosso dal legislatore con opportune misure. Se, ad esempio, talune province del paese annullassero o limitassero le imposte locali prelevate sui contratti RC Auto che prevedono i dispositivi telematici, l'incentivo si sommerebbe alle riduzioni tariffarie già largamente praticate dalle compagnie. E gli automobilisti che attualmente eludono l'obbligo assicurativo avrebbero una ragione in più per mettersi in regola. Fatti i conti l'effetto finale sarebbe anche quello di annullare le potenziali perdite di gettito per le amministrazioni.

# Sicurezza e risparmio in una scatolina... nera!

A cura di Paolo Ravicchio

Responsabile Canale Assicurativo VIASAT GROUP



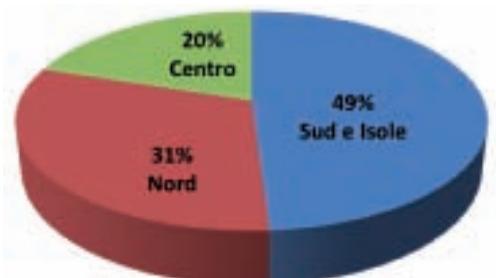
Viasat ha acquisito negli ultimi anni sempre più rilevanza sul mercato assicurativo, tanto da realizzare una propria divisione operativa e commerciale dedicata e divenendo partner tecnologico di numerose Compagnie alle quali ha consentito di ottenere importanti risultati in termini di riduzione del costo dei sinistri, realizzazione di polizze innovative (pay per use, pay as you drive), fidelizzazione dei clienti e selezione del portafoglio.

Tali risultati sono il frutto di un affiancamento e supporto alla Compagnia, attraverso strutture operative e servizi a valore aggiunto specialistici, per un corretto e completo utilizzo dei differenti dati registrati dalla "Black Box". In particolare, Viasat ha definito un modello specifico di gestione e Perizia Telematica del Sinistro e un indice oggettivo di rischio dell'utente (Indice di Rischiosità Viasat -IRV@-) basato sulle abitudini e sullo stile di guida.

Non bisogna poi dimenticare come, a quanto detto sopra, occorra aggiungere altri benefici e vantaggi propri della telematica applicata all'auto e alla mobilità quali: la sicurezza personale e stradale, l'ottimizzazione degli spostamenti e della logistica.

## 2.000.000 Scatole Nere installate

(Fonte: ANIA 2013)



**D**i fronte al fenomeno tutto italiano del "caro-tariffe assicurative" diventa prioritario rispondere alla richiesta del mercato di avere uno strumento antifrode che permetta alle assicurazioni di ottimizzare i costi di gestione delle polizze in un'ottica di riduzione drastica delle frodi. Lo stesso meccanismo bonus/malus non può essere così preciso quanto invece l'applicazione dell'analisi degli stili di guida, che potrebbe portare addirittura ad avere un nuovo attestato di rischio basato sui dati oggettivi registrati dalla scatola nera.

Negli ultimi due anni abbiamo assistito a un dibattito piuttosto vivo intorno

ai provvedimenti legislativi su questo tema. In tal senso il Legislatore si è forse focalizzato un po' troppo sulla parte più tecnologica della questione, dimentico invece di riformare gli ambiti nei quali la telematica porta un contributo sociale ed economico rilevante. I servizi satellitari sono nati in Viasat, con le applicazioni per la protezione dal furto del veicolo, e si sono progressivamente evoluti con le attuali "Black Box", dove l'insieme del software di Centrale Operativa e degli apparati di bordo realizza un sistema di Data Management, relativo all'utilizzo dei veicoli che registra ed elabora le informazioni inerenti gli stili di guida, il rischio e la dinamica degli incidenti.

# Polizze telematiche, RC Auto, Scatola Nera... parola alle assicurazioni

Intervista con **Andrea Jurkic** GRUPPO GENERALI e  
**Marco Brachini** SARA ASSICURAZIONI

**P**olizze telematiche, Scatola Nera, riduzione dell'RC Auto. Negli ultimi mesi questi tre temi sono prepotentemente entrati nel dibattito politico-istituzionale e nelle sempre più pressanti richieste degli automobilisti-consumatori. Titoli sui giornali, statistiche impietose (circa il “peso” dei premi sul budget familiare), prese di posizione delle Associazioni. Tutto questo clamore, però, non ha portato nulla. Articoli di legge che vengono stralciati e riproposti con provvedimenti dedicati non fanno altro che ritardare la soluzione del problema: l'impellente e necessaria riduzione del costo dell'RC Auto in Italia. Un “problema sociale”, come lo ha definito lo stesso Istituto di Vigilanza. Su tutto questo abbiamo voluto sentire due importanti Compagnie assicurative: il Gruppo Generali e Sara Assicurazioni.

## **Polizze assicurative e telematica. Un connubio ormai consolidato?**

**Generali** - Un connubio che oramai vive da qualche anno in una costruttiva convivenza, in cui entrambi gli attori – Telematics Service Providers e Compagnie di Assicurazione – sono cresciute parecchio maturando una reciproca esperienza che ha rafforzato il loro ruolo nei confronti del guidatore, beneficiario e utilizzatore finale dei servizi telematici a lui proposti. Questo rapporto con il mondo telematico non è che all'inizio di quella che si può definire una fase di crescita e che potrà dirsi matura e consolidata quando tutti i rispettivi player della partita, e quindi dobbiamo considerare perlomeno anche i Costruttori di Automobili e le Compagnie Telefoniche, avranno giocato la

loro partita e conquistato il campo secondo quanto di rispettivo interesse precipuo.



**Sara Assicurazioni** - Sono ormai diversi anni che tutte le Compagnie utilizzano dispositivi satellitari come elementi distintivi e qualificanti dell'offerta commerciale (RCA a consumo, Assistenza, ...) e come strumenti per migliorare la qualità della gestione sinistri, riducendo anche l'impatto delle frodi. Certamente si andrà avanti in questa direzione.

**Dispositivi telematici per contrastare i furti ma anche i furbi. Agevola la ricostruzione dei sinistri e limita le frodi alle assicurazioni. Ne auspicate un maggior utilizzo?**

**Sara Assicurazioni** - Sicuramente sì, nell'interesse delle Compagnie ma soprattutto dei clienti “onesti”. Per quanto riguarda l'utilizzo della “scatola nera” gli italiani risultano già i

primi al mondo. Si calcola che nel nostro Paese abbiamo raggiunto circa 2 milioni di auto che circolano con a bordo la "black box". A installarla sono stati in misura preponderante automobilisti circolanti nelle aree a maggior rischio di frodi, per tutelarsi e per contenere i costi. Ma non possiamo aspettarci che la Scatola Nera risolva tutti i problemi.

**Generali** - Direi diversamente. Non solo ne auspichiamo un maggior utilizzo, ma stiamo lavorando alacremente a quattro mani con i TSP affinché tutti i dati generati dalla Scatola Nera vengano successivamente analizzati per i diversi fini non solo statistico-attuariali, ma anche crash-analysis e fraud prevention.

La qualità dei dati generati e la relativa capacità di analisi rappresentano i fattori differenzianti che permetteranno di dare sempre di più benefici anche ai clienti finali, i guidatori che potranno avere un contenimento della spesa assicurativa in virtù dell'adozione dei sistemi telematici.

### **La Scatola Nera per risparmiare sulla polizza. È garantito un taglio del costo dell'RC Auto, come richiesto da tutti?**

**Generali** - Non è efficace, se non forse solo nel breve termine, garantire tale sconto per imposizione normativa. Molto più utile è incominciare ad utilizzare le informazioni generate per sviluppare conoscenza, attivare profilazioni ad hoc, calmierare i fenomeni fraudolenti e quindi poter abbassare in modo strutturato, consapevole e meritocratico il premio assicurativo per gli automobilisti virtuosi e meritevoli.

**Sara Assicurazioni** - Su questo tema si sono susseguiti numerosi provvedimenti legislativi che definivano e normavano l'entità dello sconto, ma la materia è ancora aperta. In attesa della definitiva approvazione del DDL, già oggi tutte le compagnie, in presenza di dispositivo satellitare garantiscono uno sconto non solo sul-

la garanzia RCA, ma anche su Furto e Rapina.

### **Telematica utile poi a proporre polizze a consumo. Come funzionano? Quanto sono diffuse? E che risparmi per il consumatore può generare?**

**Sara Assicurazioni** - Sono polizze ormai sempre più diffuse e molte compagnie hanno a catalogo prodotti a consumo. Nel catalogo prodotti Sara è presente SaraFree, la polizza auto ideale per chi usa poco l'auto in quanto consente di razionalizzare la spesa assicurativa in base all'effettivo utilizzo del veicolo, risparmiando fino al 50% sulla RCA: grazie al dispositivo satellitare installato nell'auto, infatti, vengono misurati i chilometri realmente percorsi e, in tal modo, viene calcolato il costo della polizza.

Al momento della sottoscrizione SaraFree prevede il versamento del 50% del premio di una polizza tradizionale, già scontata del 5%. L'automobilista riceve così il contrassegno di durata annuale con inclusi 2.000 km di percorrenza. Superati questi primi 2.000 km, pagherà solo i chilometri percorsi calcolati ogni 3 mesi e tradotti in quote variabili, che vengono addebitate su conto corrente bancario oppure su carta di credito. SaraFree è stata la prima e, per certi aspetti, rimane ancora l'unica polizza auto veramente a consumo sul mercato domestico poiché, alla sottoscrizione, prevede il pagamento di un anticipo che include un bonus chilometrico di 2.000km e poi il cliente paga le percorrenze eccedenti e solo dopo averle consumate, con il valore aggiunto di un frazionamento trimestrale del premio.

**Generali** - Esistono diverse formule di polizze legate ai chilometraggi percorsi e/o stili di guida. Sicuramente le soluzioni Pay Per Use sono più semplici ed intuitive basando lo sconto assicurativo solo sul dato di percorrenza chilometrica effettiva re-

gistrato dal modulo gps installato nella black box.

Le soluzioni Pay As You Drive che abbinano tale informazione anche alla tipologia di strada e all'ora, al giorno della settimana, alla stagionalità utilizzano anche la posizione cartografica e l'orologio presenti nel sistema.

Le soluzioni più avanzate, Pay How You Drive, abbinano alle precedenti informazioni anche le accelerazioni registrate dall'accelerometro triassiale presente nella scatola nera non solo per la ricostruzione del crash in caso di incidente, ma anche per capire lo stile di guida del conducente e profilare una scontistica relativa alla sua più o meno buona attitudine nel portare il veicolo commisurato alla strada e al momento di sua percorrenza.

### **Installando la Scatola Nera è possibile usufruire di alcune garanzie accessorie?**

**Generali** - Sono molteplici i servizi accessori abbinabili alle polizze telematiche e si basano tutti su logiche di assistenza in tempo reale e in modalità differita: per il furto in automatico o on demand, per il crash e l'assistenza sul posto o l'invio del carro per recupero del veicolo, attraverso il panic-button per parlare con un operatore e chiedere specifica assistenza, e altre. In sostanza avere una soluzione telematica a bordo permette di migliorare i livelli di servizio di garanzie tradizionalmente presenti nelle polizze assicurative auto, nonché attivarne di nuovi che senza questa tecnologia a bordo non sarebbero possibili.

**Sara Assicurazioni** - Si possono inserire tutte le garanzie previste a catalogo e su alcune (come il Furto) è previsto uno sconto consistente (dal 40 al 60%). Infatti, in caso di furto, il dispositivo satellitare consente di localizzare e recuperare l'auto. In presenza della Garanzia Assistenza, invece, il kit satellitare fa scattare in automatico la richiesta di soccorso.

# Rc auto: l'Italia paga più di tutti

Intervista con **Andrea Manfredi**  
Amministratore Delegato SUPERMONEY

**P**rima era Destinazione Italia. Poi l'articolo 8 del decreto, quello sull'RC Auto stralciato, torna sotto forma di disegno di legge che ha l'obiettivo di tagliare il costo delle polizze. Questo perché l'Italia registra delle anomalie e dei primati di cui non possiamo certo vantarci. Abbiamo il costo RC Auto più alto in Europa, praticamente il doppio rispetto a Francia e Portogallo, l'80% in più rispetto a paesi come la Germania e l'Olanda. Se poi consideriamo che lo stipendio italiano medio è più basso rispetto agli altri paesi menzionati, ecco che l'assicurazione va a pesare circa il 3% sul reddito annuale, contro l'1% in Europa.



## **RC Auto quanto mi costi. Quali i dati più significativi?**

La notizia è piuttosto recente e confermata da una ricerca del Boston

Consulting Group: gli italiani pagano, in media, 213 in più per l'assicurazione auto rispetto agli automobilisti europei. La media nazionale è di 491 euro all'anno, ma ci sono variazioni significative tra Nord e Sud. La differenza spesso è abissale. Per esempio, con la stessa classe di merito e la stessa auto, poniamo ad esempio una Fiat Panda, un automobilista di Milano spende circa 210 euro all'anno, mentre uno di Napoli spende quasi 655 euro all'anno. Insomma, parliamo di una differenza di 445 euro, molto più alta di quella che ci divide dagli automobilisti europei.

## **“Gli elevati livelli tariffari della RC Auto sono un vero e proprio problema sociale”. Parola dell'IVASS. I tempi sono maturi per cambiare?**

I consumatori sono diventati più attenti: sanno che per risparmiare non bisogna mai fermarsi alla prima offerta, ma è necessario confrontare le migliori e soprattutto considerare le proprie esigenze. Direi che i tempi sono certamente maturi per un cambiamento, che deve passare necessariamente per una maggiore trasparenza e competitività tra le compagnie.

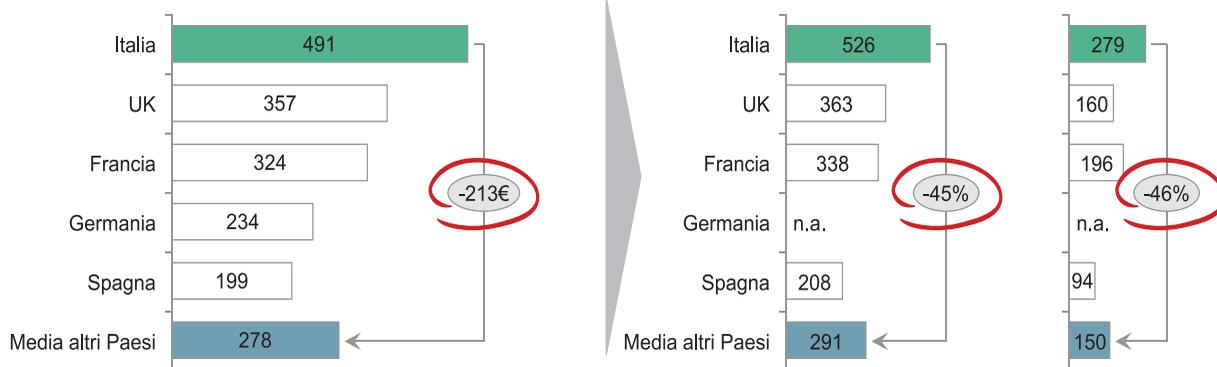
## **La Scatola Nera come prima risposta ai costi delle tariffe. Ci siamo quasi?**

Visto che fine ha fatto la norma inserita nel decreto Destinazione Italia, non sarei così ottimista. Ora vediamo come va a finire il nuovo Decreto Legge che ha l'obbligo di abbattere le tariffe RC Auto.

## Prezzi medi RCA Italia superiori rispetto agli altri paesi, in media +213€/ veicolo nel periodo '08-'12

### Prezzi medi RCA

Media '08-'12: totale Premi e Tasse, diviso per il numero dei veicoli assicurati



Fonte: The Boston Consulting Group

Prima, comunque, non era previsto alcun limite minimo per lo sconto e quindi il vantaggio era quasi tutto delle compagnie assicurative. Con la Scatola Nera è invece possibile monitorare lo stile di guida dell'assicurato e le registrazioni possono essere utilizzate come prova in caso di incidenti. Se le assicurazioni non applicano lo sconto previsto le sanzioni passano, da 5mila a 40mila euro: in questo modo il consumatore può tutelarsi e denunciare all'IVASS eventuali irregolarità.

#### Ed altre misure per tagliare i costi?

Il calo delle tariffe è associato soprattutto al successo delle norme antifrode. Se una compagnia non intende avvalersi della facoltà previste dalla legge, deve comunicarlo al cliente così da permettergli di rivolgersi eventualmente ad un altro istituto. È un enorme passo avanti in termini di trasparenza. Non dimentichiamo, poi, l'abolizione del tacito rinnovo: è una norma che ha dato un

grande incentivo alla competitività tra le compagnie assicurative, ma non solo. Ha contribuito a rendere i consumatori più consapevoli e "virtuosi" nella scelta della polizza auto: insomma, se ogni 12 mesi devo decidere se restare o meno con la mia assicurazione, sono più motivato ad effettuare ricerche ed informarmi sulle tariffe praticate dalle altre compagnie, che a loro volta abbasseranno i prezzi per conquistare nuovi clienti. È un circolo virtuoso di cui non tarderemo a raccogliere i frutti. Per quanto riguarda le norme introdotte nel recente Decreto Legge, invece, dovremmo attendere per vedere se entreranno realmente in vigore e se avranno risultati positivi, date le non poche polemiche che continuano a provocare.

#### Per chi è davvero conveniente la Scatola Nera?

In primo luogo per le assicurazioni, che possono monitorare lo stile di guida dei propri clienti e disporre di

una fonte di dati di fondamentale importanza. Ma soprattutto dei consumatori, che possono dimostrare di essere guidatori virtuosi e in questo modo abbassare il costo del premio assicurativo. Insomma, per tutti.

#### Visto i benefici, perché non dover considerare l'installazione di questo dispositivo obbligatorio?

Anche se non saremo obbligati ad installare la Scatola Nera, probabilmente è possibile che dovremo comunque farlo per evitare rincari sul costo della polizza assicurativa: in zone dove i costi dei premi sono alle stelle molti guidatori virtuosi hanno da tempo accettato di installare la scatola nera sulle loro vetture. Dal momento in cui il dispositivo sarà in funzione, il nostro comportamento alla guida sarà controllato e "pesato" per determinare il costo della polizza. Potrebbe essere la fine del bonus/malus: il nostro stile di vita potrebbe incidere di più che il numero di incidenti in cui si è coinvolti.

# Sicurezza e risparmio, due facce della stessa medaglia

Intervista con Massimo Rosa  
Amm. Delegato IL BROKER & Co. Srl

“Se in Italia la RCA costa il doppio o il triplo di altri Paesi europei comparabili per popolazione, numero di automobili e qualità delle strade è evidente che la motivazione del caro RCA debba essere estranea agli aspetti socio-demografici e infrastrutturali. Eppure gli italiani non sono cattivi guidatori o guidatori peggiori di altri popoli. Purtroppo invece gli italiani, o meglio una piccola parte degli italiani che con i propri comportamenti compromette l'immagine (e il portafogli) di tutti, sono artefici di un sistema nel quale la micro-truffa non viene socialmente stigmatizzata ma anzi tollerata o addirittura ritenuta una sorta di diritto”.

## Il caro polizze come fenomeno socio-culturale?

Assolutamente sì, ne sono convinto e le spiego perché. Si viene a creare un circolo vizioso: la RCA costa troppo perché troppi fanno i furbi e, ribaltando la prospettiva, molti si sentono in diritto di fare i furbi per auto-risarcirsi di una RCA che costa troppo. Il fenomeno è quindi sociale e culturale.

## Possibili interventi?

Ne basterebbe uno, uno soltanto. La telematica ci offre degli strumenti che, se ben utilizzati, possono divenire un vero e proprio deterrente alle piccole e grandi furbizie che, troppo spesso, caratterizzano l'automobilista italiano e l'indotto dell'industria dei sinistri costituito da periti, carrozzieri, un limitatissimo numero di intermediari poco etici fino ad arrivare addirittura alla criminalità organizzata. Conoscere non solo posizionamento, velocità, dinamica di crash ma anche gli stili di guida dei conducenti diviene da un lato un deterrente alla truffa e dall'altro, altrettanto importante, un incentivo ad una guida più sicura e consapevole.

## Telematica fa rima con Scatola Nera...

Sono da sempre un sostenitore della Scatola Nera che ritengo essere ad oggi l'unico strumento che può sensibilmente contribuire a rendere più giusta la RCA.

Viviamo in un sistema, la industry assicurativa, che “premia” o “penalizza” innanzitutto in base ai sinistri attraverso il meccanismo del bonus ma-

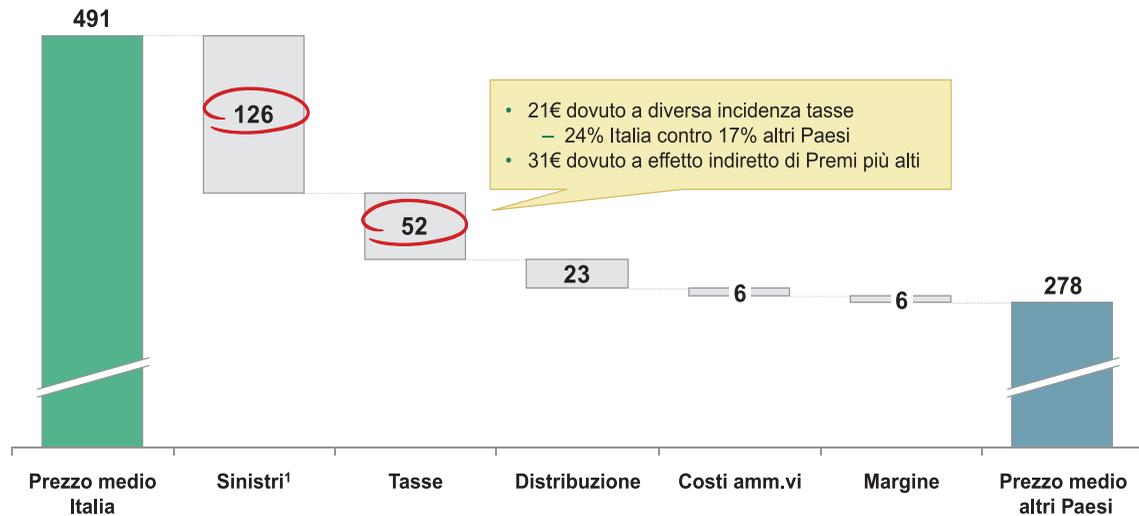


lus. Un meccanismo che guarda al passato per prevedere il futuro e quindi soggetto ad enormi possibilità di errore. Ci muoviamo inoltre in un sistema che basa i premi sulla sinistrosità di determinate aree geografiche, fasce di età, professioni, etc. Un sistema che penalizza un automobilista virtuoso solo perché giovane o napoletano o che incentiva un pirata della strada solo perché con esperienza o milanese. È del tutto evidente che questo sistema non è in grado di segmentare adeguatamente gli assicurati andando a formulare meccanismi pricing basati sulla bontà dello stile di guida e quindi sulla reale probabilità di sinistro con colpa.

Trovo quindi fondamentale ciò che può fare la Scatola Nera. E non focalizzarci solo sulla ricostruzione dei sinistri, che “dovrebbero” essere considerati come eventi eccezionali, ma anche e soprattutto sugli stili di guida nell'accezione più ampia possibile includendo non solo percorrenze, tipo-

## Sinistri e tasse i fattori chiave alla base dei maggiori costi rispetto agli altri Paesi

Media 2008-2012



Fonte: The Boston Consulting Group

logie di percorsi e aree geografiche ma anche, e soprattutto, rispetto dei limiti di velocità, aggressività della guida, tempi di reazione agli stimoli provenienti dalla strada e correttezza di queste reazioni.

### Renderla obbligatoria?

Personalmente credo nella semplice ricetta della black box obbligatoria di serie su tutti i mezzi di nuova immatricolazione. Per gli altri troverei sensato prevedere l'obbligatorietà immediata per alcune categorie quali mezzi pesanti, taxi, furgoni ad uso commerciale, etc. e l'obbligatorietà nel medio termine - magari gennaio 2016 - per tutto il parco circolante.

### Tanti meriti, tanti nemici, però...

Personalmente penso che una certa diffidenza sia umana e quindi accettabile.

Certo è che chi non ha nulla da nascondere dovrebbe essere intuitivamente in grado di capire che non ha nulla da temere. Ma, di contro,

la paura di essere controllati ha indubbiamente un suo peso anche nei confronti di chi non si renderebbe mai partecipe di una truffa assicurativa. D'altronde non mi risulta che ad oggi si sia fatta adeguata informazione e propaganda circa finalità ed utilizzo della Scatola Nera e meccanismi a tutela della privacy ad essa associati. Credo che questo sia un punto sul quale istituzioni e aziende del settore dovrebbero lavorare.

Diversa la posizione delle compagnie alle quali, logicamente, l'idea di dover sostenere i costi per acquisto, canoni, installazione e disinstallazione e, per di più, applicare una scontistica non è mai andata giù. Una posizione che da un lato può anche denunciare una certa miopia - abbattere significativamente i sinistri vorrebbe dire poter recuperare più che proporzionalmente i costi sostenuti - ma che dall'altro è legittima da parte di soggetti che giustamente aspirerebbero ad operare in un regime di libero mercato (che però libero mer-

cato comunque non è a causa dell'Obbligo a contrarre).

Poi ci sono i medici, i carrozzieri, i periti, gli intermediari assicurativi. Insomma, chi più ne ha più ne metta.

### Per finire...?

Intanto una considerazione. Il fatto che le compagnie ufficialmente contrarie poi nella realtà gli sconti li applichino, mi induce a pensare che per ottenere una serie di contropartite, più che a contrastare davvero il fenomeno Black Box. Che comunque - e in questo le compagnie hanno vinto - obbligatoria non è diventata.

Eppure la materia in sé non sarebbe tra le più complesse. Qui si tratta di creare una legge che contrasti fortemente le truffe e che, nel contempo, fornisca alle compagnie tutti gli strumenti necessari per premiare gli automobilisti virtuosi continuando a penalizzare i non virtuosi.

Vediamo se ci riuscirà il nuovo esecutivo.

**G**li elevati livelli tariffari dell'assicurazione RC Auto sono un vero e proprio salasso che coinvolge milioni di cittadini e che ha assunto una ulteriore connotazione di urgenza nell'attuale contesto di crisi economica del Paese. In 18 anni, aumenti del 245% per le auto e del 480% per le moto, con la RC Auto, che si mangia il 6,5% dello stipendio, il doppio della media Ocse e il triplo dell'Inghilterra.

l'intero mercato è subordinato alle tante volontà di apparire ed accontentare tutti a cui sono spesso soggetti i politici, ai tanti bastian contrario, ed ad alcune categorie professionali che della diminuzione delle tariffe poco importa, ma importa molto non vedere cadere i propri profitti.

#### **Viasat e Konsumer Italia insieme. Perché?**

In maniera molto diretta direi per la simpatia e la grande carica che esercita Domenico Petrone su chiunque incontri, ma sarebbe riduttivo dire solo questo proprio per Petrone e per la sua "creatura". Un polo di eccellenza tecnologicamente avanzato come il Gruppo Viasat, al di là delle proprie normali aspettative di business legate alla Scatola Nera, può comportare un importante elemento di ausilio alla sicurezza delle persone. Proprio su questo punto si sono accentrate le attenzioni di Konsumer: fornire ai propri iscritti un'applicazione che fosse direttamente correlata con la sicurezza delle persone. Sembra ci stiamo riuscendo.

#### **Una partnership per assicurare sicurezza a tutti, quindi?**

Assolutamente sì. La sicurezza resta il punto cardine centrale del nostro accordo. Certamente l'iscritto Konsumer godrà anche di una scontistica particolare sugli altri strumenti che Viasat offre all'utenza, ma quello che veramente caratterizza il nostro accordo è la capacità di dare sicurezza attraverso il diretto collegamento con la Centrale Operativa, indifferentemente con le forze di sicurezza.

I prossimi obbiettivi sono legati al nuovo modo di fare informazione e far conoscere la telemetria non solo per gli aspetti assicurativi, che comunque ci sono e da soli azzerano i costi iniziali, ma per quello che la telemetria può comportare nella sicurezza stradale e nel soccorso dei feriti. Un modo anche per assicurare risparmi alla collettività.

## Konsumer e Viasat, avanti insieme

Intervista con **Fabrizio Premuti**  
Presidente KONSUMER ITALIA



#### **Che livello di conoscenza hanno i consumatori sulla polizza assicurativa della propria autovettura?**

A differenza di qualche anno fa, oggi, grazie soprattutto a Internet, le informazioni sulla polizza sono a portata di un click. Certo questo non vuol dire che ogni consumatore sia un ottimo assicuratore di se stesso; non vuol dire che l'elemento prezzo sia stato superato dall'elemento garanzie e di conseguenza il prezzo sia, dell'intera polizza, elemento più conosciuto e ricercato prima di fare un contratto. Però siamo migliorati e stiamo migliorando.

#### **Quanto pesa sulle tasche dei consumatori la polizza RC Auto?**

Ovviamente il peso nel bilancio familiare o individuale è una conseguenza anche della capacità di reddito della persona o della famiglia. Siamo il Paese che in Europa ha il costo RC Auto più alto: siamo 1/3 sopra la media.

Altro elemento importante su cui riflettere: oggi in Italia circolano 3,5 - 4 milioni di veicoli non assicurati. Molti non stipulano la polizza per indolenza, altri per volontà a prescindere. Ma la maggioranza perché impossibilitati a pagare il premio richiesto, esoso, troppo alto per redditi normali.

#### **Oggi risparmiare si può grazie alla telematica e alla Scatola Nera. Ma risparmiare quanto?**

Sicuramente si potrebbe risparmiare se si profilasse una tariffa dedicata a chi si avvale di questa tecnologia; e si potrebbe anche in modo molto significativo superiore al 15-20%. Il problema è che il sistema dovrebbe godere di una diffusione capillare ed essere utilizzato da chi è più incline a comportamenti a rischio. Di fatto il beneficio di cui potrebbe avvalersi

**V**iasat lo dice da tempo. La Scatola Nera dovrebbe essere obbligatoria, almeno per quelli che hanno una classe di rischio elevato. Questo permette di azzerare le frodi alle Compagnie assicurative consentendo una trasparenza nella gestione dei sinistri e di ridurre le polizze RC Auto. Su questa posizione convergono ormai in molti, non solo le associazioni dei consumatori ...



## Azzerare le frodi con la telematica

Intervista con **Claudio Demozzi**

Presidente SNA - Sindacato Nazionale Agenti di Assicurazione

### **RC Auto prima e dopo la liberalizzazione. Cosa è cambiato?**

Sostanzialmente è cambiato tutto. Le Imprese assicuratrici hanno potuto affrontare il mercato in regime di libertà tariffaria e parzialmente anche normativa. I bilanci delle Compagnie ne hanno risentito positivamente, anche se il percorso per passare da un cronico deficit tecnico ad un avanzo, anche molto rilevante, di bilancio è stato lungo e tortuoso.

### **Perché i costi medi delle tariffe sono così alti?**

Perché purtroppo, la liberalizzazione in Italia, nel settore della RCA, ha funzionato alla rovescia, cioè non ha innescato un effetto virtuoso a vantaggio dei consumatori, ma si è limitata a garantire alle Compagnie il recupero dei deficit tecnici ed il consolidamento dei risultati economici, oggi ottimi. Non si è innescata la corsa al miglioramento tariffario e normativo dei prodotti RCA, anche per la mancanza cronica di players. In Italia, come no-

to, il numero delle Compagnie che operano sul mercato è sottodimensionato, al punto da costituire un caso di studio a livello europeo. Come se questo non bastasse, l'iper concentrazione del mercato supera abbondantemente e pericolosamente quella media europea. Basti pensare che i primi cinque Gruppi assicurativi in Italia detengono una quota di mercato che supera l'80%.

In una simile situazione, nessuna liberalizzazione tariffaria può produrre gli effetti sperati, senza un deciso intervento strutturale sull'offerta assicurativa a tutti i livelli.

### **Come valuta il fenomeno delle tante auto che circolano non assicurate?**

In alcune zone geografiche questo fenomeno è la naturale, ovvia, conseguenza del livello eccessivo delle tariffe. Non si può immaginare che un padre possa spendere tre o quattromila euro per pagare l'assicurazione RCA al figlio diciottenne che ha ap-

pena acquistato la sua prima auto. In altri casi probabilmente sarà necessario intervenire sull'aspetto culturale della popolazione locale, forse poco sensibilizzata alle conseguenze dirette, a carico dei danneggiati, derivanti dalla diffusione crescente di auto prive di assicurazione RCA. In entrambi i casi, i provvedimenti "caccia evasori" sono utili, ma non bastano.

### **Lei caldeggia un "consistente risparmio per chi monta la Scatola Nera". Consistente quanto?**

Se lo scopo deve essere azzerare le frodi, la Scatola Nera dovrebbe far parte della dotazione di serie di ogni veicolo, come accade per gli aerei, per le navi ecc. Se invece conveniamo che il fenomeno frodi incide in maniera poco significativa, allora possiamo lasciare alla libertà di mercato offrire o meno polizze con la Scatola Nera. Certo, in questo caso, dovremmo prevedere che tutti i costi rimanesse a carico della Compagnia, che fosse garantita la mobilità del cliente e quindi la trasferibilità della Scatola Nera, che fosse garantito al cliente uno sconto consistente. Quanto? Alcuni esperti, che riconoscono alla Scatola Nera la capacità di azzerare le frodi, valutano al di sopra del 20-25% lo sconto che potrebbe essere praticato se, come più volte sostenuto dalle imprese, il fenomeno frodi in realtà fosse molto più rilevante di quanto registrano i dati ufficiali.

**E**sasperate. Così sono le associazioni dei consumatori quando si parla del caro-polizze RC Auto. Da troppi anni vanno a denunciare l'assoluta straordinarietà di questo che è un fenomeno tutto italiano. Ma se fino a non molto tempo fa sembrava che le loro denunce non fossero recepite da nessuno, ora il clima sembra almeno cambiato. Anche se poi i risultati sono ancora pochi.

Abbiamo voluto sentire qual è la loro opinione su quanto sta avvenendo nel nostro Paese, sul dibattito che si è aperto, sull'imporre una scontistica per legge, sul ruolo della Scatola Nera ed anche sul ruolo che gioca nella partita tutto il movimento associativo.

## “Pacchetto” RC Auto si attendono novità



### La svolta è necessaria

A cura del **MOVIMENTO CONSUMATORI**



**U**na svolta è necessaria: le polizze RC Auto in Italia costano il 30% in più della media europea. Ciò non soltanto è insopportabile per i bilanci familiari, ma incide anche sul grave fenomeno dell'elusione assicurativa: oggi il 18% dei veicoli (quasi 1 su 5) circola senza copertura assicurativa. Per queste ragioni condividiamo il giudizio dell'IVASS: le tariffe RC Auto rappresentano un'emergenza che deve essere aggredita senza più rinvii o alibi. Il decreto "Destinazione Italia" sembrava l'occasione giusta, ma poi l'art. 8, contenente la riforma dell'RC Auto, è stato

stralciato, e le norme in esso contenute sono state riproposte in un Ddl separato. Temiamo che questo possa portare ad un nulla di fatto ancora per molto tempo, e che la riforma, che sembrava a un passo, venga rinviata sine die. Ora aspettiamo di sapere cosa ne vorrà fare il nuovo Governo. In passato, con l'obiettivo di fare diminuire i costi, il legislatore aveva puntato, senza successo, sulla leva della concorrenza. Le norme di cui stiamo parlando tentano invece di aggredire i costi generati

da prassi improprie e collusioni che da decenni si sono stratificate lungo la filiera dei risarcimenti. Quel 23%, indicato dal Ddl rappresenta la somma degli sconti automatici e pre-determinati che, sarà possibile ottenere accettando alcune clausole contrattuali che le compagnie assicurative saranno obbligate a proporre: installazione della Scatola Nera; risarcimento in forma specifica presso autoriparatori convenzionati; divieto di cessione del diritto al risarcimento; assistenza da medici convenzionati. Ciascuna di queste clausole sarà facoltativa per l'assicurato, e, se accettata, determinerà una fetta dello sconto totale.

Si tratta di strumenti che, a nostro avviso, vanno nella giusta direzione: quella di contrastare i costi impropri della filiera, consentendo un risparmio ai cittadini a fronte di un mino-

re costo generale dei sinistri.

Cosa pensiamo della Scatola Nera? Condividiamo il giudizio di utilità dello strumento e della sua valenza probatoria. Poiché il costo dell'apparecchio e la sua installazione sono a carico delle compagnie assicuratrici, sarà bene risolvere da subito, sul piano normativo, un possibile problema di "portabilità" nel caso in cui si decida di cambiare assicurazione. In prospettiva potrà essere utile arrivare all'installazione di serie da parte delle case automobilistiche. Ciò risolverebbe ogni questione di portabilità, darebbe certezza sulla rispondenza ai criteri di omologazione e determinerebbe anche un abbattimento dei costi di produzione e quindi del prezzo finale.

Rispetto all'iniziativa di intervenire per legge, le associazioni hanno posizioni diverse fra loro. Noi riteniamo

che la priorità – direi l'emergenza – sia riportare i prezzi delle polizze a livelli accettabili e sostenibili. Le compagnie assicurative hanno sempre attribuito l'alto livello dei premi al costo dei sinistri e al fenomeno delle frodi e dei costi gonfiati lungo la filiera del risarcimento, composta, oltre che dall'assicurato, anche da agenti, periti, liquidatori, autoriparatori, medici legali, avvocati, agenzie di infornistica, ecc. Le imprese assicuratrici non hanno però mai fatto nulla per contrastare quanto denunciavano, preferendo la via più semplice: scaricare i costi sui loro clienti. Ora il livello è però diventato insostenibile, e richiede una terapia d'urto. Vigileremo affinché la riforma non rimanga insabbiata e contrastremo chi volesse giocare al rinvio permanente al fine di conservare lo status quo.

## RC Auto: ora gli sconti

A cura di [CITTADINANZATTIVA](#)

**I**l caro delle polizze RC Auto rappresenta, oltre che un problema sociale conclamato, anche una vera minaccia: è nota infatti la diffusione del fenomeno truffaldino della contraffazione dei contrassegni (venduti a consumatori ignari) e dell'odiosa, e purtroppo sempre più diffusa prassi, di fare completamente a meno del contrassegno assicurativo. Ci stiamo inoltrando in un terreno pericoloso, dove si rischia di compromettere i concetti fondamentali per la vita comune come quello della mutualità.

In considerazione dell'annosità della questione e delle potenti lobby coinvolte, siamo molto perplessi sulla possibilità di esser di fronte ad una svolta, e ne è riprova la chiac-

chierata e controversa genesi di quello che è poi stato stralciato dal decreto "Destinazione Italia", per essere inserito in un disegno di legge, che come è noto, ha un iter legislativo diverso.

A nostro avviso, le proposte a vantaggio dei consumatori erano migliorabili nel decreto e lo sono tuttora nel ddl. Vengono riprese le medesime opzioni di scontistica nel caso il consumatore sottoscriva delle clausole particolari, opzionali se manterranno la formulazione originaria, fino ad uno sconto massimo del 23%. Un merito certo dell'iniziativa è quella di quantificare una scontistica.

La Scatola Nera rappresenta la soluzione più chiara al problema del caro tariffe, giustificato dai più dal



tasso di incidentalità particolarmente elevato (in specifiche zone). Inoltre, l'introduzione del dispositivo potrebbe concorrere notevolmente ad incrementare la sicurezza sulle nostre strade, inducendo una maggiore attenzione alla guida. Per questi motivi ci siamo sempre espressi in suo favore, fin dall'originaria introduzione, che ormai risale al dl 1/2012, legge di conversione 27/2012 (art. 32) che ad oggi resta ancora sulla carta, mancando parte dei provvedimenti necessari per l'attuazione di quanto introdotto.

Noi di Cittadinanzattiva portiamo avanti le nostre proposte, che vanno oltre la disputa sorta intorno all'"ex" art.8 di "Destinazione Italia". Ci troviamo in un ambito controverso che il Legislatore prova ormai da tempo a regolamentare. Ciò nonostante, modifiche interessanti sono state introdotte come, solo per citarne alcune, l'abolizione del tacito rinnovo, la dematerializzazione del contrassegno assicurativo, l'attribuzione di ulteriori poteri all'IVASS, ma molto ancora resta da

fare e, a nostro avviso, una prima sfida sarebbe rendere operativo quanto già legiferato. In particolare ci riferiamo al contratto base, introdotto dal dl 179/2012 (art.22), di cui era stato emanato anche lo schema di decreto attuativo, presentato ormai circa un anno fa, ma ad oggi non offerto ai consumatori; la necessità di individuare un nuovo criterio per calcolare le compensazioni tra le assicurazioni, introdotta con l'art.29 del dl 1/2012, ma ancora "in progress". Sottolineiamo infatti, come intervenire a favore della competitività tra le imprese possa favorire il consumatore e garantire un miglior funzionamento dell'intero sistema.

In particolare, per quanto riguarda ciò che è proposto nel disegno di legge approvato dal CDM del 6 febbraio scorso, a nostro avviso ci sono i margini per aprire una discussione con le parti in causa per valutare come incanalare gli spunti più interessanti, ma già il fatto che si tratti di un disegno di legge lascia intendere che la strada sarà lunga e tutta in salita.

## La Scatola Nera? Obbligatoria

A cura di  
FEDERCONSUMATORI

**S**ul tema RC Auto la tanto invocata svolta non è poi così facile perché i problemi sono tanti così come gli interessi coinvolti. Comunque adesso la trasformazione del decreto legge in disegno di legge, sempre che il nuovo Governo intenda portarlo avanti, ci permetterà di esaminare i vari punti e di cercare una definitiva formulazione sulle varie proposte. E se il disegno di legge, così formulato, sarà approvato sicuramente ci sarà la possibilità per gli assicurati virtuosi di ottenere sconti sensibili.

Ruolo centrale è la Scatola Nera per la quale Federconsumatori è da sempre favorevole. Anzi le dirò di più: se si riuscirà ad obbligare le aziende automobilistiche ad installarle di serie, si elimineranno tutti i problemi relativi al costo della installazione e/o disinstallazione. Non tutte le Associazioni sono schierate sulle stesse posizioni; si tratta di difendere sia i danneggiati sia gli assicurati. Noi riteniamo che non possiamo difendere tutti allo stesso modo sapendo che per ridurre le tariffe, da qualche parte si dovranno ridurre i costi.

Riteniamo che le Compagnie Assicuratrici siano responsabili perché hanno scaricato il costo della incapacità a contrastare le frodi, su tutti gli automobilisti, praticando RC Auto più elevate d'Europa. Ci aspettiamo ora un sussulto di responsabilità.

Detto ciò e premesso che nessuno ha intenzione di ridurre i risarcimenti diretti dei danneggiati, si dovranno necessariamente ridurre i costi indiretti: contenzioso abnorme, interventi non indispensabili di periti e consulenti. Oltre alle truffe e ai sinistri falsi, si dovrà affrontare il problema dei sinistri gonfiati.

## Tariffe ingiustificabili, Italia al top UE

A cura di ADUSBEF

**S**embra tutti si siano accorti del problema sociale dell'RC Auto. Meglio tardi che mai. Ma se di svolta vogliamo parlare, sarà vera svolta quando si realizzerà l'incrocio dei dati in possesso delle compagnie di assicurazioni, dell'ACI, della Motorizzazione, attraverso un'unica banca dati e quindi si smaterializzerà anche il bollo e i contrassegni assicurativi per un vero controllo informatico in grado di scoprire le truffe e colpire i truffatori.



Il nuovo provvedimento va nella giusta direzione di prevedere una scontistica effettiva per quanti adempiono ad alcune clausole quali ad esempio l'adottare per il proprio veicolo la Scatola Nera. Ne consegue che ogni taglio delle tariffe RC Auto ci vede estremamente favorevoli anche perché va a ridurre quel divario rispetto agli altri Paesi europei. Verificheremo se gli sconti che effettueranno le assicurazioni saranno veramente concorrenziali.

Dicevamo della Scatola Nera. Ad oggi l'utilizzo di questo dispositivo

è ancora troppo limitato. Noi crediamo che ci si debba aprire anche ad altri sistemi tecnologici portatili visto che l'80% degli italiani possiede un cellulare e che il 60% possiede uno smartphone. Questi possono contribuire insieme alla Scatola Nera a combattere il sistema, particolarmente diffuso nel nostro Paese, delle frodi ai danni delle compagnie.

Adiconsum ha sostenuto con forza i provvedimenti in materia riduzione RC Auto. Siamo convinti che essi debbano essere implementati per

abbattere il differenziale medio dei 217 euro in più che gli automobilisti italiani pagano rispetto ai cittadini europei. In questo senso abbiamo chiesto un incontro tra le Compagnie di assicurazione, le associazioni Consumatori e altri soggetti come i carrozzieri per debellare il mercimonio delle polizze false spesso "patrimonio" della criminalità organizzata e tutto ciò che favorisce le frodi e quanto ad esse correlato che inevitabilmente va ad incidere sul costo finale della polizza RC auto a carico del consumatore.

## Bene il DDL, ora avanti spediti

A cura di **ADOC**



**D**opo il passo falso del decreto Destinazione Italia, in cui era stato previsto lo stralcio delle norme sull'Rc Auto, una buona notizia per i consumatori: il Ddl dedicato che ripropone le norme contro il caro assicurazioni tra cui la possibilità di installare una Scatola Nera che comporterà uno sconto sulle tariffe pari al 7%.

Appreziamo lo sforzo immediato del Governo Letta nel ripresentare in un Ddl le norme contro il caro RCA, bisogna ora vedere se la strada verrà ripresa dal nuovo esecutivo. A nostro avviso la novità più importan-

te riguarda l'introduzione della Scatola Nera, che potrebbe non solo favorire un calo delle altissime tariffe ma fornire un importante elemento di garanzia per i consumatori. Ricordiamoci che l'importo medio annuo di un'assicurazione si attesta sui 600 euro per veicolo, il 27% in più della media europea, l'80% in più della Germania e della Spagna, molto più del doppio rispetto alla Francia. E' quindi fondamentale prevedere interventi atti a ribassare drasticamente i costi delle polizze, riportandoli almeno nella media europea, equiparando in primis i costi sostenuti da Nord e Sud, con gli utenti del Meridione pesantemente penalizzati.

Non solo. La Scatola Nera avrebbe il merito di far emergere dal buio quei 4 milioni di veicoli sprovvisti di Rc Auto, un fenomeno estremamente pericoloso e in espansione, soprattutto nel Sud. E sono in aumento le auto circolanti immatricolate all'estero, in particolare quelle di grossa cilindrata, vere e proprie vetture "fantasma" che mettono in pericolo la sicurezza stradale e eludono il fisco. Difatti i conducenti e proprietari delle auto con targhe straniere non pagano il bollo auto né i premi assicurativi, non subiscono la revoca o sospensione della patente né la sottrazione di punti (tranne in caso di contestazione immediata) e di conseguenza non pagano la sanzione amministrativa, passano praticamente inosservati sotto le telecamere di tutor, ztl e autovelox. Restano praticamente impuniti. Inoltre, in caso di incidente, chi resta coinvolto con un'auto straniera è costretto a rivolgersi all'Ufficio Centrale Italiano, in quanto né la constatazione amichevole né i tradizionali canali assicurativi sono percorribili.

Ad ogni modo vigileremo sulla reale attuazione delle norme previste, intervenendo prontamente in caso di ogni difformità da quanto previsto nel Ddl.

**Q**uanti sono gli incidenti stradali verificatisi sulla rete stradale nazionale nell'anno 2012? Quale la loro gravità? Quante le persone coinvolte? Quali le cause? È il Rapporto Aci/Istat a fornirci tutte le risposte.

# Incidenti stradali: dove, chi, come e quando

A cura di ACI/ISTAT

## INCIDENTI: QUANTI?

Nel 2012 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia sono stati 186.726 e hanno causato il decesso di 3.653 persone, mentre altre 264.716 sono rimaste ferite. Ogni giorno, durante il 2012, si sono verificati in media 512 incidenti stradali, che hanno comportato lesioni alle persone e, in particolare, la morte di 10 individui e il ferimento di altri 725.

Rispetto al 2011, si riscontra una diminuzione del numero di incidenti (-9,2%), feriti (-9,3%) e morti (-5,4%).

In Italia, continua il trend discendente del numero dei morti, già registrato nella precedente decade. Tra il 2001 e il 2012, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati, infatti, da 263.100 a 186.726, con un calo complessivo del 29%; i morti sono passati da 7.096 a 3.653 (-48,5%) e i feriti da 373.286 a 264.716 (-29,1%).

## INCIDENTI: DOVE?

Sulle strade urbane si sono verificati 141.715 incidenti (75,9% del totale), che hanno causato 191.521 feriti (pari al 72,3% del totale) e 1.562 morti (pari al 42,8% del totale).

Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.398 (pari al 5,0% del totale) con 15.852 feriti (6,0% del totale) e 330 decessi (9,0% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, sono avvenuti 35.613 incidenti, che hanno causato 57.343 feriti e 1.761 morti (19,1%, 21,7% e 48,2% dei rispettivi totali).

L'indice di mortalità conferma che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,94 decessi ogni 100 incidenti (4,73 nel 2011). Sulle autostrade l'indice di mortalità è pari a 3,51 (3,13 nel 2011). Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,10 morti ogni 100 incidenti.

## INCIDENTI: QUANDO?

Il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato a giugno (18.524), mese in cui si registra anche la media giornaliera più alta (617); il maggior numero di morti si è invece rilevato a luglio, con 406 casi in termini assoluti e 13 in media giornaliera. L'indice di mortalità risulta, infine, più elevato nel mese di agosto (2,33 morti ogni 100 incidenti).

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti, mentre il sabato presenta la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (620, pari al 17,0% del totale).

La distribuzione di incidenti stradali conferma gli andamenti del 2011: un primo picco si riscontra tra le 8 e le 9 del mattino; un secondo picco si osserva alle 13 in corrispondenza dei tragitti scuola-casa e in relazione alla mobilità di alcune categorie di lavoratori che usufruiscono dell'orario non continuato. La punta massima di incidentalità si registra, però, tra le 18 e le 19, ora di punta per l'aumento del traffico legato agli spostamenti dal luogo di lavoro verso l'abitazione.



### INCIDENTI: COME?

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (73,4%). I restanti casi (26,6%) vedono coinvolti veicoli isolati. Nell'ambito degli incidenti tra veicoli, la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale, seguita dal tamponamento.

L'indice di mortalità mostra come lo scontro frontale sia la tipologia più pericolosa (5,22 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada (4,23 decessi ogni 100 incidenti), dall'urto con ostacolo accidentale (3,81 decessi ogni 100 incidenti), e dall'investimento di pedone (2,82 decessi ogni 100 incidenti).

### INCIDENTI: PERCHÉ?

Le circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone si presentano sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente. Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 44,0% dei casi. Il comportamento scorretto del pedone (8.028 casi) pesa per il 3,5% sul totale delle cause di incidente.

### INCIDENTI: CHI?

I morti in incidenti stradali sono stati 3.653, 2.933 maschi e 720 femmine. Per i maschi, la classe di età in cui si registra il maggior numero di decessi è quella compresa tra i 35 e 39 anni, seguita, con numerosità pressoché analoghe, dalle fasce di età 20-24 e 40-44 anni. Valori molto elevati si riscontrano, comunque, per tutte le età comprese tra i 20 e i 44 anni. Per le femmine, benché i livelli di mortalità

siano molto più contenuti di quelli dei maschi (con proporzione di 1 su 4 in termini assoluti), i picchi nel numero di decessi si registrano per la classe di età 20-24 anni e per le età più anziane 70-74 e 80-84 anni. Per le donne, la frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggior coinvolgimento in incidenti stradali di persone anziane, decedute nel ruolo di pedone. Per quanto riguarda i feriti, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, sono quelle comprese tra i 15 e i 39 anni, con un picco nella classe di età 20-24. Gli uomini risultano, ad ogni modo, più penalizzati delle donne sia fra i morti sia fra i feriti.

Il pedone è uno dei soggetti più deboli fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il valore massimo si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni (92) per quanto riguar-

da i morti, mentre per i feriti (1.544) in quella tra 75 e 79 anni.

### INCIDENTI: COSA?

Le autovetture rappresentano la categoria di veicolo maggiormente coinvolta negli incidenti stradali, essendo il 66,3% dei veicoli incidentati (230.184 in valore assoluto). Seguono i motocicli, corrispondenti al 13,6% (47.311 in valore assoluto), gli autocarri, le biciclette e i ciclomotori (rispettivamente il 6,7%, il 5,2% e il 5,0% del totale dei veicoli coinvolti in incidente stradale). I conducenti e i passeggeri morti in autovetture a causa di incidente stradale sono pari al 52,9%, mentre quelli rimasti feriti rappresentano il 61,3% del totale. Le vittime della strada su motocicli, pur essendo di meno di quelle su autovetture, rappresentano il 26,6% dei decessi, quota molto importante della mortalità complessiva.

**Viasatz**  
Safety Security Services S

Il nuovo satellitare  
di Sicurezza & Protezione  
Viasat che ti fa risparmiare  
sull'assicurazione

Scarica Viasat app5  
www.viasatonline.it  
800 691 691

# Sicurezza stradale, responsabilità condivisa

Intervista con **Sergio Dondolini**

Direttore Generale per la Sicurezza Stradale **MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

**N**egli ultimi dodici anni il numero di decessi su strada si è ridotto costantemente e in modo significativo, dimezzandosi quasi. Si è passati dai 7096 morti del 2001 ai 3653 del 2012. Analogamente, positivo è stato il trend registrato, nel periodo dal 2002 al 2012, per quanto riguarda i feriti e gli incidenti con danni alle persone. Come mostrano questi dati i risultati ad oggi sono stati incoraggianti anche se ancora molto c'è da fare. L'attuale situazione non deve infatti essere considerata un punto di arrivo ma di partenza ai fini del raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di riduzione della mortalità al 2020.



## **La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa. Stanno facendo tutti la loro parte?**

I risultati raggiunti sono frutto di un progressivo cambiamento che ha interessato e che interessa tutte le componenti del sistema: l'infrastruttura stradale, i veicoli circolanti, il comportamento degli utenti. Un ruolo rilevante del lavoro svolto è da attribuirsi al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed alle misure eseguite attraverso i suoi programmi di attuazione. Questi hanno portato alla realizzazione sul territorio di numerosi interventi finalizzati alla sicurezza. Molta efficacia hanno avuto anche le misure di carattere legislativo introdotte, dalla patente a punti all'inasprimento delle sanzioni per comportamenti a elevato rischio fra i quali ricordo quelli per guida sotto l'effetto di alcool.

Tra le azioni di prevenzione è da ricordare il forte aumento dei controlli per guida in stato di ebbrezza e della velocità media che ha costituito un elemento fortemente efficace per contribuire al miglioramento della sicurezza stradale sulle autostrade. Allo stesso modo sono da ricordare le molteplici iniziative realizzate, dalla formazione, alle campagne informative, nazionali e locali, che hanno contribuito a rendere gli utenti maggiormente consapevoli e responsabili rispetto al passato.

## **Obiettivo sicurezza 2020. Come si colloca l'Italia nell'Unione Europea a 27?**

Con il nuovo Programma 2011-2020 l'Europa ha chiesto ai suoi Stati Membri di contribuire alla riduzione di un ulteriore 50% del numero di morti rispetto al 2010. L'Italia, in accordo con

l'indirizzo comunitario, ha aggiornato la propria strategia attraverso la revisione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020 che propone un obiettivo generale di riduzione dell'incidentalità e diversi obiettivi specifici per particolari categorie "a maggior rischio".

L'obiettivo generale del Piano è la riduzione del 50% del numero di decessi sulle strade entro il 2020, rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010. Per le categorie a maggior rischio individuate, sono fissati obiettivi specifici di riduzione del numero di morti: pedoni (-60%), ciclisti (-60%), utenti delle 2-Ruote a motore (-50%) e utenti coinvolti in incidenti in itinere (-50%).

Inoltre, per tutelare una categoria particolarmente vulnerabile, dall'elevata valenza sociale, nel PNSS Orizzonte 2020, è stato fissato un obiettivo tendenziale pari a zero per i bambini prevedendo che "sulla strada nessun bambino deve morire".

### In Europa si punta forte sul Progetto eCall ...

Un forte impulso alla effettiva diffusione del servizio di chiamata di emergenza a bordo dei veicoli (e-call) è stato operato dall'Unione Europea con la direttiva 2010/40 del luglio 2010 in materia di diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale.

L'art. 3, lettera d) della direttiva, in particolare, individua come azione prioritaria la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile. Nell'aprile 2013, inoltre, è stato pubblicato il Regolamento delegato n. 305/2012/UE che integra la citata direttiva proprio su questa materia.

La tecnologia è matura e la normativa nazionale e comunitaria si sta definendo sempre meglio; restano comunque in piedi notevoli problemi di natura organizzativa legati al fatto

## I PEDONI, CATEGORIA A RISCHIO

MESI	Totale		Totale
	Maschi	Femmine	
MORTI			
Gennaio	30	26	56
Febbraio	24	6	30
Marzo	19	17	36
Aprile	20	11	31
Maggio	26	18	44
Giugno	24	18	42
Luglio	30	14	44
Agosto	32	16	48
Settembre	24	10	34
Ottobre	41	24	65
Novembre	39	26	65
Dicembre	48	21	69
<b>Anno</b>	<b>357</b>	<b>207</b>	<b>564</b>
FERITI			
Gennaio	868	1.019	1.887
Febbraio	730	788	1.518
Marzo	788	917	1.705
Aprile	663	750	1.413
Maggio	796	924	1.720
Giugno	692	892	1.584
Luglio	727	808	1.535
Agosto	611	728	1.339
Settembre	728	828	1.556
Ottobre	992	1.080	2.072
Novembre	974	1.255	2.229
Dicembre	1.000	1.194	2.194
<b>Anno</b>	<b>9.569</b>	<b>11.183</b>	<b>20.752</b>

Fonte: ACI / ISTAT - Anno 2012

che esiste una competenza incrociata di molti attori: i car maker, i costruttori di Black Box per l'after market, le forze di polizia, i gestori dei servizi di primo soccorso, i gestori di telefonia mobile, i gestori e i concessionari delle infrastrutture stradali, il gestore dell'Archivio Nazionale dei Veicoli, etc..

Insomma emerge una necessità di azione sinergica di molti soggetti, privati e pubblici, che dovrà necessariamente trovare, al più presto, un tavolo comune di confronto.

### In Italia si parla generalmente di Scatola Nera e non tutti ne percepiscono i benefici.

Sono trascorsi ormai oltre dieci anni da quando le prime "Scatole Nere"

cominciarono ad essere installate a bordo dei veicoli stradali; oggi sono quasi 3 milioni. La tecnologia si è evoluta: i dispositivi non sono molto più grandi di un comune pacchetto di sigarette e i dati da questi registrati e trasmessi sono sempre più precisi ed affidabili. Si tratta in sostanza di apparecchiature in grado di misurare le accelerazioni e la posizione del veicolo su cui sono installate e di trasmettere queste informazioni tramite la rete di telefonia mobile.

Il Ministero ha sempre creduto nel forte potenziale associato alla diffusione delle Scatole Nere ed ha avviato – già da alcuni anni – una stretta collaborazione con i principali gestori (Telematic System Provider) al fine di supportare al meglio la propria attività di monitoraggio del traffico ed infomobilità svolta dal CCISS. È di tutta evidenza, però, che l'intero settore – proprio al fine di sviluppare al meglio tutte le sue potenzialità – abbia bisogno di una più chiara ed incisiva azione di regolazione e di governance da parte dello Stato; molti passi si stanno compiendo in questa direzione ma il cammino è ancora lungo e non privo di ostacoli.

Il pieno coordinamento tra i diversi attori è iniziato e dovrà continuare e rafforzarsi per dare completamente i suoi frutti. Se esiste un settore in cui la partecipazione attiva e responsabile di tutte le componenti della società civile è indispensabile, questo è proprio la sicurezza stradale.

Grazie al Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale si è cercato di promuovere ed ampliare la partecipazione dei soggetti che cooperano al miglioramento della sicurezza sulle strade ed importanti risultati sono stati conseguiti. Ciò è avvenuto attraverso la condivisione a tutti i livelli degli obiettivi e delle strategie. Occorre quindi proseguire sulla strada già intrapresa cercando di rendere sempre più consolidato questo percorso.

# eCall obbligatorio entro il 2015

Intervista con **Marco Cherri**  
EENA ITALIA

**N**onostante i progressi compiuti e gli accordi tra le varie parti interessate per quanto concerne l'attuazione del sistema eCall, la Commissione Europea ritiene che la sua diffusione sia ancora limitata. Eppure l'introduzione di questo sistema per lo sviluppo dell'assistenza nelle emergenze stradali salverà molte vite e ridurrà le spese sociali attraverso la tempestiva notifica e localizzazione degli incidenti stradali e la conseguente immediata risposta dei servizi di emergenza. Ecco allora che l'Ue lancia la sfida ai paesi membri: il sistema eCall deve essere obbligatorio entro il 2015.



## **Quali gli obiettivi del sistema eCall?**

L'obiettivo del sistema eCall è quello di migliorare la sicurezza stradale e di

salvare molte vite umane, andando a comprimere i tempi di soccorso alle persone vittime di un incidente o che abbiano avuto un malore, sostanzial-

mente permettendo ai sanitari di agire nella "golden hour", la prima ora è infatti cruciale a permettere un soccorso efficace.

## **E quali i vantaggi?**

Primo tra tutti quello della localizzazione, molto spesso infatti chi chiede soccorso dopo un incidente o a causa di un malore, non sa riferire da dove chiama. Poi il sistema eCall si attiva automaticamente se c'è un incidente, non c'è quindi la necessità che altri chiamino i soccorsi.

Inoltre il mio pensiero va spesso a quelle persone che vengono ritrovate nelle scarpate o in zone isolate dopo giorni dall'incidente, con eCall si salverebbero senza ombra di dubbio.

## **Come funziona?**

Viene collocata a bordo del veicolo una specie di Scatola Nera, con un modulo GSM che è collegato ad una antenna satellitare GPS ed al sistema vivavoce dell'auto. In caso di urto, con l'attivazione degli stessi sensori

## INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER REGIONE

REGIONI	2011			2012		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	13.254	320	19.332	12.155	284	17.560
Valle d'Aosta Vallée d'Aoste	299	9	398	295	11	402
Lombardia	37.130	532	50.838	35.398	540	48.759
Trentino-A.Adige	2.991	58	3.925	3.244	73	4.289
Friuli-Venezia-Giulia	3.604	84	4.697	3.459	84	4.567
Liguria	9.292	80	11.785	8.752	88	11.239
Emilia Romagna	20.415	400	27.989	18.263	376	24.823
Toscana	18.672	265	24.876	16.911	248	22.780
Umbria	2.856	61	4.079	2.358	50	3.400
Marche	6.535	129	9.465	5.463	99	7.969
Lazio	26.892	425	37.509	23.647	376	32.903
Abruzzo	4.058	83	6.221	3.639	88	5.476
Molise	639	19	1008	574	19	944
Campania	10.225	243	15.294	9.575	224	14.606
Puglia	12.101	271	20.263	10.219	264	16.453
Basilicata	1.054	37	1.780	932	49	1.604
Calabria	2.989	104	5.116	2.706	110	4.596
Sicilia	13.283	271	20.129	11.726	218	17.633
Sardegna	3.785	100	5.798	3.415	85	5.189
<b>ITALIA</b>	<b>205.638</b>	<b>3.860</b>	<b>292.019</b>	<b>186.726</b>	<b>3.653</b>	<b>264.716</b>

Fonte: ACI / ISTAT

to HeERO che vede coinvolta la Presidenza del Consiglio dei Ministri e altri partners.

### Ci sono realtà come Viasat che già utilizza questa tecnologia da anni. Come valorizzare questo patrimonio?

eCall è un sistema che permette il funzionamento in ogni paese d'Europa, utilizzando il Numero Unico di Emergenza Europeo 112, accessibile ovunque gratuitamente e con qualsiasi operatore di rete GSM. Il sistema eCall può essere arricchito da partner come Viasat, offrendo servizi aggiuntivi interfacciati col sistema eCall, ad esempio il soccorso dei veicoli che trasportano sostanze pericolose per permettere l'invio di un soccorso specializzato (sostanze chimiche o radioattive), oppure per gli utenti che hanno specifiche patologie si potrebbero immediatamente rendere disponibili ai medici che intervengono sulle condizioni sanitarie di un paziente (malattie croniche, cardiopatie, etc.), anche in lingua straniera se necessario. Per Viasat è possibile contribuire a migliorare la qualità del soccorso, in tutta Europa.

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER GRANDI COMUNI			
GRANDI COMUNI	2012		
	Incidenti	Morti	Feriti
Torino	3.358	26	5.009
Milano	10.758	61	14.255
Verona	1.458	15	1.852
Venezia	730	10	1.042
Trieste	817	6	1.006
Genova	4.283	21	5.376
Bologna	1.944	22	2.470
Firenze	2.772	16	3.456
Roma	15.782	154	20.670
Napoli	2.199	34	2.957
Bari	1.882	13	2.511
Palermo	2.464	18	3.285
Messina	806	9	1.201
Catania	1.199	15	1.495
<b>Totale</b>	<b>50.452</b>	<b>420</b>	<b>66.585</b>

Fonte: ACI / ISTAT

dell'airbag (almeno 2 dei sensori d'urto presenti sui veicoli), parte una chiamata voce al Numero Unico di Emergenza Europeo 112. La chiamata alla centrale del 112 trasmette in via telematica, come un vecchio modem, tutte le informazioni essenziali (MDS: dove è avvenuto l'incidente, il tipo di veicolo coinvolto, quali sensori sono stati attivati, etc.), poi collega immediatamente l'operatore del 112 con gli occupanti del veicolo che possono così riferire cosa sia realmente successo e di che aiuto necessitano. Ovviamente se l'operatore del 112 non riesce a stabilire un contatto voce, invierà il soccorso sanitario e tecnico senza esitare.

eCall può anche essere attivato manualmente dagli occupanti del veicolo in caso di malore, premendo l'apposito pulsante.

Le chiamate eCall sono sempre identificabili dalle centrali del 112, in quanto la codifica di inoltro della chiamata da parte degli operatori è differente da quella di una chia-

mata standard col telefono cellulare o fisso.

### Cosa è necessario per una maggiore diffusione dell'eCall?

eCall non può funzionare senza che siano attivate in tutta Italia delle Centrali Operative del 112 capaci di ricevere queste chiamate, decodificando sul canale voce la trasmissione dati che contiene il MDS (Minimum Data Set), ossia le informazioni di localizzazione e sul veicolo incidentato o che necessita di soccorso.

### Cosa è stato fatto fino ad ora in Italia?

Il CEFRIEL è stato tra i primi organismi internazionali a testare il sistema eCall in Italia, ricercando assieme agli altri partner Europei delle soluzioni tecnologiche per renderlo fruibile.

Inoltre la Regione Lombardia lo ha sperimentato fino allo scorso anno, andando a testare nella provincia di Varese una cinquantina di veicoli con a bordo eCall, all'interno del proget-



# La vostra sicurezza, la nostra missione

A cura di [Nicodemo Magliocca](#)  
Responsabile Servizi Telematici VIASAT GROUP

Qualità nelle procedure, professionalità degli operatori e soprattutto centralità del cliente: questo il mondo dei servizi di sicurezza e assistenza Viasat. 140 operatori fra Roma e Torino per dare assistenza agli oltre 500 mila clienti e una rete di 2100 installatori distribuiti sull'intero territorio italiano di cui 1100 in esclusiva e 150 certificati ISO 9001. Il cuore pulsante dei servizi Viasat, operativo 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, è il fiore all'occhiello dell'azienda leader dei sistemi di sicurezza satellitare che negli anni ha fatto importanti investimenti per perfezionare tutti quei meccanismi "nascosti" agli occhi dei più ma che garantiscono cura e precisione nell'erogazione di tutto quanto può essere necessario al cliente in auto.

In primis è la Centrale Operativa che segue con cura e attenzione il cliente in difficoltà e si preoccupa di recuperare l'auto in caso di furto. Programmi sofisticati e operatori altamente specializzati permettono il monitoraggio dell'auto e dei suoi occupanti e garantiscono tempestività

e professionalità in ogni tipo di intervento. Cuffia, monitor, occhi puntati sullo schermo e un cervellone che elabora dati alla velocità della luce: ed ecco che l'auto compare fra le strade cittadine, siano esse di una metropoli come Roma che un piccolo centro come Ivrea, e "rac-

conta” cosa sta succedendo in quel preciso istante. Bisognerà intervenire con un medico e l’ambulanza o contattare le forze dell’ordine? Nel giro di pochi secondi il servizio viene confezionato e servito al cliente. “E’ un lavoro molto impegnativo, richiede grande attenzione e velocità. Non possiamo mai permetterci un attimo di distrazione: il cliente potrebbe essere in pericolo o l’auto pronta per essere smontata e rivenduta da ladri professionisti” racconta Maurizio, operatore di Centrale da 7 anni. “Fatica sì, ma anche tanta soddisfazione: sapere che in quel momento il cliente potrebbe essere in difficoltà e che il nostro aiuto è fondamentale ci tiene sempre svegli e attenti e, al termine dell’intervento, ci fa sentire un po’ più “buoni”. Ed è il Maurizio di turno che si preoccuperà di inviare un meccanico o un carro attrezzi, un’ambulanza o le forze dell’ordine e che, chiuso l’intervento, sarà pronto, 24 ore al giorno, 365 giorni all’anno, per dare il suo aiuto ad un altro cliente in difficoltà.

Non meno impegnativo il lavoro degli operatori del Servizio Clienti: “anche per noi cuffia, monitor e occhi puntati sul monitor, ma, nel nostro caso, l’aiuto che forniamo al cliente è di altro genere” ma non meno importante. “Il nome di un installatore nei pressi dell’abitazione di un cliente per un controllo al terminale o la necessità di verificare lo stato dell’abbonamento, noi ci siamo sempre e siamo sempre pronti a rispondere a tutto quanto il cliente ci chiede e chiarire ogni suo dubbio”.

C’è poi chi, come Gianfranco, ha un dialogo privilegiato con il terminale installato sull’auto: “Grazie al lavoro di progettazione e programmazione fatto dai nostri ingegneri, noi siamo in grado, attraverso i nostri sistemi, di diagnosticare da remoto eventuali mal funzionamenti del terminale e ripristinare, se è il caso, alcune

sue funzioni”. L’officina virtuale si chiama Help Desk Tecnico e nasconde, dietro un programma all’apparenza semplice e intuitivo nell’utilizzo, algoritmi e mesi di progettazione e scrittura di codici che permettono di curare il terminale senza spostarsi dalla scrivania. “Il nostro occhio attento è in grado di rilevare, attraverso la lettura di numeri e stringhe, a cosa è dovuto un eventuale mal funzionamento di un terminale e fornirgli le cure necessarie”. E prima di Gianfranco c’è chi, come Massimiliano, per 15 giorni segue e monitora il “giovane” terminale installato sull’auto: “Il nostro compito è quello di controllare che il terminale comunichi correttamente con i nostri sistemi già dal suo “primo” giorno di vita. Quindi subito dopo l’attivazione siamo pronti a verificare, dalle nostre scrivanie, che tutto funzioni correttamente. L’attività va avanti per 15 giorni” continua Massimiliano “ai termini dei quali avremo la certezza che il terminale è stato correttamente installato: la comunicazione del terminale viene promossa o bocciata e noi sappiamo che il terminale è in grado di “camminare” da solo”.

E ancora c’è chi si preoccupa di certificare tutto quanto può evitare frodi o pagamenti di multe non dovute.

Francesca, 8 anni di lavoro in Viasat, analizza report, controlla numeri e, in poco tempo, è in grado di fornire al cliente quel certificato che lo “scagionerà” da una multa salata o dalla responsabilità apparente di un incidente “Grazie al terminale installato sull’auto e al suo dialogo costante con i nostri sistemi, siamo in grado di stabilire con precisione dove si trova la macchina in un preciso istante, il suo senso di marcia, l’accelerazione, la forza dell’impatto e tutto quanto può tornare utile per ricostruire la dinamica di un incidente. In questo modo” continua Francesca “non solo evitiamo le frodi assicurative, ma siamo in grado di far valere le eventuali ragioni di un cliente in caso di un incidente poco chiaro. Ma ci capita anche di ricevere richieste di certificazioni relative alla posizione dell’auto: si tratta di contestazioni di multe che diversamente il cliente sarebbe costretto a pagare”.

Insomma, avete capito. Maurizio, Massimiliano, Francesca, Gianfranco, ed ancora Paolo, Claudia, Andrea, Simona e tanti altri sono il vero successo di Viasat. Se voi siete sicuri nel lasciare un’auto parcheggiata, quando state al volante della vostra macchina o quando vi sentite minacciati, lo dovete anche a loro!



# L'industria auto guarda al futuro

Intervista con **Roberto Vavassori**  
Presidente ANFIA



**Presidente, ha lanciato l'allarme sulla situazione grave in cui versa tutta la filiera dell'auto. Quali sono le misure da disporre con urgenza?**

Il rilancio della filiera automotive richiede necessariamente l'avvio di una seria politica industriale. I temi prioritari in questo senso, secondo ANFIA e gli altri rappresentanti del comparto che partecipano alla Consulta automotive istituita presso il Ministero dello Sviluppo Economico, riguardano ricerca e sviluppo, costi dell'energia elettrica e strumenti di supporto all'export.

Per ridare impulso, nel breve-medio termine, al mercato auto nel nostro Paese, inoltre, riteniamo si debba intervenire sul carico fiscale – specialmente in riferimento ai costi di possesso e utilizzo dell'autoveicolo e alla fiscalità relativa alle auto aziendali - divenuto ormai insostenibile per gli automobilisti.

**A**utomobilisti sempre più informati sulle molteplici funzioni della telematica nel settore dell'Automotive. Oggi, infatti, la dotazione tecnologica di un'auto non viene più considerata un'optional, come magari poteva avvenire qualche anno fa, ma una "voce" importante, spesso decisiva, nel momento delle scelte. Consumatori quindi sempre più attenti a quanto il mercato propone, ma anche case automobilistiche sempre più convinte che la voce "tecnologia e telematica" porterà grossi benefici per l'intera filiera.

**Viasat ne è certa: la telematica a bordo dei veicoli è un processo ormai irreversibile. Quali i benefici per la crescita tecnologica della filiera?**

L'innovazione tecnologica in corso è un fattore strategico di cambiamento che già oggi può abilitare nuovi approcci urbanistici, di pianificazione e di programmazione della mobilità, nuove soluzioni sui veicoli e lo sviluppo di reti intelligenti e tecnologie informatiche applicate alla mobilità, che possono fornire soluzioni durature alle esigenze di sviluppo economico-territoriale, di sostenibilità ambientale, di estetica delle città, di libertà di movimento.

La diffusione della telematica a bordo dei veicoli costituisce uno stimolo alla crescita di un mercato nazionale e di un'industria nazionale dei servizi ITS sempre più competitivi, puntando sulle eccellenze tecnologiche già presenti in questo settore nel nostro Paese.

**Dal 2015 obbligatorio sulle auto l'eCall, lo chiede l'Europa. Saremo pronti?**

L'introduzione del sistema eCall porterà una serie di benefici alla filiera, in primis quello di rendere i veicoli più intelligenti e migliorarne la nostra concorrenzialità. Attualmente, solo lo 0,7% dei veicoli europei è dotato di un sistema (peraltro privato) di eCall. Secondo la Commissione europea, questo meccanismo può accelerare del 40% gli interventi d'emergenza nelle città e del 50% nelle zone extraurbane. Ma i benefici sono legati anche ai servizi supplementari in ambito aftermarket: assistenza in caso di guasti, tele Diagnostica, monitoraggio dei dati utili per la manutenzione preventiva, di quelli per la gestione dei servizi assicurativi (responsabilità e reclami) e dei fleet services.

È fondamentale, tuttavia, che la nuova tecnologia rispetti i principi della competizione leale e della libertà di scelta per i consumatori e per gli operatori indipendenti della riparazione. Solo garantendo uguale accesso alle

medesime funzionalità e alle medesime informazioni nello stesso intervallo di tempo, i benefici di questo accesso remoto saranno effettivamente disponibili per i consumatori e per gli operatori. Analogamente, dovrà essere garantita l'offerta di opzioni di servizio alternative e competitive, abilitando così gli utenti a collegare il sistema di bordo ai provider di servizi di loro scelta/preferenza. Il principio dell'accesso non discriminatorio al sistema eCall per gli operatori indipendenti è stato incluso dalla Commissione europea nella proposta legislativa a giugno 2013. La funzionalità eCall e il relativo sistema di bordo dovranno essere basati su una piattaforma standardizzata, interoperabile, sicura e aperta a possibili future nuove applicazioni e servizi a bordo veicolo.

**Oggi vi confrontate con acquirenti interessati e ben informati? Cresce l'attenzione sulle molteplici funzioni offerte dalla telematica?**

L'interesse per la telematica è certamente in crescita. Ne è un esempio

l'attenzione nei confronti della Blu Box, in grado di offrire un continuum di informazioni che permettono di passare da una logica "punitiva" a una logica propositiva verso i comportamenti del guidatore, che beneficia di un risparmio immediato (tra il 25% e il 35% circa) dei costi assicurativi, secondo il principio del pay per use. Anche le compagnie assicurative ne traggono beneficio, vedendo ridursi il tasso di furti e truffe conseguenti ad incidenti stradali, essendo il dispositivo in grado di rilevare e trasmettere a distanza i dati riguardanti l'attività del veicolo e la ricostruzione della dinamica degli urti.

**All'aumento della domanda corrisponde anche una maggiore offerta di tecnologia automobilistica?**

Senz'altro negli ultimi anni l'offerta di questo tipo di tecnologie si è notevolmente arricchita e oggi è possibile disporre di un ventaglio di strumenti anche molto diversi fra loro, più o meno sofisticati, che offrono diversi vantaggi a seconda della loro funzionalità.

I sistemi telematici di bordo comprendono, infatti, sistemi di navigazione satellitare, di antifurto, di tele-diagnostica, di smart insurance e di comunicazione wireless, nonché servizi di gestione delle flotte, per citare i principali.

E' importante procedere nella direzione dello sviluppo di piattaforme telematiche multi-servizi, in grado di colloquiare con diverse tipologie di sistemi di bordo, analizzarne ed elaborarne i dati, per poi fornire sistemi di supporto ai gestori delle flotte e alle aziende di autotrasporto, così come alle compagnie assicurative e ad altre piattaforme logistiche nazionali, nella direzione di un sempre più efficace collegamento veicolo-veicolo e veicolo -infrastruttura.



## Una corsa ininterrotta, è boom di Scatole Nere

A cura di ANIA

In un solo anno sono quasi raddoppiate. Le Scatole Nere installate nelle macchine italiane, stimate in 1,2 milioni a fine 2012, hanno oggi superato i 2 milioni di esemplari e rappresentano il 6% del parco auto assicurato (10-15% previsione al 2017). Un numero che fa della penisola il paese leader mondiale dei dispositivi telematici per auto. Vi sono più Black Box nel belpaese che in Gran Bretagna o in Usa da dove, di solito, vengono importate le innovazioni. E anche tra i fornitori dei servizi telematici gli italiani hanno conquistato una leadership con marchi ormai affermati nel mondo.

All'origine del successo vi sono diversi fattori. C'è stato un ambiente tecnologico favorevole, fertilizzato da centri di ricerca competitivi a livello internazionale nel settore delle comunicazioni satellitari la cui esperienza si è saldata con le expertise delle imprese di telecomunicazioni e dei servizi telematici automotive. Ma soprattutto, nel promuovere l'innovazione nel mercato di massa delle polizze RC Auto, i fornitori dei servizi e le imprese assicurative hanno saputo trasformare in opportunità le

storiche debolezze che da sempre caratterizzano l'assicurazione obbligatoria Made in Italy.

Le Scatole Nere hanno rappresentato una risposta all'elevata percentuale di furti di automobili e di frodi, ed anche uno strumento nuovo per calcolare il prezzo delle coperture assicurative in un momento nel quale il tradizionale sistema di classificazione della clientela (il bonus-malus) mostrava limiti crescenti. L'utilizzo dei dispositivi elettronici, per chi accettava di installarli nella propria vettura, ha consentito di mitigare gli incrementi tariffari resi necessari da una dinamica di costi finita fuori controllo soprattutto in alcune aree del Paese.

La società di consulenza Boston Consulting Group ha stimato che il miglioramento nella gestione dei sinistri può raggiungere il 20% dell'ammontare annuo dei premi assicurativi e, al netto dei costi di installazione e funzionamento dei dispositivi (complessivamente stimato nel 15% dei premi), è in grado comunque di generare risparmi significativi da spartire tra gli assicuratori e i loro clienti.

# Telematica di bordo verso nuove frontiere

Di Roberto Cortesi

Marketing & B2B Director VIASAT GROUP



**P**er anni sinonimo di localizzazione degli autoveicoli, la telematica di bordo ha assunto oggi, sulla spinta di un'innovazione tecnologica e applicativa dal ritmo mai così serrato, una connotazione sfaccettata e multiforme, dando corpo a sviluppi fino a poco tempo fa imprevedibili. I confini si spostano ogni giorno più avanti rendendo alla portata traguardi prima impensabili.

## **Telematica a bordo delle auto. Il vento è cambiato?**

Il grande dibattito, che si è venuto a generare nell'arco dell'ultimo anno, intorno all'assetto normativo per la definizione delle regole relative all'installazione sui veicoli della "scatola nera", sta a indicare una sensibilità crescente sul tema. È la dimostrazio-

ne che i tempi sono maturi per riconoscere anche a livello legislativo quello che stiamo predicando da 25 anni. Stiamo parlando di una tecnologia, quella satellitare, applicata al mondo dell'auto, che sta rivelando tutta la sua straordinaria importanza anche in altri settori strategici del sistema Paese.

## **Vantaggi per tutti quindi?**

Assolutamente sì. L'utilizzo della telematica a bordo delle auto, la cosiddetta scatola nera (o BluBox come preferiamo chiamarla noi di Viasat), è uno strumento indispensabile per tutti e trascorso il tempo delle teorie, delle prove e delle sperimentazioni si è avviati verso una diffusione massiccia. Viasat è oggi protagonista al fianco dei cittadini-consumatori che richiedono più sicurezza per se e per le proprie famiglie e più risparmio sulle tariffe assicurative; delle assicurazioni che ricercano nuove formule per ridurre i rischi e ridurre le numerose frodi; delle imprese che richiedono maggiore efficienza e sicurezza per le loro flotte. Ed è al fianco in particolare delle istituzioni che sono sempre più sensibili e partecipi alla diffusione delle tecnologie basate sulla localizzazione satellitare consapevoli dei ritorni sociali che esse comportano.

## **Gestione flotte: la telematica conviene?**

La "governance dei costi" è sicuramente uno degli aspetti fondamentali che guidano le scelte dei responsabili delle flotte aziendali. La riduzione delle spese e l'efficienza operativa sono gli obiettivi primari che i Fleet Manager devono perseguire. Questo vale per chi gestisce una flotta aziendale in proprio, ma anche e soprattutto per le società di noleggio a medio e lungo termine o di car sharing che devono necessariamente proporsi al mercato in un'ottica di Tco (Total cost of ownership, costo totale del veicolo in tutto il suo arco di vita e di esercizio). Il tutto senza compromettere la qualità dei servizi offerti agli utilizzatori finali. La telematica e la telemetria a bordo veicolo sono una delle tendenze che

>> segue a pag. 35

# Tutto inizia dai SOGNI

**A**lbert Einstein è un genio, sia. E le sue teorie affascinanti, come i suoi scritti. Però la rilettura di questa storia e di un'impresa tutta italiana rendono questi concetti più credibili perché realizzabili. Non da qualcuno che abita nella Silicon Valley, non da una specie di marziano che ha inventato un algoritmo per un motore di ricerca o un social network per milioni di persone, ma da un italiano che è partito dal basso, che ha sofferto, stretto i denti. Uno di noi, in cui è facile riconoscersi, se non personalmente almeno attraverso un padre, un parente, un amico.



Una volta Domenico Petrone mi disse che «la cosa più importante è reagire, reagire. Reagire alle calamità degli eventi con grinta e convinzione. Bisogna sempre crederci, valicando l'impossibile, seguendo il cuore, l'istinto, il vento, le onde». Stavamo parlando di barche, di mare. Ma era davvero così? O era un discorso riferito all'altra sua passione, la sua azienda? Nessuna delle due: parlava della vita, l'ho capito dopo. Di come si possono superare le difficoltà di ogni giorno, spesso le più difficili, con uno spirito particolare. Senza mai arrendersi, darsi per vinti. Tutto questo l'ho messo in un libro che mi ha fatto scoprire una persona che non molla mai, con una forza di carattere rara. Per questo è stato divertente scriverlo in prima persona. È stato stimolante immaginarsi irriducibili, sognare di vedere realizzati i propri sogni e di mettere in campo tante idee. Quello che facciamo tutti, ogni giorno. Il libro è nato da una rilettura di «Pedro's Trip, trucioli di vita», un diario che Domenico Petrone aveva scritto per parenti e amici. E che, come tutti i diari, parlava di cose personali, a volte molto personali, ma che aveva già quel seme di universalità e di insegnamenti che ho cercato di raccontare. Il sottotitolo del diario («I sogni, le svolte, gli eventi») spiegava che la vita è un viaggio che tutti dobbiamo fare. Partiamo tutti dallo stesso punto. I sogni. Ma poi sta a noi scegliere il modo di progettare e fare quel viaggio. E dal «modo» in cui lo facciamo dipendono le svolte e gli eventi. Come dice Petrone, la cosa più importante è uscire dal porto, affrontare le onde e iniziare a navigare. Provarci. Osare. Facile a dirsi, ovvio, difficile a farsi perché poi, nella maggior parte dei casi, rimaniamo tutti in quel porto. Ecco, parlare, scambiarsi mail, SMS e Twitter con uno che invece da quel porto è uscito più volte è stato molto interessante. «Istruttivo», direte voi? Sì, certo, anche:



tutti noi abbiamo un porto in cui riparare ma un mare d'affrontare: la «vita». Per questo penso che il libro alla fine sia interessante e divertente da leggere (cosa rara per i volumi autobiografici): se chi l'ha scritto si è divertito, si diventerà anche chi lo leggerà. Il punto è che questo libro non parla della storia di Petrone o della sua Viasat. È la storia di tutti noi. O, almeno, quella che poteva essere la nostra storia se avessimo osato. Se avessimo fatto quello che ha fatto Petrone. Il porto, però, è sempre lì. E la decisione di uscire e affrontare il mare può essere ancora presa. Non è mai troppo tardi per iniziare a navigare. A vivere davvero. Questo libro non vuole essere un racconto autobiografico fine a se stesso, ma una specie di manuale per far capire a chiunque - e specialmente ai giovani - che i meccanismi del successo sono perseguibili e replicabili. Ci sono «molle» che spingono un individuo, a sapere e a saper fare, a crescere, cambiare, creare una famiglia, lottare per la propria affermazione, conquistare mete insperabili. Ma anche generare stimoli, emozioni e motivazioni che hanno consentito cambiamenti, progressi, formazioni, esperienze. Poi c'è stata una conseguente crescita economica. Forte e impressionante, certo. Ma è stato l'ultimo tassello di un puzzle complicato. E se si parte solo da quest'ultimo tassello come molti pretendono oggi, è impossibile avere una visione d'insieme e capire come sia stata possibile la realizzazione di questa impresa così complicata. Il segreto è nella storia, nell'approccio ai problemi, nella quantità di tempo e dell'impegno dedicato, nella forza di volontà, ai valori e all'etica. Quelli che racconto in questo libro.

Vincenzo Borgomeo



***“Vivere senza un Sogno è come navigare senza bussola.”***

Intervista con Domenico Petrone  
Presidente VIASAT GROUP

### **Presidente, ci siamo: 40 anni. Come si arriva ad un traguardo così importante?**

Il coraggio, le idee, la passione. Questo ha permesso a Viasat Group di diventare una realtà di eccellenza italiana e europea. Un'azienda leader nella progettazione e produzione di sistemi elettronici Automotive con applicazione di Tecnologie Telematiche Satellitari, offrendo servizi in grado di migliorare la sicurezza e la qualità della vita degli automobilisti e la competitività delle Imprese di Autotrasporto. La bellezza di lavorare nel Gruppo Viasat sta proprio nella forza sinergica di maestranze, management, compagnie di assicurazione, clienti, dealer, istituti bancari, fornitori, tutti coinvolti in un Grande Progetto capace di cementare le relazioni a lungo termine. L'attenzione alle istanze sociali rappresenta da sempre una spinta propulsiva per il Gruppo a fare impresa, dedicando progetti, risorse e passione, affrontando rischi d'impresa e scegliendo percorsi lineari e trasparenti. Tutte le attività del core business aziendale, dalla progettazione e fornitura di apparati e servizi alla commercializzazione e

assistenza post vendita, sono sviluppate all'interno del Gruppo e costituiscono un raro caso di eccellenza "made in Italy".

### **Uno spirito etico-sociale che si riflette anche sulle soluzioni che proponete?**

Il contesto italiano evidenzia ancora troppi decessi sulle strade, a causa di incidenti e soccorsi tardivi, premi assicurativi tra i più alti d'Europa, per effetto di pratiche fraudolente, e imprese di trasporto inefficienti in forte crisi congiunturale. Il Gruppo Viasat con i propri servizi è in grado di incidere positivamente sul miglioramento di questa situazione a vantaggio degli automobilisti, compagnie, aziende e collettività. La Sicurezza, è il bene di cui oggi si sente più il bisogno. A cosa serve lo standard di vita raggiunto dalla maggior parte della popolazione occidentale se poi quotidianamente rischiamo di perdere il bene più prezioso, cioè la salute e la vita, per colpa di qualche balordo? Viasat si è mossa negli anni proprio lungo questa direttrice che ha portato dalla sicurezza dell'auto, alla sicurezza delle merci e delle persone. Al personale delle nostre centrali operative dico sempre che nel nostro lavoro c'è una componente etica e sociale importante, e oggi tengo a ribadire questo concetto con forza. Noi aiutiamo gli automobilisti a vivere la mobilità in tutta sicurezza e tranquillità, che si tratti di automobilisti di una Ferrari o di una Cinquecento!

### **Quanto è importante il gioco di Squadra?**

È fondamentale. La Squadra è il cuore di ogni organizzazione, la perfetta sintonia di ruoli e responsabilità che fonde e aggrega l'insieme di singole abilità ed eccellenze. Questa Squadra è in continua crescita e poggia le proprie fondamenta sulla capacità di guardare oltre alle proprie funzioni, alla necessità di essere trasversali e ugualmente responsabili del "tutto" e non del singolo processo. Dopo anni di selezione ed evoluzioni, di ostacoli superati con successo, la Squadra, a partire dalle sue prime linee, è oggi composta da figure di talento, dotate di conoscenze specifiche, in un'ottica di crescita dinamica: ognuno di noi ha limpidamente impresso nella mente l'importanza di imparare, di fare e di trasferire queste conoscenze ed esperienze a tutti gli altri componenti del Gruppo.

### **Un Gruppo capace di guardare sempre avanti, mi sembra di capire...**

Dal marketing alla logistica, dalla progettazione alla produzione, dalla comunicazione alle vendite, dalla gestione del personale all'area di sviluppo dei servizi, ognuno ha imparato a mettersi in discussione per migliorarsi continuamente, senza adagiarsi sugli allori.

### **Come se li immagina i prossimi 40 anni?**

Quali saranno le nuove frontiere della telematica? Quali i miei sogni? Difficile disegnare i confini, ma certamente ci aspettano scenari fino a poco tempo fa inimmaginabili. O immaginabili solo nei laboratori. Smart City in cui la mobilità diverrà rapida, economica, ecosostenibile, condivisa, sarà un habitat perfetto per la Telematica Satellitare e per Viasat. Quale Viasat sarà? Grandi sorprese e innovazione. Un percorso che per il Gruppo viene da lontano, una visione del futuro che fa parte del core business dell'azienda. Una strategia precisa attuata da un gruppo di persone, brave, affidabili e leali che ha la volontà di far bene e di voler immaginare il domani che verrà con entusiasmo. Insomma, il sogno continua.

# Lo straordinario percorso del Gruppo Viasat



**2013**

Si rafforza la leadership del Gruppo in Italia nei settori strategici di business, ponendo le basi per un ulteriore sviluppo a livello internazionale. Viene siglato un accordo di collaborazione con Deloitte Advisory S.L., azienda spagnola di consulenza e servizi professionali, per lo sviluppo e la distribuzione delle soluzioni di telematica assicurativa per il mercato spagnolo. Nasce Viasat Telematics Ltd in Gran Bretagna.



**2012**

Nasce Viasat Servicios Telematicos, società di diritto spagnolo, con sede a Madrid, che si propone di replicare, in terra iberica, i successi ottenuti in Italia, in particolare nell'ambito della telematica assicurativa e in quello della gestione logistica per le flotte. In relazione alle evoluzioni legislative in corso in Italia, riguardo alla regolamentazione dell'utilizzo delle "scatole nere" in ambito assicurativo, il Gruppo viene coinvolto in ambito istituzionale nel ruolo di esperto del settore ed è promotore e fondatore di TSP Association, l'associazione di categoria dei Telematics Service Providers operanti in Italia.

**2011**



Viene presentata la nuova piattaforma tecnologica di prodotto e servizi BluBlox® Innovation. Ernst&Young conferisce al presidente Domenico Petrone il premio "Imprenditore dell'Anno 2011" per la categoria Technology&Innovation "per essere riuscito a dimostrare, attraverso importanti risultati conseguiti in 37 anni di attività, che con impegno, approccio positivo, determinazione e guidati dai valori è possibile costruire un futuro migliore e di successo".

**2010**



Si rafforza la presenza a livello internazionale del Gruppo, attraverso accordi con nuovi partner industriali e con le più importanti Associazioni e Reti di Assistenza Stradale Europee. Nonostante la persistente e difficile congiuntura mondiale, continua il trend di crescita in termini di volume di ricavi e di margini.

**Viasat Group è un'impresa che ha saputo inventare e sviluppare il proprio Core Business influenzando il settore della Telematica**

- Viasat è stato il primo *Telematic Service Provider* in Italia e in Europa. Grazie ai servizi offerti, i cittadini possono viaggiare più sicuri e protetti, grazie a una significativa diminuzione degli incidenti e delle conseguenze degli stessi a tutto vantaggio della collettività;
- l'utilizzo delle soluzioni e dei servizi Viasat, nonché la conseguente riduzione del rischio, rende possibile l'ottenimento di *sconti significativi* sulle polizze auto con notevoli risparmi per i cittadini e per le Compagnie d'assicurazione;
- i Servizi Telematici Satellitari, se usati al meglio delle loro possibilità, permettono alle Aziende di Trasporto e Logistica di risparmiare fino a 10.000 euro/anno per automezzo, con un abbattimento dei costi di esercizi di circa il 9%;
- le aziende che hanno adottato le tecnologie Viasat hanno acquistato una maggiore competitività. Se tutte le imprese di Trasporto e Logistica del Paese usassero Sistemi Infotelematici, il risparmio per la collettività potrebbe superare i 20 miliardi di euro;
- Viasat Group è un modello di eccellenza. Nessun nostro *competitor* ha radici così solide e paragonabili, nessun altro competitor ha un bilancio così equilibrato;
- i principi di trasparenza e correttezza sono valori fondanti per Viasat Group, tanto da aver rinunciato a opportunità di *fare business*, quando le controparti non condividevano l'impostazione data dal Gruppo.



**2009**

Viene assegnato al Gruppo l'Oscar di Bilancio, importante riconoscimento sotto l'alto patrocinio del Presidente della Repubblica italiana, riservato alle società che si sono distinte per trasparenza e per la governance con cui hanno gestito la proprio operatività.



**2002 - 2008**

Nel 2002 il Gruppo acquisisce la Viasat S.p.A. società leader in Italia nei Servizi di Protezione e Localizzazione Satellitare per l'auto e per chi viaggia. In pochi mesi, grazie a un'intensa attività di ristrutturazione, il conto economico dell'azienda passa da una profonda perdita a un utile d'esercizio, creando le condizioni per ulteriori e future acquisizioni. Nel 2004 viene rilevato il controllo del principale concorrente italiano, Movitrack SpA, attivo sui Servizi di Sicurezza e Assicurativi con progetti di localizzazione, assistenza e soccorso in ambito Europeo. Nel 2007 la ragione sociale della capo-

gruppo diventa Viasat Group SpA. Successivamente viene acquisita la Redco Infomobility, esperta nella progettazione e fornitura di terminali di bordo e piattaforme telematiche MultiService, Multi-Device in ambito "Fleet Management", logistica e sicurezza. Per razionalizzare la struttura organizzativa, rafforzare le sinergie tecnologiche interne e valorizzare le eccellenze, prende vita la riorganizzazione delle aree di progetto. Nel 2008 nasce Vem Solutions S.p.A., azienda di progettazione, ricerca, sviluppo e innovazione.



**1991 - 2000**

La capacità manifatturiera e progettuale di Elem cresce verso livelli di eccellenza nazionale. Nel 1991 viene inaugurato un nuovo insediamento produttivo di 6mila mq nel comune di Venaria Reale, in provincia di Torino. Nel 1992 l'azienda è una delle prime in Italia ad essere certificata ISO 9001. Risalgono agli ultimi anni del decennio i primi studi d'integrazione dei microprocessori su moduli GSM e Gps. Nascono i primi Sistemi di Sicurezza Satellitare. Nel 2000 viene acquisito e ristrutturato un secondo stabilimento per la produzione di moduli e sistemi elettronici automotive.



**1981 - 1990**

Il crescente successo industriale di Elem rende necessario per ben tre volte il trasferimento dell'attività in locali più ampi e attrezzati per ospitare lavorazioni di elevato contenuto d'innovazione. Viene costituita Exe.Fin. S.p.A. per ottimizzare la direzione e il coordinamento delle attività industriali, amministrative e come holding di partecipazioni strategiche.



**1974 - 1980**

Dall'impegno e dalla visione di Domenico Petrone nasce in un garage il primo laboratorio elettronico dal quale successivamente sarà costituita Elem Srl. Fin dagli esordi, Elem si contraddistingue per la qualità, la flessibilità e l'eccellenza produttiva nel settore elettronico, in grado di soddisfare le esigenze di importanti Clienti nel settore automotive, informatico, delle telecomunicazioni, della sicurezza e della difesa.

i Fleet Manager stanno seguendo per contenere i costi con un occhio attento alla sicurezza. Utilizzare la telematica sulle flotte non rappresenta più un'opzione, bensì un'irrinunciabile necessità per poter disporre, in maniera strutturata, tramite una web console dedicata, di dati e report statistici in grado di supportare il Fleet Manager nelle sue scelte operative per gestire con efficienza la propria flotta. I dispositivi telematici satellitari installati a bordo del veicolo consentono di monitorare puntualmente il consumo di carburante o i chilometri percorsi, la geolocalizzazione delle vetture, la velocità e lo stile di guida, senza dimenticare i servizi di assistenza per il recupero del veicolo in caso di furto o per la sicurezza dell'automobilista. Se a questo si aggiunge anche l'opportunità di abbinare un'offerta assicurativa vantaggiosa, in termini di risparmio, diventa ancora più evidente come un investimento di questo tipo si ripaghi abbondantemente e in tempi molto rapidi, garantendo nel contempo una drastica riduzione dei costi di esercizio.

### **Il car sharing è il futuro. Viasat ci crede?**

Viasat è un solutions provider che, forte dell'esperienza maturata nell'ambito della telematica automotive, è in grado di offrire delle soluzioni dedicate per il mondo del car sharing. La formula dell'auto in condivisione piace sempre di più, soprattutto a chi non utilizza molto l'automobile (percorse medie tra i 5 e i 10 mila km/anno), si sposta prevalentemente in città o possiede già un'altra vettura in famiglia. Un'abitudine che può fare bene al portafoglio e all'ambiente, visto che incide positivamente sulla riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Secondo un recente studio di "Frost&Sullivan", società di consulenza di international marketing, si prevede uno sviluppo del car-sharing in Europa con una crescita fino a oltre 15 milioni di membri nel 2020 (erano 0,7 milioni nel 2011) con più



di 750 mila utenti "peer-to-peer" (una versione del car sharing, dove le auto sono messe a disposizione da utenti privati).

In questo scenario la soluzione telematica satellitare rappresenta un elemento fondamentale per garantire una gestione efficiente ed efficace del servizio.

Per questa ragione Viasat investe da tempo mettendo a punto una piattaforma web per il car sharing che garantisce una gestione del parco veicoli dotati di dispositivi satellitari e distribuiti su più sedi del cliente, con l'obiettivo di ottimizzarne l'utilizzo e i costi. La soluzione proposta mette a disposizione delle aziende e delle istituzioni, interessate alla formula del car sharing, un'affidabile e innovativa piattaforma per dare modo agli utilizzatori finali di selezionare, in pochi minuti e via web, i veicoli in base al modello, ubicazione, caratteristiche, tempi e costi. Tutto questo con il supporto della Centrale Operativa Viasat, attiva 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, per fornire assistenza agli utenti e supporto tecnico nelle procedure di prenotazione on line.

Inoltre, consente di elaborare report e statistiche di utilizzo del veicolo e gestire contabilità e fatturazione, supervisionando l'attività operativa anche in ottica di protezione e sicurezza del veicolo e dei suoi occupanti.

### **La telematica Viasat eccellenza globale?**

Sono in atto cambiamenti epocali e per il bene del Paese si spera che questa volta si vincano le pressioni delle forti lobby e degli interessi malavitosi, che ovviamente ostacolano la grande opportunità di innovazioni e cambiamenti possibili, utilizzando anche sistemi e tecnologie telematiche. Forse pochi sanno che l'Italia, oltre ad essere spesso percepita all'estero come il Paese della moda, del lusso, del buon cibo e del turismo, è anche nota per essere una dei campioni della telematica mondiale. Ed in questo settore Viasat continua ad essere il player di riferimento in Italia nel segmento delle tecnologie telematiche rivolte al consumatore finale. Da oltre vent'anni Viasat progetta, produce e distribuisce gli originali prodotti satellitari interattivi, in grado di trasmettere dalla vettura alle proprie Centrali Operative, informazioni utili per la sicurezza, protezione e assistenza dell'automobilista. E grazie alla Scatola Nera informazioni utili anche alle imprese assicurative.

L'insieme di specializzazioni ed esperienze consolidate nel tempo consentono di migliorare la sicurezza sulle strade e di ridurre drasticamente le frodi verso le assicurazioni determinando sostanziali riduzioni dei costi assicurativi e sociali.

# Flotte: 460€ a veicolo il costo della “non sicurezza”

Intervista con **Andrea Solari**

Direttore Corporate Vehicle Observatory ARVAL ITALIA

**L**a non sicurezza incide per il 17% sul costo complessivo di una flotta. Di questo, il 5% è "occulto", cioè non è attualmente compreso nel Tco, il Total cost of ownership, l'indicatore che consente alle imprese di "misurare" il costo complessivo di una vettura o una flotta di veicoli aziendali. Tradotto in soldoni, ciò significa che, in media, le imprese che hanno in flotta veicoli a noleggio sborsano, a causa della "non sicurezza" circa 460 euro all'anno per ogni veicolo.

## Uno studio sui costi occulti legati alla "non sicurezza" delle flotte. Perché?

La sicurezza stradale è un tema trasversale che coinvolge tutte le aziende. Rappresenta una variabile importante da considerare all'interno delle strategie imprenditoriali e un vantaggio competitivo per le aziende di ogni dimensione: delle grandi multinazionali, alle PMI, fino ai possessori di Partita IVA.

Prima della pubblicazione della ricerca realizzata dal Corporate Vehicle Observatory (CVO) di Arval Italia, effettuata in collaborazione con il Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) dell'Università "La Sapienza" di Roma, si conosceva il costo di una flotta solo in termini economici trascurando quindi ogni valutazione sul costo sociale della mancata sicurezza stradale. Per la prima volta quindi un lavoro che propone un approccio innovativo, rigoroso e scientifico, quantificando il costo della "non sicurezza" e trasformandolo, attraverso una sua corretta gestione, in una leva competitiva per l'azienda.

Protagonisti dello studio sono quindi i costi "occulti" legati all'incidentalità delle flotte: quell'insieme cioè di costi indiretti ed invisibili, quali ad esempio la mancata produttività dei dipendenti, di cui fino ad oggi, le società non hanno mai avuto

evidenza perché non chiaramente identificati in una specifica linea di costo economico.

All'interno della ricerca, la questione della "non sicurezza" è stata affrontata da due angolazioni differenti: il numero di vite umane perse, e quindi il forte impatto sociale dell'incidentalità stradale, e la ricaduta in termini economici delle conseguenze di un sinistro. La novità dello studio presentato dal CVO risiede proprio in questo: quantificare il peso sul bilancio aziendale di alcune tematiche prettamente sociali.

## Andando nel concreto, quali sono i risultati più rilevanti?

Per realizzare una metodologia di calcolo dei costi sociali della non sicurezza, abbiamo lavorato sull'analisi dei dati ministeriali in merito all'incidentalità stradale e i dati relativi ad un campione della flotta Arval. La ricerca ha così permesso di quantificare in termini economici il costo generato dalla sinistrosità delle flotte aziendali, concentrandosi in particolare sui cosiddetti "costi occulti". Dallo studio effettuato, è emerso che in ottica di Total Cost of Ownership, la "non sicurezza" incide quindi per il 17% circa sul costo complessivo di gestione della flotta. Evidenziare questi costi significa dare una visione chiara degli impatti della non sicurezza e dei benefici, anche economici, ottenibili da una maggior attenzione a questi temi.

## Scomponendo questo 17%, cosa emerge?

All'interno di questo 17% i "costi oc-



culti”, cioè quelli direttamente a carico dell'azienda ma che non sono presi in considerazione nel TCO, pesano per un 5% e si traducono in un importo pari a 460€ all'anno. Una “rata” dovuta principalmente ai costi della mancata produttività a seguito di incidenti con danni, che un'azienda sostiene mediamente per ogni veicolo all'anno, senza tuttavia averne percezione diretta. Ecco perché, investire sulla sicurezza può rappresentare davvero una leva della competitività aziendale, con benefici economici nell'ordine del 15/20% rispetto al costo complessivo di gestione della flotta.

### **Soluzioni: una su tutte. La Telematica. Come si manifestano i benefici?**

Le soluzioni possono essere molteplici e sono inserite in un'ottica generale di risk management: dalla selezione di veicoli e tecnologie di sicurezza, all'adozione di soluzioni telematiche che permettano di influenzare attivamente i Drivers ad adottare stili di guida maggiormente sicuri e responsabili, senza trascurare l'importanza di una vera e propria educazione alla sicurezza. L'introduzione di tecnologie telematiche “on board”, costituiscono una risorsa importante sotto diversi punti di vista. La Scatola Nera è un formidabile strumento che permette di monitorare la flotta in tempo reale, grazie alla possibilità di accedere ad un flusso di informazioni continuo e bidirezionale sullo stato di efficienza del veicolo, lo stile di guida, i consumi. L'interpretazione di questi dati consente all'azienda cliente di ottimizzare la gestione della flotta, realizzare saving, contenere i consumi e aumentare la sicurezza dei driver. In questo modo, le dotazioni “on board” confermano l'importanza del ruolo della tecnologia a fianco delle aziende nell'articolato compito di costruire una flotta auto che risponda, contemporaneamente, a principi di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

### **È quantificabile il vantaggio competitivo di questa soluzione anche in virtù dell'efficienza logistica, del minor rischio furti e della riduzione dell'RC Auto?**

Il vantaggio che un'azienda può avere dalla scelta di adottare soluzioni telematiche è identificabile sotto molteplici aspetti, essendo un tema trasversale e che impatta su diversi attori. Grazie all'equipaggiamento con la black box, si riscontra ad esempio, un minor rischio relativo ai furti ed in particolare sulla percentuale di ritrovamento dei veicoli rubati. Un aspetto invece più complesso è quello che impatta sulle riduzioni dei canoni per l'RCAuto. Il fatto di ricevere, in tempo reale, una reportistica dettagliata circa l'utilizzo della vettura, disincentiva i comportamenti fraudolenti e le “cattive abitudini” di guida del Driver, ottenendo così, un generale miglioramento dello stile di guida.

### **La tecnologia è una risorsa anche e soprattutto in tempi di crisi?**

In questi ultimi anni il settore dell'automotive sta investendo moltissimo nell'evoluzione delle tecnologie e le ricerche pubblicate dal CVO, come la recente "Mobile e Automobile", ne danno ulteriore evidenza. Dotazioni telematiche di sicurezza come le Scatole Nere, ma anche innovazioni ormai ampiamente diffuse come le App per la mobilità, nonché nuove forme di utilizzo dell'auto – pensiamo ad esempio il diffondersi del Car Sharing, accessibile a tutti con pochi click e con uno smartphone, la nuova “chiave elettronica” del veicolo - testimoniano come la tecnologia ricopra ormai un ruolo centrale nell'evoluzione del settore mobilità. L'innovazione è a nostro avviso una risorsa imprescindibile in cui investire, sia per ampliare la gamma di servizi di mobilità esistenti sia per garantire una maggior sicurezza dei drivers.

**A cura del Prof. Fabio Orecchini**  
*CIRPS - Centro Interuniversitario di Ricerca per lo Sviluppo Sostenibile, La Sapienza (Roma)*

Il grande successo della ricerca condotta in collaborazione con il Corporate Vehicle Observatory (CVO) di Arval Italia è nell'aver creato, dal nulla, una metodologia di lavoro che ha identificato l'esistenza di un costo aziendale relativo alla “non sicurezza”. Si è trattato di un approccio completamente originale che il CVO ha accettato di adottare. Ai fini del suo sviluppo ci siamo avvalsi di dati ministeriali per valutare la ricaduta in termini economici delle singole voci legate all'incidentalità.

Una gestione attenta e proattiva dei costi derivanti dalla “non sicurezza” rappresenta un investimento vantaggioso per un'azienda. Attualmente abbiamo stimato che non gestire la sicurezza delle proprie flotte, incide tra il 15/20% circa del costo complessivo di un parco auto e che un terzo di questi costi – definiti costi “occulti” della “non sicurezza” – non sono inseriti in nessuna linea di business di un'azienda, ma comunque a carico del cliente e neppure calcolati in ambito di Total Cost of Ownership (TCO). Questo 5% corrisponde infatti, ai costi sociali direttamente a carico dell'azienda: pensiamo ad esempio, in caso di sinistro, al costo della non produttività di un collaboratore e di un veicolo, della redazione e gestione modulistica, nonché del tempo che non viene lavorato, la cosiddetta mancata produttività.

Dopo aver sviluppato la metodologia, il lavoro che ci vede impegnati nel 2014 è tradurre e applicare questo modello, in specifiche realtà aziendali. In quest'ottica lavoreremo con Arval e con un panel di suoi Clienti per acquisire i dati veri dalle aziende e poter presentare case history che ci permettano di concretizzare quanto teoricamente svolto.

# La funzione anticiclica del noleggio

Intervista con **Vittorio Massaro**  
Titolare AUTOCAPITAL RENT

**L**a crisi economica e creditizia, nonché quella del settore auto, riserva

opportunità per il car renting, che si attende un aumento dei margini potenziali e una crescita della domanda specialmente da professionisti, Pmi e perfino privati. Il noleggio a breve a lungo termine svolge un'importante funzione anticongiunturale, perché consente alle aziende di evitare di immobilizzare ingenti capitali nell'acquisto e di investire la liquidità nel proprio core business, oltre a garantire ovvi numerosi vantaggi sul piano organizzativo e gestionale e consente ai privati di vivere la mobilità in totale sicurezza a costi contenuti.



**Il noleggio, con la sua vocazione anticongiunturale, può essere da traino per il mercato in crisi?**

Il mercato del noleggio va meglio rispetto a quello dell'auto, che è in flessione e fa registrare perdite da capogiro, perché può contare su una logica differente che lo mette al riparo dalla crisi profonda. Noleggiare vuol dire, infatti, vendere servizi, non un bene che perde progressivamente valore, e questo rappresenta indubbiamente un punto di forza. L'utente paga per il tempo in cui gode del servizio e può pianificare i costi della mobilità.

Questo discorso vale tanto per il privato quanto per le aziende, che sempre di più vedono nella flotta a noleggio una soluzione per la riduzione dei rischi ad esso connessi.

La crisi ha cambiato parzialmente il target della nostra clientela, e siamo sicuri che li modificherà ulteriormente. Con il passare del tempo stiamo gettando le basi per far capire che l'autonoleggio non è solo rivolto alle imprese e ai liberi professionisti ma può essere una via interessante e al-



ternativa anche per le famiglie. Questo potrebbe valere soprattutto per chi ha già avuto esperienza del noleggio sperimentandone i vantaggi. Il mercato, ha sicuramente nuove potenzialità di crescita e in Autocapital siamo certi che la crisi diventerà un fattore positivo per percorrere nuove strade.

**La sfida si gioca sui servizi innovativi e su una consulenza globale. In tal senso, qual è l'offerta di Autocapital?**

Il servizio di consulenza Autocapital, più che un prodotto, è una partnership. È un servizio di consulenza completo che trasforma la gestione del parco auto prendendo in considerazione ogni fattore relativo alla gestione flotta con l'ausilio indispensabile della telematica di Viasat per la protezione dai furti, per il recupero delle accise sui carburanti, per il controllo della flotta e per quello dello stile di guida dei driver.

Il nostro team sviluppa soluzioni in base alle esigenze dei clienti, personalizzando il servizio e riducendo i costi della mobilità. In tal senso la telematica gioca un ruolo decisivo e l'uso degli strumenti di localizzazione satellitare è un ausilio indispensabile anche per la lotta contro frodi assicurative. Ci ha consentito di smascherare finte dichiarazioni di sinistri, mai accaduti, semplicemente controllando la posizione dei veicoli coinvolti.

### **Un'evoluzione all'insegna della telematica, quindi?**

L'evoluzione della telematica legata alle applicazioni satellitari rappresenta oggi la nuova frontiera per lo sviluppo della mobilità del nuovo millennio.

La possibilità di conoscere posizione, percorso, spostamenti dei veicoli; sapere se stanno effettuando rifornimento, carico e scarico merci, sosta; la possibilità di effettuare auto-diagnosi dei veicoli da remoto per capire la regolarità di funzionamento o eventualmente la tipologia di guasti del veicolo stesso ed intervenire per il loro ripristino, oggi è realtà.

La possibilità di inviare direttamente dal veicolo richieste di soccorso meccanico, medico, di allarmare le forze dell'ordine contro furti o rapine sono ormai diventati strumenti indispensabili a per chi usa l'auto per lavoro o per il tempo libero.

### **Viasat e Autocapital a braccetto verso il futuro. Come procede questa partnership?**

Anche se la nostra partnership con Viasat è relativamente giovane, l'intesa è stata immediata. Viasat è un'azienda molto attenta alle richieste dei clienti, sensibile agli stimoli provenienti dal mercato e sempre pronta a costruire "un vestito su misura" per tutte le esigenze.

La relazione con i dirigenti è semplice ed intuitiva soprattutto perché in Viasat grazie ad un management giovane e dinamico ci consente di interfacciarsi con estrema semplicità e velocità.

# Program e Viasat, collaborazione vincente

A cura di [Samuele Serchiani](#)  
PROGRAM AUTONOLEGGIO

In una situazione di perdurante recessione del mercato automobilistico e di forti difficoltà vissute in generale dal contesto del nostro Paese, anche il settore del noleggio è entrato in sofferenza. Se non ci sono aziende che hanno bisogno di mezzi perché tagliate dalla crisi, il mercato non può da solo trainare una domanda che è assente per motivi congiunturali. Certo, resta inalterato il vantaggio di tramutare costi incerti (caratteristici di una flotta proprietaria) in costi prevedibili (i canoni di noleggio). Ed è per questo motivo che spesso sono proprio le aziende in difficoltà ad avvicinarsi al noleggio attribuendogli così quella tanto citata "funzione anticiclica".

Program ha un'antica tradizione di servizi offerti alla clientela, sia in termini di innovazione che di livello di servizio. Le nostre dimensioni ci consentono la conoscenza puntuale dei nostri Clienti, delle loro caratteristiche, delle loro esigenze e priorità, e tutto questo ci permette di poter offrire una soluzione differenziata, molto personalizzata ed estremamente efficiente. I nostri tempi di intervento e ripristino sono i migliori sul mercato e sono completati da servizi innovativi come la APP su smartphone per l'esecuzione delle manutenzioni e sugli interventi straordinari, come l'accesso alle info tramite i satellitari di Viasat, le consegne personalizzate, e molto altro. Si tratta di un campo su cui investiamo costantemente sapendo bene che il noleggio è un rapporto soprattutto di servizi, anche se realizzati tramite dei mezzi. Ma quest'ultimi sono uguali per tutti e dunque la differenza non può che essere nelle persone, nei processi, nella rispondenza personalizzata alle richieste.

Oggi la sicurezza dei driver e dei mezzi costituisce un elemento imprescindibile per qualunque azienda del settore. E, in questo campo, la tecnologia ci ha dato strumenti fino a poco tempo fa impensabili. Se si differenzia tra sicurezza attiva (mezzo in movimento) e passiva (mezzo fermo), strumenti come il rivelatore posizionale satellitare di Viasat consentono di avere informazioni sulle dinamiche dei sinistri, sullo stile di guida, sulle frodi assicurative. Oppure sui furti e ritrovamenti, sugli spostamenti non autorizzati, etc. Si tratta di accedere, grazie a questi dispositivi, non solo al recupero del mezzo vero e proprio, ma soprattutto a una grande quantità di informazioni da utilizzare a richiesta e necessità.

Non c'è dubbio, quindi, che già oggi la tecnologia ci consente di vedere ciò che avviene o è avvenuto, intervenendo direttamente sulla sicurezza dei veicoli e delle persone. Senza trascurare i risparmi economici, non solo in termini assicurativi, ma anche dei costi sociali dei sinistri e di quanto avviene ogni giorno sulle strade. E per noi questa tecnologia ha solo un nome: Viasat.

La nostra partnership, ancorché abbastanza recente, procede a vele spiegate con reciproca soddisfazione per il livello e la tipologia dei servizi che, insieme, siamo riusciti a raggiungere per i nostri Clienti. La professionalità, la conoscenza, ma anche l'attitudine alla ricerca pragmatica e tempestiva di soluzioni, sono tutte caratteristiche comuni alle due società, e dunque non potevano che nascere risultati estremamente positivi.

Per il futuro i legami saranno ancora più intensi, con lo scopo di proporre insieme ogni servizio innovativo ed utile ai nostri Clienti.

**D**irect Line entra nel mercato italiano ad inizio 2002 e si distingue da subito per essere una compagnia di assicurazione auto dalla parte dei consumatori, dimostrando agli assicurati che è possibile risparmiare sulle polizze senza per questo dover rinunciare alla qualità del servizio, battendosi per un mercato più trasparente e semplice per tutti e per una maggiore sicurezza sulle strade a vantaggio non solo della vita delle persone ma anche sul costo delle polizze. È per questo che nel 2006 è stato istituito il Centro Studi e Documentazione: un osservatorio sempre aggiornato sugli atteggiamenti e i comportamenti degli automobilisti italiani avente il du-

plice obiettivo di studiare soluzioni assicurative innovative a vantaggio della competitività. Ogni anno il Centro Studi e Documentazione Direct Line interroga gli italiani portandoli ad auto valutarci e a valutare i comportamenti alla guida di chi condivide con loro la strada. I risultati mostrano un'Italia bizzarra: consapevole dei rischi che si corrono, ma ancora un po' troppo "larga di manica" quando si tratta di giudicare i propri errori. Una delle ultime ricerche ha dimostrato come a rendere poco sicura la guida dei nostri connazionali non siano solo le lacune teoriche, ma anche e soprattutto le fonti di distrazione al volante: si va dal classico utilizzo del cellulare al "make up on the road".

# Indisciplinati e distratti con tanta voglia di tecnologia

Intervista con **Barbara Panzeri**

Direttore Marketing e Responsabile del Centro Studi e Documentazione DIRECT LINE



## **Direct Line ha sondato gli automobilisti italiani. Come ne escono?**

Se vogliamo trovare qualcosa, la nota positiva è la consapevolezza del pericolo indotta da anni di campagne di sensibilizzazione. Ne è un esempio l'uso del cellulare alla guida, che nonostante il perdurare di questo comportamento scorretto di cui in ta-

## **Entrando nello specifico, quali sono i comportamenti ritenuti più pericolosi?**

Come accennato, il primato tra i comportamenti più pericolosi quando si conduce un'auto secondo gli italiani spetta alla brutta abitudine di scrivere e leggere sms mentre si guida; a seguire troviamo i sorpassi az-

zardati praticati quando non si ha la giusta visuale della strada, il mettersi alla guida dopo essersi concessi un bicchiere di troppo e parlare al telefono senza utilizzare l'auricolare. Da non sottovalutare nemmeno la tendenza a non rispettare le distanze di sicurezza e superare i limiti di velocità. Tutti comportamenti stigmatizzati, ma anche confessati dagli stessi automobilisti.

I dati riportano anche uno spaccato sui fattori di maggior pericolo nelle realtà cittadine. È interessante notare che i guidatori di città si ritengono minacciati soprattutto dagli altri automobilisti: più della metà (54%) riconosce negli automobilisti "selvaggi" una concreta minaccia per chi guida, insieme allo spericolato zigzagare dei motorini in mezzo al traffico e la situazione non sempre ottimale delle nostre strade.

## Quanti sono quelli che al contrario si giudicano attenti e scrupolosi? E in base a quale criterio?

I "guidatori senza peccato" non sono in realtà molto numerosi. Il nostro sondaggio rivela infatti che solo il 35% del campione si ritiene particolarmente attento e afferma di non commettere alcuna infrazione del codice della strada, una percentuale non esigua, ma ancora troppo ristretta.

Lo scopo di questo sondaggio era infatti quello di far riflettere gli automobilisti italiani sulla pericolosità di pratiche ancora troppo sottovalutate e mantenere sempre alta l'attenzione su queste tematiche, sviluppando un sempre maggiore senso civico tra i fruitori della strada.

## Analizzando i dati per fascia di età cosa emerge?

Analizzando i dati per fasce d'età, si nota come i più inclini a distrarsi siano proprio i giovani tra i 18 e i 24 anni (che registrano la percentuale più alta di utilizzo del cellulare al volante con il 24%), mentre agli over 45 va il premio dei più responsabili, solo il 2% afferma infatti di mettersi alla guida dopo aver bevuto alcolici.

## Rapporto "automobilista- tecnologia" e la Scatola Nera? Se ne auspica un maggiore utilizzo?

Il rapporto tra gli automobilisti italiani e la tecnologia potrebbe essere definito sostanzialmente funzionale. Una nostra recente indagine ha infatti dimostrato che gran parte degli italiani sogna un'auto dotata di equipaggiamenti tecnologici come pilota automatico e sistemi frenanti per le situazioni di pericolo. Non mancano naturalmente desideri al limite della fantascienza come l'autoradio 3D, la possibilità di spostarsi agevolmente sia su strada sia sull'acqua o tecnologie che permettano al veicolo di tenere sveglio l'autista.

A proposito della Scatola Nera, troviamo che sarebbe certamente utile per prevenire i furti e limitare le fro-



## INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER SESSO

MESI	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Gennaio	182	65	247	11.877	8.095	19.972
Febbraio	159	39	198	9.810	6.633	16.443
Marzo	216	53	269	13.176	8.216	21.392
Aprile	239	56	295	12.297	8.268	20.565
Maggio	251	45	296	14.927	9.519	24.446
Giugno	293	68	361	16.523	9.532	26.055
Luglio	330	76	406	16.654	9.894	26.548
Agosto	311	59	370	14.063	8.787	22.850
Settembre	268	58	326	13.337	8.431	21.768
Ottobre	260	75	335	14.007	9.082	23.089
Novembre	211	54	265	12.390	8.864	21.254
Dicembre	213	72	285	11.853	8.481	20.334
Anno	2.933	720	3.653	160.914	103.802	264.716

Fonte: ACI / ISTAT - anno 2012

di e pensiamo che sia un buon dispositivo a cui affidarsi. Inoltre, siamo da sempre sostenitori della necessità di creare una banca dati elettronica nazionale che contenga tutti i profili di rischio degli automobilisti. Tale banca, condivisa da IVASS, Motorizzazione, Polizia Stradale e compagnie assicurative, oltre a rappresentare un concreto passo in avanti sul fronte della trasparenza complessiva del sistema, costituirebbe infatti anche un significativo sistema di prevenzione di frodi e truffe.

## Un'ultima cosa. Dagli automobilisti indisciplinati e distratti emerge qualche segno di pentimento?

L'ammissione della colpa è già un buon passo per il pentimento. Come sottolineato precedentemente, nonostante il perpetuarsi di pratiche pericolose, gli automobilisti stanno sviluppando una crescente sensibilità verso la tematica della sicurezza stradale ma di strada, passatemi il gioco di parole, ne devono ancora fare. Guidare responsabilmente è un dovere per se stessi e per gli altri, a questo scopo è importante attuare una continua promozione della cultura della sicurezza stradale che passi dalla conoscenza del codice della strada alla consapevolezza della pericolosità di una guida irresponsabile.

# Comunicare “sicurezza stradale”

Intervista con **Giuseppe Bisogno**  
Direttore del SERVIZIO POLIZIA STRADALE

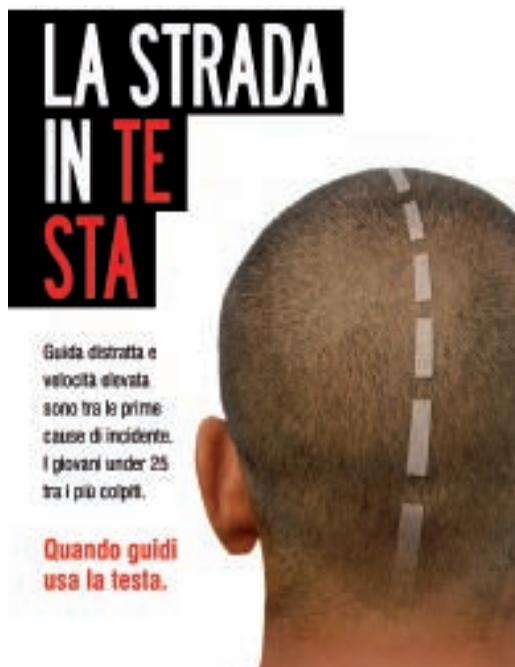
**I**n molti ambiti della società civile si sta facendo largo una “Nuova cultura della sicurezza” basata su idee per un domani migliore, infatti questa consapevolezza comincia a farsi strada nei comportamenti personali e collettivi. Lo si riscontra certamente anche in ambito stradale dove la comunicazione gioca un ruolo importante.

## **Prevenzione e sensibilizzazione: come?**

Non solo campagne stampa, utilissime, ma anche portare a conoscenza dell'automobilista aspetti normativi, numeri, statistiche, notizie varie. I dati, in particolare, oltre a costituire un efficace misuratore dei risultati della nostra attività nonché un valido supporto per individuare su quali fronti occorre migliorarsi, sono anche strumenti formidabili per sensibilizzare l'utente della strada dimostrando come sia il comportamento umano a fare la differenza: l'eccesso di velocità, l'uso del cellulare, la guida in stato di ebbrezza, la mancata precedenza, il mancato rispetto delle distanze di sicurezza.

## **Prevenzione fa anche rima con tecnologia?**

Certamente anche se i benefici accertati non raggiungono ancora la totale consapevolezza degli utenti della strada. Pensiamo alla Scatola Nera. Si tratta di un dispositivo il cui uso non è ancora molto diffuso tra gli automobilisti non essendo la sua installazione obbligatoria per legge. La sua incidenza sulla sicurezza è indiretta in quanto - trattandosi di un dispositivo che registra le manovre effettuate dal conducente e tutti i dati tecnici dell'automobile permettendo all'assicurazione, in caso d'incidente, di stabilire le responsabilità e colpe con sicurezza e velocità - induce chi guida ad avere un comportamento più virtuoso nel rispetto delle regole del codice della strada.



legalità e del rispetto delle regole incidendo su comportamenti di guida scorretti ma purtroppo ancora di frequente verificazione. Spesso non si valutano con la giusta coscienza le conseguenze che potrebbero avere gli errori commessi su strada.

## **Esiste un messaggio vincente?**

Il messaggio vincente è sicuramente quello “ragionato”: imporre le regole non ha alcuna valenza in quanto le stesse - per essere rispettate - vanno innanzitutto condivise. Perché le regole vengano rispettate è necessario instaurare un rapporto

fiduciario tra cittadino e autorità in modo da costruire una “sicurezza partecipata” di cui il cittadino è parte attiva. Il messaggio vincente è inoltre quello non stereotipato ma calibrato in base al target di pubblico cui è diretto.

## **Direttore, quanto è difficile comunicare sicurezza in ambito stradale?**

In materia di sicurezza stradale l'attività di comunicazione è tanto importante quanto difficile: l'obiettivo è quello di creare una cultura della

**L**a strada, si sa, costituisce un rischio e gli incidenti rappresentano un fenomeno ancora oggi molto frequente. Oltre il 16% delle richieste di soccorso avvengono a seguito di incidenti stradali. Un'enormità! Secondi solo alle richieste di soccorso che provengono da casa, principalmente per patologie mediche.

## Il satellite salva-vita

A cura di CIMO ASMD Medici 118



### Il costo sociale degli incidenti stradali.

Per ogni morto sulle strade si calcolano quattro invalidi che necessitano di riabilitazione. Premesso che i costi degli interventi per le prestazioni sanitarie e la riabilitazione sono spesso cinque volte più importanti dei costi legati alla prevenzione, bisogna dire che i costi sanitari variano a seconda della gravità degli esiti. Nei casi più gravi il paziente viene ricoverato in unità di riabilitazione intensiva specializzate nella cura di stati vegetativi. I casi gravi vengono seguiti in strutture occupazionali diurne, mentre le situazioni di media e lieve gravità impegnano strutture di riabilitazione ambulatoriale dove vengono svolte attività riabilitative prevalentemente diurne. Gli incidenti stradali rappresentano comunque un costo sociale enorme, innanzitutto

in termini di vite umane, ma anche in relazione ai costi sociali che ne derivano (invalidità, controllo, soccorso, ecc.) ed ai danni prodotti ai beni materiali.

### L'immediatezza del soccorso è determinante.

Nel paziente traumatizzato è necessario agire rapidamente ed efficacemente in condizioni logistiche spesso difficili. Questo, obbliga quindi, fin dall'inizio, ad utilizzare schemi mentali diagnostici e terapeutici "a cascata". È quindi fondamentale un corretto e tempestivo approccio al paziente traumatizzato già nelle prime fasi di intervento sanitario - fase pre-ospedaliera - per favorire la scomparsa dei tempi morti e le giuste scelte terapeutiche derivanti sempre da una diagnostica estremamente corretta.

È diventata consuetudine tra gli esperti di trauma parlare di "GOLDEN HOUR" per le vittime di importanti traumatismi. La definizione di "GOLDEN HOUR" deriva dall'osservazione che i pazienti gravemente feriti, se riescono a raggiungere la sala operatoria in un arco di tempo inferiore o uguale ad un'ora hanno una migliore prognosi, hanno cioè una più alta probabilità di sopravvivenza,

per questo, nella "GOLDEN HOUR" ogni minuto è prezioso. Quindi i tempi di risposta alla chiamata devono essere rapidi e ogni azione che si va a compiere sul luogo dell'incidente deve avere uno scopo salva-vita.

### L'aiuto della tecnologia.

L'introduzione di sistemi di allarmi automatici sulle auto è certamente una prospettiva interessante e va incrementata. Agevolerebbe molto poiché contribuisce a ridurre i tempi dell'allarme sanitario (la chiamata al 118) e, quindi dei tempi della risposta. Del resto l'introduzione del sistema eCall a partire dal 2015 risponde proprio a questa necessità di urgenza negli interventi. I dispositivi satellitari Viasat attivano automaticamente in caso di crash, o manualmente, il soccorso medico a seguito di incidente stradale. Da questo senso rappresentano veri e propri prodotti "salva-vita".

### Come richiedere il soccorso.

Nella richiesta di un soccorso, sia che si tratti di incidente stradale che di soccorso per patologia non traumatica, la cosa fondamentale è la corretta comunicazione delle informazioni alla centrale operativa che raccoglie la chiamata. Generalmente, quando si chiama il 118, è l'Operatore che risponde a "pilotare" l'analisi, detta di "filtro sanitario" (che serve ad inquadrare in pochi secondi chi, come e cosa fare).

È importante che si sappia che il tempo che trascorre per la raccolta dei dati da parte dell'operatore che riceve la chiamata di soccorso non è tempo sottratto all'invio del soccorso ma funzionale ad una migliore e tempestiva gestione del medesimo ed è bene sapere che durante l'indagine conoscitiva, svolta dall'Operatore che sta organizzando la missione di soccorso, l'allarme è già scattato, il soccorso inviato e i dati che si aggiungono successivamente, sono immediatamente trasferiti via radio o telefono alla squadra di soccorso.

# Furti auto S.p.A.

Intervista con **Francesco Signor**

Responsabile Comunicazione VIASAT GROUP

**F**urti auto SpA. E già, perché quella di sottrarre il mezzo al legittimo proprietario, oltre ad essere un fenomeno assai diffuso in Italia, è da sempre una vera e propria industria del crimine che alimenta ingenti guadagni per il ladro o per la banda organizzata che sia. Certo, negli anni le cose sono migliorate ma la battaglia è ancora lontana dall'essere vinta.



## In cima alla lista delle auto rubate continuano ad esserci le utilitarie?

Si. Le piccole di casa Fiat sono le più desiderate: Panda, Punto, 500, sono 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 ricambi non sono più disponibili presso i costruttori). Queste auto restano comunque nel Paese e non alimentano il traffico internazionale.

Il discorso cambia radicalmente quando si sale di livello e si parla di automobili di lusso. In questo caso, se non adeguatamente protette con sistemi satellitari, ci sono molte più difficoltà che vengano ritrovate. Si tratta spesso di furti su commissione, dove le vetture prendono subito la

strada dell'occultamento, del taroccamento e poi dell'estero.

## Come procede l'attività di contrasto e di prevenzione? Si sono ottenuti risultati importanti?

Si sperava in un dato migliore. Perché sul fronte delle auto ritrovate i numeri ci dicono che il saldo tra i furti e i ritrovamenti nel 2013, guardando alle statistiche ufficiali, è peggiore di quello dell'anno precedente. Certo non si può pretendere che le Forze dell'Ordine acciuffino tutti i topi d'auto. In questo senso, i dispositivi satellitari installati a bordo dei veicoli rappresentano un deterrente formidabile, garantendo un elevato livello di protezione.

## Come ci si difende allora?

L'evoluzione tecnologica dell'antifurto gioca un ruolo decisivo e quello satellitare rappresenta l'avanguardia nella lotta ai furti d'auto. È evidente che, in alcuni casi, quando l'organizzazione criminale è particolarmente strutturata e anche "forte economicamente", condizione necessaria per dotarsi di apparecchiature sofisticate in grado di contrastare l'antifurto, diventa più complicato ostacolarle. Ci sono in circolazione sistemi Jammer, vietati dalla legge e utilizzati in campo militare, che disturbano il segnale GSM e GPS per impedire al dispositivo di trasmettere. In questo senso, le soluzioni satellitari di casa Viasat sono particolarmente evolute e dotate di anti-Jammer. Utilizzano un sofisticato modulo GSM che riesce a intercettare il disturbo di segnale bloccando il veicolo, avvisando la Centrale Operativa e azionando il clacson.

## Quali sono i numeri che meglio identificano questo fenomeno?

I furti d'auto, benché in costante diminuzione, continuano a rappresentare un reato molto frequente. Rimane quindi l'emergenza. Entrando nel dettaglio, secondo gli ultimi dati della Divisione Centrale della Polizia Criminale, sono 112.155 le auto rubate nel 2013 contro le oltre 115 mila dell'anno precedente. La Campania è tra le Regioni maggiormente colpite con quasi 21 mila auto sottratte ai legittimi proprietari. Segue il Lazio con 19.863 furti e la Lombardia (16.180). Più staccate, ma non di molto, la Sicilia (16.936) e la Puglia (15.291).

## La sicurezza “vola sul satellite”, quindi?

Assolutamente sì. La tecnologia satellitare nel corso degli anni ha migliorato le proprie performance e contestualmente ridotto in maniera significativa i costi delle soluzioni e dei servizi erogati. Tradotto per l'utente significa che oggi ci sono delle soluzioni smart idonee per tutte le tipologie di clientela che va dalla formula di proprietà fino ad arrivare al comodato d'uso, passando per il noleggio o il pagamento frazionato. Con un'attenta politica di costi si è riusciti a rendere disponibile la tecnologia satellitare a qualsiasi cliente, con qualsiasi potere d'acquisto, per qualsiasi auto. Tanto più che chi installa un dispositivo satellitare paga meno l'assicurazione, senza contare i maggiori benefici nel delicatissimo campo della sicurezza stradale. Il dispositivo, infatti, in caso di crash rileva automaticamente il sinistro anche se l'automobilista è rimasto ferito, permettendo un immediato invio dei soccorsi. Questi strumenti telematici, quindi, sono anche in grado di salvare vite umane.

## AUTO RUBATE E RINVENUTE PER REGIONE

Regione	auto rubate	auto rinvenute
ABRUZZO	1.310	589
BASILICATA	256	70
CALABRIA	3.926	1.942
CAMPANIA	20.828	6.310
EMILIA ROMAGNA	3.022	2.418
FRIULI VENEZIA GIULIA	310	233
LAZIO	19.863	5.455
LIGURIA	840	717
LOMBARDIA	16.180	6.709
MARCHE	704	491
MOLISE	328	76
PIEMONTE	6.189	3.436
PUGLIA	15.291	6.915
SARDEGNA	1.611	841
SICILIA	16.936	6.962
TOSCANA	1.903	1.437
TRENTINO ALTO ADIGE	130	88
UMBRIA	542	460
VALLE D'AOSTA	24	15
VENETO	1.962	1.621
<b>Totale</b>	<b>112.155</b>	<b>46.785</b>

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Anno 2013

## PRIMI 20 MODELLI AUTO RUBATE

Fabbrica	Modello	Auto Rubate	Incidenza sul Totale
FIAT	PANDA	11.564	10,31%
FIAT	PUNTO	10.086	8,99%
FIAT	CINQUECENTO	6.345	5,66%
FIAT	UNO	4.910	4,38%
LANCIA	Y	4.588	4,09%
FORD	FIESTA	3.519	3,14%
VOLKSWAGEN	GOLF	3.113	2,78%
SMART	FORTWO COUPE'	2.285	2,04%
OPEL	CORSA	1.714	1,53%
FIAT	GRANDE PUNTO	1.681	1,50%
RENAULT	CLIO	1.598	1,42%
VOLKSWAGEN	POLO	1.455	1,30%
FIAT	SEICENTO	1.368	1,22%
OPEL	ASTRA	1.344	1,20%
FORD	FOCUS	1.195	1,07%
CITROEN	C3	1.194	1,06%
ALFA ROMEO	147	1.153	1,03%
TOYOTA	YARIS	1.035	0,92%
FIAT	BRAVO	1.030	0,92%
AUTOBIANCHI	Y10	1.016	0,91%

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Anno 2013

## I VANTAGGI DEL SISTEMA SATELLITARE VIASAT

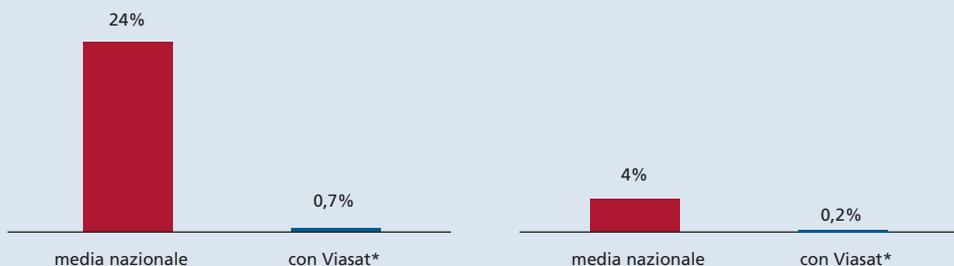
I dati statistici confermano ed accentuano l'efficacia della BluBox di Viasat. Da rilevare lo scostamento sensibile nei confronti delle medie nazionali sia in termini assoluti sia in percentuale:

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

### % MODELLI AUTO RUBATE SENZA E CON DISPOSITIVO VIASAT

(modelli: Panda - Punto - 500)

(modelli: Golf - Audi - Bmw X5)

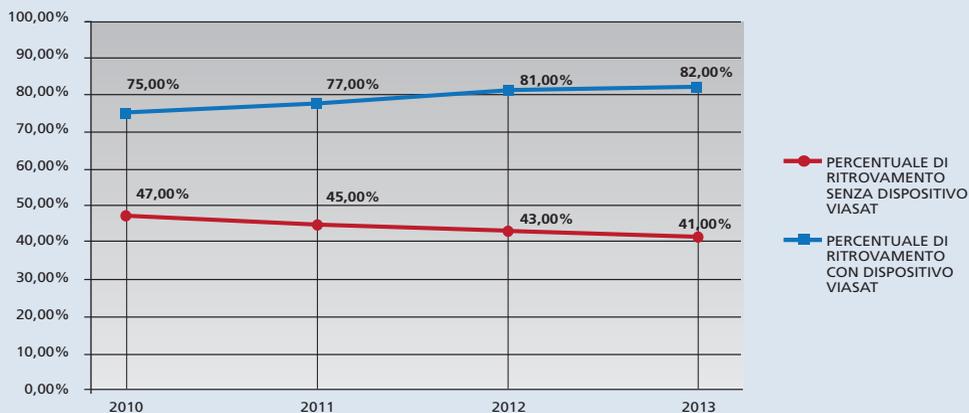


(\*) dati relativi a vetture con BluBox con autenticatore

### PERCENTUALE RITROVAMENTI CON E SENZA DISPOSITIVO VIASAT

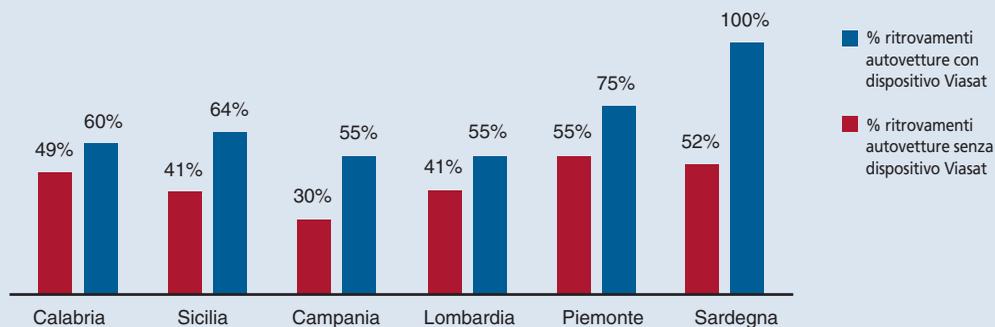
ANNO	% auto ritrovate	% auto ritrovate con Viasat
2010	47%	75%
2011	45%	77%*
2012	43%	81%*
<b>2013</b>	<b>41%</b>	<b>82%*</b>

(\*) dati relativi a vetture con BluBox con autenticatore

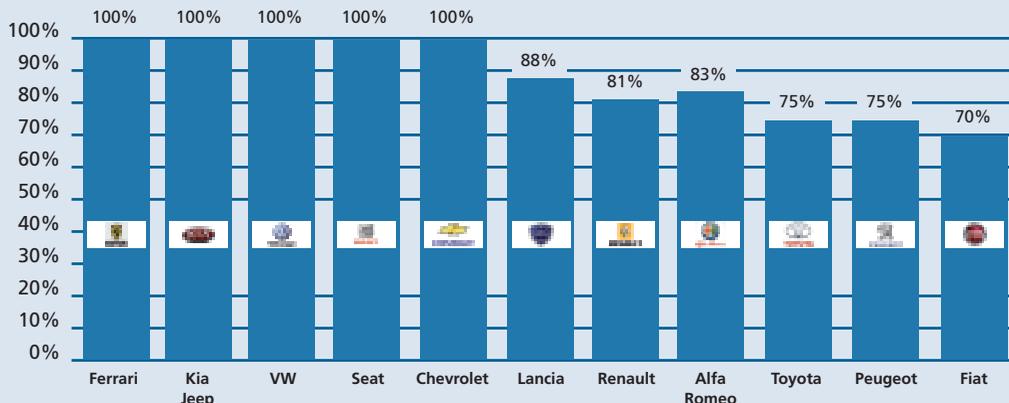


In caso di allarme per furto, la centrale operativa Viasat attiva opportuni interventi in meno di 120 secondi, recuperando l'auto nei primi 28 minuti.

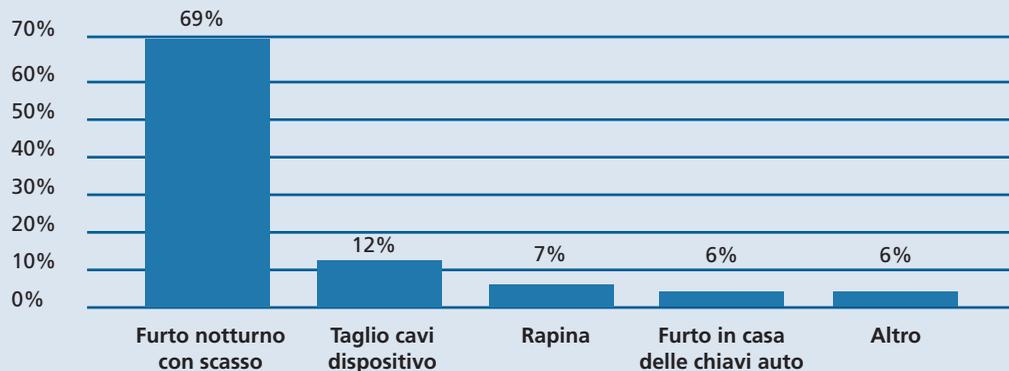
## % RITROVAMENTI AUTO IN ALCUNE REGIONI SENZA E CON DISPOSITIVO VIASAT



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



## MODALITA' FURTO AUTO



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



**L**a globalizzazione ha cambiato il nostro stile di vita, ciò nonostante molte imprese, istituzioni politiche, organizzazioni associative e rappresentanze sindacali in genere, non hanno saputo cogliere e affrontare questi cambiamenti, ma hanno principalmente protetto i privilegi acquisiti negli anni, spesso senza limiti ed etica sociale. Il settore dell'autotrasporto non è esente e necessita di un processo di cambiamento, in grado di garantire più efficienza e competitività.

# Autotrasporto: tagliare i costi con la telematica è possibile

Intervista con **Massimo Getto**  
Vice Presidente VIASAT GROUP

## **Da cosa dipendono le prospettive di crescita del comparto?**

Le prospettive di crescita del comparto dipendono dalla tempestività e dalla capacità di rinnovamento per acquisire un vantaggio competitivo, sfruttando appieno le opportunità tecnologiche disponibili sul mercato. Nel settore del trasporto merci su gomma è oggi prioritario avviare un processo di cambiamento, in grado di garantire più efficienza e competitività.

## **Sembra che oggi tutti riconoscano alla tecnologia info-telematica un ruolo da protagonista. È d'accordo?**

In parte. Esiste un problema culturale rilevante da parte di molte aziende di autotrasporto che deve essere superato per comprendere i notevoli benefici

che un utilizzo consapevole degli strumenti infotelematici può portare. Su questo tema molto, moltissimo, si può fare ancora.

In Italia e in Europa, Viasat, già a partire dagli anni Ottanta, è stata all'avanguardia nell'utilizzo della tecnologia info-telematica. Il servizio base consiste nella localizzazione georeferenziata dei mezzi, trasmettendo via GSM/Gprs i dati su un pannello di controllo. Le informazioni, messe a disposizione del gestore di flotta, attraverso report specifici e di facile utilizzo, permettono l'uso di questi dati per la diagnostica del veicolo, la sicurezza del mezzo e del carico trasportato, il comportamento alla guida del conducente durante la missione e molto altro ancora. La capacità di sfruttare appieno queste in-

formazioni permette alle aziende di trasporto di ottenere risultati di particolare rilievo nell'abbattimento dei costi operativi e nel miglioramento dei livelli di servizio.

## **Agendo su quali specifiche aree critiche?**

Posso elencarle 5 punti strategici. Ottimizzazione rotte e riduzione dei fermi mezzo a motore acceso e costi di funzionamento. Il gestore flotta può pianificare e comunicare, attraverso appositi display, direttamente col mezzo e, verificando il traffico in tempo reale, consentire di indicare all'autista percorsi alternativi, evitando ritardi, fermi del mezzo, spreco di risorse. Trasporto rifiuti, merci pericolose o deperibili. In molti casi, i beni trasportati

Costi	Trattore 7,5 t Senza satellitare		Con servizi satellitari Viasat		
	euro/Km	euro/anno (base 100.000 km)	Riduzione costi (%)	euro/Km	euro/anno (base 100.000 km)
Accise ed imposte	0,25	24.563	16%	0,21	20.687
Autostrade	0,05	5.000	2%	0,05	4.900
Carburante	0,31	31.436	10%	0,28	28.293
Ammortamento/leasing	0,17	16.500	2%	0,16	16.170
Assicurazioni	0,06	6.000	14%	0,05	5.160
Service	0,04	4.000	5%	0,04	3.800
Pneumatici	0,05	4.500	3%	0,04	4.365
Conducente	0,41	40.500	6%	0,38	38.070
Spese Generali	0,14	13.500	7%	0,13	12.555
<b>TOTALE</b>	<b>1,46</b>	<b>145.999</b>	<b>8%</b>	<b>1,34</b>	<b>134.000</b>

necessitano di particolari cautele (progetto SISTRI). Grazie alle tecnologie telematiche, il gestore della flotta può tenere sotto costante controllo i mezzi e poter intervenire nel caso di alterazioni dei parametri sensibili anche con la finalità di combattere l'illegalità e le ecomafie in particolare.

Monitoraggio e miglioramento dello stile di guida e riduzione dei consumi del carburante. I software applicativi di Viasat Fleet sono in grado di trasferire ai gestori di flotta informazioni, circa lo "stile di guida" degli autisti. Permettendo alle aziende di autotrasporto di predisporre un'efficace azione di formazione volta a diffondere le best practices comportamentali tra gli autisti, eliminando i comportamenti poco virtuosi e producendo risparmi ingenti sui costi di gestione. Non solo. Permettono di controllare i livelli di carburante, di evitare prelievi fraudolenti dai serbatoi e, in caso di guasto, incidente o aggressione, allertare i soccorsi (guidati con tempestività dalle centrali operative Viasat), consentendo un intervento celere, limitando il danno biologico ed economico.

Aumento della sicurezza e riduzione dei costi assicurativi dei mezzi e delle merci. Con il monitoraggio telematico si riducono i rischi connessi agli incidenti stradali e si proteggono i mezzi dai tentativi di furto (ovvero ritrovandoli qualora siano oggetto di un tentativo di furto), salvaguardando contemporaneamente le merci trasportate. Questo permette alle compagnie assi-

curative di accordare un minor premio per la copertura dal rischio di furto per i mezzi dotati di sistemi telematici. Nel complesso questi risparmi possono superare il 15%.

Tasse, imposte e accise. Il costo del carburante è gravato da imposte ed accise previste dal legislatore che, nel caso del gasolio, possono essere recuperate dall'impresa di trasporto per una quota fino al 70%. Viasat è in grado di occuparsi di tutte le pratiche necessarie per il rimborso delle accise sul gasolio utilizzato da autocarri, garantendo l'ottenimento dei benefici in tempi rapidi e certi, grazie ai dati forniti dai dispositivi installati a bordo dei mezzi.

### È possibile quantificare il vantaggio in termini numerici?

Alla luce di quanto detto, la riduzione di costi, dovuta all'ottimizzazione dell'uso delle risorse, è pari al 9%. Il costo di esercizio di un trattore stradale (7,5 t) passa da 1,46 euro/Km a 1,34 euro/km, equivalente a un risparmio di 12.000,00 euro a mezzo su 100 mila km medi di percorrenza annuale. Il prezzo di cessione dei servizi Viasat ai clienti flotte varia da 250,00 a 700,00 euro/anno. Il rapporto tra investimento, considerando la fascia alta di prezzo, è dunque 1 a 17, con un break even time di 21 giorni!

A livello nazionale, se tutti i mezzi commerciali utilizzassero i sistemi sopra descritti per ottimizzare la propria attività e ipotizzando un'efficienza in

valore assoluto ridotta del 60% per i mezzi di minore stazza, il vantaggio complessivo sarebbe di 40 miliardi di euro, pari a 2,5 punti di PIL. Questi dati dovrebbero spingere il legislatore a iniziative più coraggiose e innovative, fino a rendere obbligatorio per tutti i soggetti operanti sul territorio nazionale l'utilizzo dei sistemi satellitari di gestione delle flotte.

### La ripresa passa dal satellite, quindi?

Il settore del trasporto merci in Italia, spinto anche dalla crisi economico-finanziaria, sta vivendo da diversi anni un sempre più forte orientamento verso l'attenta gestione dei costi e l'ottimizzazione di quelli che si possono definire, anche in questo settore, i processi produttivi.

Viasat, grazie alla propria esperienza maturata nel campo della telematica di bordo e dei servizi LBS (Location Based Service), è sicuramente il Partner col quale raggiungere questi importanti obiettivi.

Affidabilità, professionalità, gestione ottimale, economicità. La sfida competitiva si gioca su questi elementi. Ormai, il mercato cerca aziende affidabili che forniscano un servizio impeccabile, professionale ma in economicità. E solo attraverso una completa gestione del servizio si può ottenere tutto ciò. La tecnologia, quella satellitare, è a disposizione proprio per ottenere questo risultato. Chi non lo capisce è destinato a soccombere.

**I** numeri sono impietosi: nel 1975 l'Italia era al primo posto in Europa per infrastrutture. Fatto 100 noi eravamo 115. Meglio dei tedeschi. Oggi la nostra arretratezza sul piano logistico e infrastrutturale costa al Paese, dunque alle tasche di noi cittadini, qualcosa come 40 miliardi di euro. L'equivalente di una maxi Finanziaria. Da anni siamo un Paese che non ha più investito in se stesso. In ferrovie, in strade, in centri internodali, in aeroporti all'altezza, in collegamenti per velocizzare il trasporto di persone (anche turisti) e prodotti. È ora di ridurre questa che è una "vera e propria tassa": l'aumento dell'efficienza logistica darà una spinta aggiuntiva alla crescita economica e occupazionale di cui il Paese ha assolutamente bisogno.

# Logistica e autotrasporto: l'Italia deve guardare lontano

Intervista con [Bartolomeo Giachino](#)

Già Sottosegretario ai Trasporti e Presidente della Consulta dell'Autotrasporto

## **Quanto pesa l'inefficienza logistica in Italia?**

L'inefficienza logistica italiana, dovuta ai pesanti gap infrastrutturali, ai tanti veti posti sui dragaggi e sulle grandi opere (come la Tav), ai tanti colli di bottiglia che rallentano l'accesso ai centri urbani, al costo dell'attraversamento delle Alpi, alla maggiore congestione del traffico, oltre a rallentare la nostra crescita rappresenta un costo che è stato valutato in 40 miliardi di euro l'anno. Con il pieno coinvolgimento di tutta l'organizzazione logistica del Paese, delle Regioni, degli enti locali, degli operatori logistici pubblici e privati, si potrebbe ridurre questa che è una "vera e propria tassa" per tutti noi. L'aumento dell'efficienza logistica, la maggiore competitività del nostro sistema economico e l'aumento dei volumi di traffico darà una spinta aggiuntiva alla crescita economica e occupazionale di cui il Paese ha assolutamente bisogno. È innegabile che se il problema principale per il nostro Paese è la crescita, questo deve essere il primo obiettivo del nuovo Governo.

## **Quali le scelte per rimettere in moto lo sviluppo?**

Intanto bisogna puntare ad uno "sviluppo forte" perché solo con la cre-

scita dell'1,5% noi ritorneremo ai livelli del 2007 solo nel 2018.

Detto questo, il mondo dei trasporti e della logistica può dare un contributo solo se lavora per rilanciare la competitività e la crescita del Paese in una logica complessiva come quella dell'ultimo Piano Nazionale della logistica approvato dalla Consulta dell'autotrasporto e della logistica. E dopo l'istituzione della Authority dei trasporti, va a mio parere ricostituito il "Ministero dei trasporti del mare e della logistica" proprio per evidenziare il ruolo di "motore dello sviluppo" che il nostro settore in un Paese come l'Italia può giocare.

Basti un solo dato. I nostri porti, esclusi quelli di transhipment, insieme movimentano 5 milioni di containers, troppo poco rispetto al traffico diretto verso l'Europa. Un accordo con i grandi operatori del traffico merci marittimo che garantisca loro efficienza portuale e logistica, che la lentezza dei controlli doganali ci ha sin qui sempre negato, che ci veda destinatari solo di 1/10 dei containers diretti verso l'Europa potrebbe darci 1 punto di Pil aggiuntivo oltre all'aumento di domanda di trasporto e di logistica per le nostre aziende.

## Il Piano nazionale sugli ITS. A che punto siamo?

Il Piano nasce per guidare lo sviluppo di tecnologie ITS in una prospettiva di crescita fino al 2020. La strategia nazionale per gli ITS deve essere finalizzata ad identificare gli interventi di maggiore efficacia, ai fini di ottimizzare le risorse complessive e raggiungere risultati coerenti con gli obiettivi della politica dei trasporti nazionale ed europea. Su questo punto, il nostro Paese ha visto l'emergere di alcune criticità che, ancora oggi, non permettono di raccogliere i benefici dalle tecnologie implementate, tra cui l'elevata parcelizzazione delle esperienze sul territorio e la conseguente mancata possibilità di integrazione fra i sistemi. È necessario operare quotidianamente per risolvere quei nodi che ancora impediscono una tempestiva e completa adozione del Piano.

### Che ruolo gioca la telematica?

Per intervenire efficacemente alla sicurezza stradale, per cercare di diminuire la congestione delle strade per rendere legale tutta la mobilità del nostro Paese eliminando così i 3 milioni e mezzo di veicoli che circolano senza copertura assicurativa, è assolutamente necessario l'utilizzo della telematica, in particolare della Scatola Nera, a bordo dei mezzi. Questa induce gli autisti a comportamenti alla guida virtuosi ed è in grado di registrare cosa capita in ogni singolo momento trasformandosi così in uno strumento completo per evitare le frodi alle assicurazioni. È utile altresì per essere collegato a quella Piattaforma telematica nazionale su cui sta lavorando UIRNet, concepita per concentrare ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori, divenendo la piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi ad essi relativi permettendo un'interazione continua e intelligente tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica/scarica e chi la controlla.



Insomma è necessario un utilizzo massivo della telematica se vogliamo recuperare un gap logistico che sta facendo retrocedere l'Italia rispetto ai nostri competitor europei e mondiali.

### La Scatola Nera, ignorata per anni, è oggi sulla bocca di tutti. Cosa pensa in proposito?

Occorre essere più decisi: la Scatola Nera serve come prevenzione, serve come pronto intervento in casi nei quali l'autista non può chiamare i soccorsi; serve per efficientare il trasporto merci nonché per evitare trasporti illeciti (merci pericolose) e frodi assicurative (falsi sinistri). Serve per ottenere significativi sconti dalle polizze. Serve in caso di rapina o minaccia. Serve per rendere la logistica, una logistica migliore, competitiva. Serve per far rispettare le leggi e combattere i furti e i furbi. Insomma, i benefici sono del tutto evidenti.

### Innovazione, insomma...

Assolutamente sì! Per migliorare la mobilità e la logistica è essenziale l'utilizzo dei sistemi più moderni,

tecnologicamente più avanzati che un segmento del nostro sistema industriale sta elaborando e studiando in questi anni. E in questo segmento rientra di diritto Viasat, che investe milioni di euro in ricerca e produce strumenti che vanno dalla piattaforma tecnologica ai servizi, ai prodotti da installare a bordo di camion e auto. Dispositivi indispensabili per ridurre i tempi di attesa di carico e scarico della merce; per ridurre le code e gli intasamenti sulle strade; per limitare sensibilmente quella congestione che oggi è doppia rispetto alla media europea. Quella congestione del traffico – è bene saperlo – che costa agli automobilisti tempi più lunghi per spostarsi e al sistema delle imprese un maggior costo da sostenere nei trasporti, perché la velocità commerciale si abbassa.

Sta di fatto che solo pochi operatori più illuminati adottano su vasta scala questi dispositivi, trovandosi benissimo perché riescono a utilizzare le loro flotte con un grado di efficienza incomparabile, riducendo i costi di esercizio. Ma sono ancora pochi pionieri che fanno fatica a trovare emuli.



# Smart mobility, è l'ora delle scelte

Intervista con [Rossella Panero](#)  
Presidente TTS ITALIA

**S**trade tecnologiche, trasporto pubblico informatizzato, semafori intelligenti, connected car e piattaforma logistica nazionale: così, per TTS Italia, si costruisce la mobilità intelligente. Indubbiamente, qualche passo è stato compiuto, ma molta strada resta ancora da fare per trasformare effettivamente gli spostamenti di merci e persone in “Smart Mobility”, in cui tutti i modi di trasporto sono integrati fra loro per una maggiore efficienza e sostenibilità del sistema dei trasporti nazionale e della logistica.

## **Il cambio di marcia nel settore delle tecnologie legate ai trasporti è stato imposto dall'Europa. In ambito nazionale cosa è successo?**

A seguito della pubblicazione della Direttiva Europea 2010/40/UE “Sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto”, l'Italia ha già recepito la Direttiva stessa nell'articolo 8 del Decreto

Sviluppo Bis. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con i Ministeri dell'Interno e dell'Istruzione e Ricerca, ha emanato un decreto attuativo (Decreto 1° febbraio 2013 “Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia”) per dare concretezza alle azioni. Il nostro Paese, per la Direttiva 2010/40/UE, è anche chiamato a presentare un Piano nazionale per gli ITS alla Commissione Europea. Il

Piano è stato inviato a Bruxelles, ma è in attesa del lancio ufficiale in Italia da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ne è incaricato.

## **Permangono ancora criticità che ne ostacolano il pieno decollo?**

Il lancio di un Piano d'Azione ITS Nazionale costituisce un passaggio fondamentale, in quanto il pieno sviluppo degli ITS non può prescindere dalla definizione di un documento d'azione di riferimento nel quale siano indicati gli obiettivi e le priorità nel breve-medio termine, le azioni necessarie per conseguirli ed i benefici attesi. Questo permette di definire i programmi di investimento e di creare quindi le condizioni tecnologiche, normative ed organizzative per accelerare il processo di integrazione degli ITS su tutto il territorio, ed incentivare lo sviluppo di un mercato concorrenziale dei servizi.

## **Smart mobility, è l'ora delle scelte. Se dovesse indicare quelle prioritarie?**

TTS Italia ritiene che una mobilità intelligente, pilastro fondamentale delle Smart City del futuro, si possa conquistare con la concretizzazione di alcuni punti fondamentali.

Strade tecnologiche che sappiano comunicare dati sui flussi di traffico, interagire con i veicoli in uno scambio reciproco di informazioni, chiamare in caso di emergenza, sanzionare le violazioni al codice della strada, informare gli utenti/automobilisti delle condizioni della viabilità.

Un trasporto pubblico locale accessibile, efficace e affidabile con informazioni alle fermate o nelle stazioni, biglietti acquistabili con lo smartphone e performance di servizio monitorate.

Sicurezza stradale più elevata con semafori intelligenti, tutor, monitoraggio del trasporto di merci pericolose e aree sicure dove far sostare i camion.

Una piattaforma logistica nazionale unica e interconnessa con i maggiori nodi di scambio e con le flotte di automezzi.

Maggiore sviluppo delle "connected car", auto intelligenti in grado di diventare sensori in movimento. Il tutto accompagnato dalla revisione dell'architettura nazionale ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti), più ricerca e sviluppo per il settore e la creazione di un database sui benefici portati ai cittadini e alla pubblica amministrazione dall'introduzione delle nuove tecnologie.

Sono queste le proposte concrete per rendere il sistema dei trasporti e della logistica un reale volano di sviluppo e competitività presentate da TTS Italia.

### **Abbiamo già delle best practice in Italia?**

Le eccellenze italiane non mancano, penso ad esempio a realtà urbane quali Torino e Verona che grazie ai sistemi applicati e ai progetti avviati possono dirsi due ottimi esempi in cui la Smart Mobility viene perseguita. A livello di specifiche tecnologie, nell'ambito autostradale grandi risultati sono stati raggiunti ad esempio grazie a sistemi come il Telepass ed il Tutor che hanno anche permesso di migliorare la sicurezza stradale.

### **Ci sono degli aspetti, nel confronto con le tecnologie applicate ai trasporti del resto del mondo, che li hanno particolarmente colpiti?**

Lo scorso ottobre ho partecipato al Congresso Mondiale sugli ITS svoltosi a Tokyo. Il motto di questa edizione era "Open ITS to the next" ed è esattamente la sensazione che ho avuto durante la mia partecipazione al Congresso. I Paesi asiatici sono ad un livello molto avanzato: si capisce quanto loro credano negli ITS visitando gli stand giapponesi, lo stand di ITS Taiwan e di ITS China. Mi hanno particolarmente colpiti gli stand delle case automobilistiche. Soprattutto in Asia e per le case automobilistiche giapponesi è chiaro che la Smart City passa attraverso la Smart Mobility. Come dicevo, le loro auto sono già in grado di dialogare con le infrastrutture e tra loro, i sistemi sono già di serie. Da loro le Smart City sono prossime alla realizzazione. La sensazione è che invece noi siamo ancora fermi allo stadio di "ricerca e sviluppo", in cui senza i bandi europei del nuovo Programma Horizon 2020 - si farebbe davvero poco. Certamente la difficile situazione economica attuale degli enti locali non favorisce lo sviluppo di iniziative finalizzate all'implementazione su vasta scala dei servizi ITS che permetterebbero di fare il vero salto verso la Smart Mobility.

### **L'Italia, comunque, può vantare punte di eccellenza nelle tecnologie legate ai trasporti. Come valorizzarne l'apporto?**



È vero. In Italia ci sono delle eccellenze di cui andare fieri. Viasat è certamente tra queste. Per valorizzare il loro apporto sono necessarie delle apposite politiche che permettano l'implementazione su vasta scala dei servizi ITS ed al contempo un quadro normativo che favorisca questo sviluppo.

### **Quali le posizioni acquisite? E quali le prospettive future?**

L'elaborazione di un Piano Nazionale sugli ITS ritengo che sia un importantissimo traguardo, resta naturalmente il lancio ufficiale del Piano stesso che darà sicuramente un rinnovato slancio a tutte le aziende. Per il futuro può essere di grande utilità la definizione di progetti Paese, due o tre al massimo ma di ampio respiro per le Smart Cities, per la logistica e per il trasporto pubblico così da dare un'effettiva attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale sugli ITS.



# La mobilità... e le città diventano “smart”

Intervista con Carlo Maria Medaglia

Docente di Sistemi e Tecnologie UNIVERSITÀ LA SAPIENZA - ROMA



**S**trade tecnologiche che sappiano comunicare dati sui flussi di traffico, interagire con i veicoli in uno scambio reciproco di informazioni, chiamare in caso di emergenza, sanzionare le violazioni al codice della strada e informare gli utenti/automobilisti delle condizioni della viabilità. Ma non solo; a questo panorama aggiungiamo un trasporto pubblico locale facile e affidabile con informazioni alle fermate o nelle stazioni, biglietti acquistabili con lo smartphone e performance di servizio monitorate. La via alla Smart Mobility è cominciata.

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

L'applicazione della telematica nel mondo dei trasporti ha aperto ampi orizzonti sia per gli operatori del settore, che hanno potuto contare sull'utilizzo di sistemi di gestione migliori, sia per gli utenti dei sistemi di trasporto, che oggi possono disporre di informazioni più efficienti e di servizi a valore aggiunto. La telematica ha aperto le porte ad un'efficace gestione del traffico, ad un miglioramento dell'interconnessione tra i vari modi di trasporto. Oggi le esperienze italiane in tema di Smart Mobility sono ancora limitate e frammentarie, ma l'utilizzo della telematica ha permesso di prefigurare quello che è e sarà, il moderno sistema dei trasporti.

## Maggiore sicurezza, qualità, competitività ed efficienza dei trasporti. Insomma ITS e Black Box per il bene di tutti?

I Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS) sono uno strumento fondamentale per il governo della mobilità, la sicurezza stradale e lo sviluppo di un modello di mobilità sostenibile. Essi nascono dall'applicazione delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni al settore dei trasporti e mirano a garantire l'efficienza delle infrastrutture, la sicurezza degli utenti e l'efficacia della rete stessa dei tra-

sporti. Possiamo sicuramente considerarli un bene comune perché hanno la capacità di integrare in maniera intelligente le informazioni ed i dati provenienti dai veicoli, dagli utenti, dalla infrastruttura e permettono di gestire in maniera organica ed unitaria tutte le problematiche legate alla mobilità, riducendo al tempo stesso l'impatto ambientale e migliorando la qualità della vita dei passeggeri. I numerosi progetti di telematica che sono stati applicati alla mobilità in campo internazionale ed europeo, hanno permesso di dimostrare in modo tangibile i benefici derivanti dagli ITS.

### **In sintesi?**

Già nel Libro Bianco 2011, la Commissione Europea aveva valutato l'impatto dell'utilizzo dei sistemi realizzati in tutto il mondo, a livello sia urbano sia extraurbano, per quantificare i benefici apportati dagli ITS. Sulla base dei dati relativi ad una serie di esperienze condotte in diversi Paesi, sia negli Stati Uniti sia in Europa, il Libro Bianco Europeo ha fornito cifre significative sui risultati ottenuti: riduzione dei tempi di spostamento del 20%; aumenti della capacità della rete del 5 - 10%; diminuzione del numero di incidenti del 10÷15%; diminuzione delle congestioni del 15%; riduzione delle emissioni inquinanti del 10%; riduzione dei consumi energetici del 12%.

### **La tecnologia non come un costo da sostenere ma come una risorsa. Manca cultura sul tema?**

Il modello italiano che regola e governa l'innovazione tecnologica è ormai da lungo tempo intrappolato nel paradigma che identifica la tecnologia come un costo. Non possiamo sicuramente negare che la realizzazione di un'infrastruttura tecnologica in grado di regolare la vita ed il funzionamento di una città, non abbia un peso sull'economia globale della città stessa. E' altrettanto vero, tuttavia, che se valutiamo oggettivamente i ri-

sultati prodotti dall'utilizzo della tecnologia in settori come quello del trasporto e della logistica, non possiamo trascurare l'importanza dell'investimento che le attuali città fanno sul proprio futuro e su quello dei cittadini. L'interazione d'informatica, telecomunicazioni e multimedialità, consentono di affrontare in modo innovativo i problemi della mobilità pubblica e privata, sviluppando in modo coordinato e funzionale, soluzioni atte a raggiungere sicurezza, efficienza, efficacia ed economicità, nel rispetto dell'ambiente. L'evoluzione nel settore dello sviluppo tecnologico, infatti, consente di gestire in modo "intelligente" il sistema dei trasporti nella sua totalità, per far fronte alle esigenze sia degli operatori sia dei viaggiatori.

### **Smart Mobility ma anche ... Smart City. Insomma, città sempre più intelligenti?**

Non si può prescindere dall'evoluzione di qualsiasi città in una città Smart, ma questo non può in nessun modo avvenire in modo non organico e razionale, avendo tra le prime cose chiaro in testa il rapporto costi/benefici di ogni singola infrastruttura tecnologica. Solo in questo modo si potrà passare dalla tecnologia come base di tanti progetti pilota, alla tecnologia come piattaforma di sistema di una delle nostre città.

Ci muoviamo all'interno di spazi popolati da applicazioni verticali che interagiscono con strati di software, sensori e device di vario genere e che si pongono come obiettivo quello di rendere la città più vivibile ed ecologica. Tuttavia, superata la pulsione techno-efficientista e da docenze d'interazione uomo-macchina, preferisco pensare l'innovazione tecnologica delle città non alla base della rivoluzione Smart, ma alla base di un processo pre-tecnologico, che vede nella partecipazione e nella relazione dell'individuo con lo spazio, la chiave per migliorare la qualità della nostra vita.

### **Le soluzioni Viasat offrono una qualità della vita migliore. Come sfruttarle al meglio?**

L'Italia è una Nazione che da sempre si è contraddistinta nel panorama internazionale per la professionalità e la specializzazione delle proprie risorse così come per la peculiarità dei propri prodotti ma anche dei propri processi produttivi. Purtroppo la crisi degli ultimi anni e il progressivo indebolimento della nostra economia, hanno rallentato il processo produttivo delle nostre aziende e con esso anche l'investimento in innovazione. Se penso a Viasat, azienda leader nel suo settore di riferimento, sempre attenta alla specializzazione e all'innovazione ma soprattutto all'individuazione di soluzioni finalizzate al miglioramento della qualità della vita, non posso fare a meno di pensare che sia necessaria un'azione forte del governo (a tutti i livelli territoriali), finalizzata a valorizzare realtà come questa. Serve una programmazione chiara e d'indirizzo, che supporti le aziende a superare questo momento di difficoltà attraverso una fiscalità agevolata e procedure burocratiche più snelle e veloci. Bisogna supportare le aziende nel fare rete ma soprattutto sostenere quelle realtà che investono nell'innovazione e nel rafforzamento del rapporto con il mondo della ricerca non solo italiana. La sfida per la competitività delle imprese italiane, capace di determinarne il successo e la sopravvivenza, è quindi quella di fare leva sulle caratteristiche distintive del "Made in Italy", come la creatività, il design e l'innovazione produttiva.



# Info-telematico, un mercato che può essere “esplosivo”

Intervista con **Rocco Giordano**

Responsabile dell'Ufficio Studi e Ricerche e Sicurezza ALBO AUTOTRASPORTATORI

**N**el settore della informatica e telematica applicata al sistema dei trasporti e della logistica si sono fatti molti passi avanti. Questi sistemi permettono di affrontare in modo “intelligente” i problemi della mobilità nella loro globalità, considerando i trasporti come un “sistema integrato”, in cui informazione, gestione e controllo operano in sinergia ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale. Il sistema di tracciamento dei veicoli e delle capacità di creare l'effetto community è la chiave di volta! Occorre richiedere standard elevati di affidabilità di questo sistema!

## **Quali sono le dinamiche del trasporto merci in Italia oggi?**

Le dinamiche del trasporto merci sono in linea generale così esemplificabili: riduzione nella misura del 7-8% delle ton-km su scala nazionale per distanze da 50 a 500 km; mentre per le lunghe distanze il traffico tiene.

Un aspetto che risulta da porre in rilievo è la diminuzione generalizzata dei veicoli-km mediamente del 15%. Questo sta a significare che c'è maggiore attenzione ai ritorni a vuoto ed alle percorrenze improduttive che vengono esercitate quando non è attentamente programmata la pianificazione dei carichi.

C'è poi un elemento da sottolineare ed è quello che riguarda il ruolo ed il peso degli operatori stranieri sulle relazioni internazionali che è aumentato sensibilmente negli ultimi anni. Questo fenomeno meriterebbe di essere attentamente indagato in quanto strettamente correlato all'aumento del cabotaggio in Italia.

## **La crisi “premia” le aziende che rispettano le regole o quelle che sulle regole tagliano i costi?**

La crisi economica del Paese sta determinando da un lato la chiusura di alcune aziende, mentre per quelle in regola si registrano maggiori “chance” di tenuta in quanto sono in grado di

assicurare qualità del servizio e affidabilità nel rapporto tra committente e cliente.

Le regole del mercato richiedono politiche virtuose “per il mercato”. Le regole viceversa sono state strettamente finalizzate ad operare “nel mercato” che molto spesso vede aziende che tagliano i costi in maniera non finalizzata, senza tenere conto degli impatti che le diverse voci hanno sulla regolarità del servizio e sui temi della sicurezza.

## **Una Scatola Nera mette tutti sulla stessa linea di partenza. Per questo non è ancora obbligatoria?**

La Scatola Nera mette tutto al nastro di partenza in quanto consente in primo luogo di verificare agevolmente le voci riferite al veicolo e all'infrastruttura, o al consumo del carburante, ecc. La Black Box non va “letta” però sul piano operativo come elemento di monitoraggio dei consumi, ma come “elemento” di un sistema di lettura di tutti i costi attraverso l'applicazione di alcuni sistemi informatizzati capaci di generare un costo preventivo che può essere confrontato con quello effettivo e lavorare sugli “scarti” che vengono posti in rilievo.

Non è ancora obbligatoria perché si pone un problema industriale, ma più ancora una conoscenza reale del mercato. Un mercato non ancora maturo o meglio un mercato che

non si riesce a regolamentare perché c'è un rilevante frazionamento degli interessi!

### Come la tecnologia info-telematica sta trasformando il modo di fare impresa nel settore?

La info-telematica in alcuni settori è perfettamente metabolizzata nelle imprese. In campo armatoriale e terminalistico per il trasporto marittimo. In campo di assistenza al volo e processi di utilizzo degli spazi aeroportuali. Nel settore del trasporto su strada siamo ancora legati ad una info-telematica legata all'utilizzo del veicolo da parte dei singoli e non come momento di regolamentazione e ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture, dei processi di gestione, per la sicurezza, ecc... Questi sono temi di carattere collettivo-sociale che forse costano al Paese come esternalità più dei costi economici diretti e che potranno contenere con una info-telematica di sistema.

### E per chi resta indietro?

Chi resta indietro con il tempo può e deve recuperare. Questo è un mercato, quello della info-telematica, che ha bisogno solo di una fase di avvio dopo di che potrà diventare "esplosivo" in termini di utilizzo.

### Occorrono misure concrete, certe ed immediate nella loro applicazione per far ripartire l'autotrasporto. Quali?

Per far ripartire l'autotrasporto, occorre in primo luogo una conoscenza "vera" del settore, in termini di numerosità dei veicoli, loro utilizzo, propensione all'utilizzo della telematica, ma anche capacità di assistere le aziende. Abbiamo fatto un po' di conti; nei processi di info-telematica applicata al settore dell'autotrasporto per un veicolo industriale di 44 tonnellate, si ha: 3.000 euro all'anno circa come riduzione dei costi diretti; 4.000 euro all'anno circa come minori costi di congestione, di inquinamento, sicurezza, ovvero come riduzione dei costi esterni.

## BLACK BOX PER CONTRASTARE I FURTI DEI MEZZI PESANTI

Nel 2013 sono spariti 2.402 mezzi pesanti e ne sono stati ritrovati 1.523. Tra le Regioni più a rischio c'è la Lombardia con 428 furti, seguita dalla Sicilia con 355 e la Puglia (276). Poco distante la Campania (274 furti) e il Piemonte (215). L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e rileva un rischio assai inferiore alla media nazionale.

AUTOMEZZI PESANTI RUBATI		
Regione	2012	2013
ABRUZZO	43	90
BASILICATA	37	32
CALABRIA	52	45
CAMPANIA	291	274
EMILIA ROMAGNA	155	167
FRIULI VENEZIA GIULIA	11	10
LAZIO	238	168
LIGURIA	15	28
LOMBARDIA	523	428
MARCHE	35	56
MOLISE	28	19
PIEMONTE	208	215
PUGLIA	310	276
SARDEGNA	19	19
SICILIA	277	355
TOSCANA	76	76
TRENTINO ALTO ADIGE	3	9
UMBRIA	25	29
VALLE D'AOSTA	1	0
VENETO	92	106
<b>TOTALE NAZIONALE</b>	<b>2.438</b>	<b>2.402</b>

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale – Servizio Analisi Criminale

AUTOMEZZI PESANTI RUBATI RINVENUTI		
Regione	2012	2013
ABRUZZO	26	32
BASILICATA	7	9
CALABRIA	28	20
CAMPANIA	125	109
EMILIA ROMAGNA	86	131
FRIULI VENEZIA GIULIA	9	16
LAZIO	93	76
LIGURIA	10	34
LOMBARDIA	458	390
MARCHE	16	17
MOLISE	6	2
PIEMONTE	187	230
PUGLIA	187	133
SARDEGNA	9	10
SICILIA	138	152
TOSCANA	52	48
TRENTINO ALTO ADIGE	4	35
UMBRIA	9	5
VALLE D'AOSTA	0	1
VENETO	54	73
<b>TOTALE NAZIONALE</b>	<b>1.504</b>	<b>1.523</b>

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale – Servizio Analisi Criminale

# L'autotrasporto riparte in 10 mosse

Intervista con **Daniele Simonaggio**  
Fleet Solutions Manager VIASAT GROUP

**A**ffidabilità, professionalità, gestione ottimale ed economicità: la sfida competitiva di Viasat Fleet Solutions si gioca su questi elementi. Ormai il mercato cerca aziende affidabili che offrano un servizio impeccabile, professionale ed economico. Solo attraverso una completa gestione del servizio si può ottenere tutto ciò. Viasat, grazie alla propria esperienza maturata nel campo della telematica di bordo e dei servizi LBS (Location Based Services), è sicuramente il partner ideale col quale raggiungere questi obiettivi strategici.



## A chi si rivolge la vostra offerta?

L'offerta Viasat Fleet si rivolge a tutte le aziende operanti nel settore della mobilità, in particolare a quelle impegnate nel trasporto merci, la raccolta rifiuti, il trasporto di sostanze pericolose o tossiche e quello pubblico a lungo raggio. La qualità delle soluzioni telematiche Viasat assicura a tutti gli operatori del settore mobilità un mondo di informazioni accessibili dalla Web Console, quale risposta efficace alle esigenze di monitoraggio, localizzazione e reporting della flotta, delle merci e delle attività (consuntivazione ore di lavoro dei mezzi, monitoraggio ore di guida degli autisti; analisi ed ottimizzazione della gestione operativa e dei consumi di carburante; sicurezza e assistenza).

L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat, inoltre, riduce notevolmente la frequenza dei furti e permette un recupero dell'86% dei veicoli rubati. La te-

lematica poi consente di ottimizzare mediamente di 15/20% l'efficienza della flotta nel suo complesso risultando essere sempre più un fattore competitivo.

## La web console è il vero gioiello dell'offerta, mi sembra di capire...

Assolutamente sì. Ed oltre a quanto le ho già detto, è stata rilasciata una nuova funzione sulla web console RunTracker Viasat, dedicata ai Fleet Managers. Si tratta di un servizio davvero utile che consente di visualizzare su mappa, direttamente via web tramite la console di monitoraggio e gestione del sistema RunTracker, le informazioni in tempo reale sulla situazione delle strade e autostrade italiane (traffico, viabilità, incidenti, interruzioni, lavori in corso, ecc...). Tutto nasce dalla partnership con il CCISS – Viaggiare Informati, organo d'informazione sulla sicurezza e viabilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha l'obiettivo di mettere a fattor comune i "big data" delle due realtà per migliorare conseguentemente le diverse tipologie di prestazioni offerte ai rispettivi clienti. Le notizie sul traffico e viabilità, fornite dal CCISS, vengono integrate con quelle provenienti, in forma rigorosamente anonima e aggregata, dai dispositivi satellitari Viasat,

per avere aggiornamenti sempre più puntuali e precisi sul traffico e la viabilità al servizio di una mobilità intelligente e sicura.

### **Avete stilato un decalogo per rimettere in moto l'autotrasporto. Di cosa si tratta?**

Secondo le stime del Piano Nazionale della Logistica, approvato nel 2012 dalla Consulta dei trasporti e della logistica, l'inefficienza nel sistema logistico costa al Paese oltre 40 miliardi di euro, pari al 2,5% del PIL. Anche lo studio ANFIA, riprendendo le analisi contenute nel Piano della logistica, sposa le linee d'intervento per sviluppare il percorso d'ammodernamento del sistema trasporto merci in Italia. Nel maggio 2012, la Consulta dei trasporti e della logistica, ha presentato al precedente Governo alcune proposte operative per l'adeguamento del quadro normativo.

A tal proposito Viasat Fleet ha stilato un decalogo di proposte per dare nuovo slancio al comparto dell'autotrasporto nel nostro Paese. Gli obiettivi degli interventi riguardano, in particolare, la diffusione della telematica per ottenere benefici non solo per il settore del trasporto merci, ma per il Paese intero.

### **Quali sono le 10 mosse che indicate per rimettere in moto l'autotrasporto?**

Miglioramento della qualità dei mezzi, delle strutture del trasporto e dell'Information Technology; realizzazione di uno sportello unico doganale e interoperabilità con porti, interporti e i maggiori TSP; ottimizzazione della distribuzione urbana e riduzione dei tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci; aggregazione e sviluppo di specializzazioni e competenze tecnologiche in ambito trasporto merci; tracciabilità dei mezzi e delle merci pericolose e non, mediante nuove soluzioni tecnologiche; miglioramento spedizioni delle merci con riduzione dei tempi e incentivazione del trasporto "franco destino";



sviluppo capacità di preventivazione e consuntivazione di ogni singola spedizione; miglioramento delle sicurezza stradale e riduzione costi sociali. Infine riduzione dei furti, sinistri, delle frodi e dei relativi costi delle polizze assicurative e maggiore tutela dell'ambiente, contrastando trasporti illeciti verso discariche abusive.

### **E questi interventi hanno l'obiettivo di generare..?**

Più competitività delle imprese di trasporto e dei loro servizi, avviando una nuova logica degli investimenti con relativa crescita dimensionale delle aziende, incentivando, laddove possibile, l'aggregazione delle stesse. Più efficienza logistica, migliorando l'organizzazione del servizio, anche tramite la formazione tecnologica del personale, riducendo i viaggi a vuoto e i tempi di attesa per il carico e lo scarico, favorendo nel contempo il miglioramento complessiva del servizio (es. accelerazione dello sportello unico doganale). Più sviluppo delle politiche d'incentivazione, per il trasporto "franco destino" e per migliorare l'efficienza dei consumi e il rimborso delle accise sul gasolio, come la gestione e la certificazione telematica puntuale

di ogni singolo trasporto. Più sicurezza sulle strade, grazie ad azioni di sensibilizzazione per uno stile di guida più virtuoso, monitorando i comportamenti fraudolenti con strumenti telematici per contrastarli efficacemente e, conseguentemente, ridurre i premi assicurativi. Più etica per una società che sappia essere maggiormente civile e ligia alle regole.

### **Se dovesse indicare un punto debole del decalogo?**

Il punto debole del decalogo è unicamente culturale. Comunicare e diffondere l'innovazione tecnologica, anche alle piccole aziende del nostro territorio, portare a conoscenza di queste realtà i vantaggi della telematica satellitare, a fronte di modesti investimenti, insegnare agli operatori del settore il migliore utilizzo della tecnologia, produrrebbe un vantaggio non solo per le aziende di trasporto italiane, ma più in generale per l'intero Paese.

Di fronte a questo scenario è opportuno che il legislatore prenda iniziative capaci di rianimare il settore del trasporto merci in Italia, spingendolo a crescere e innovarsi per "trainare la ripresa e la crescita della nostra economia".

# Un business da proteggere

Intervista con Luciano Ventrone  
VECA SUD AUTOTRASPORTI



## Quanto i sistemi intelligenti di trasporto, gli ITS, trovano oggi applicazione nel settore flotte e nell'autotrasporto?

Soddisfare il cliente in termini di puntualità e qualità del servizio avendo il totale riscontro della missione più che importante, è strategico. Oggi il rispetto delle regole è diventato necessario per le aziende che vogliono competere sul mercato e sono sempre di più gli operatori che fanno della sicurezza un proprio asset. Ciò che negli anni passati allontanavano le aziende dall'installare sistemi satellitari erano i costi. La tecnologia non era alla portata di

**P**oche aziende oggi riescono ad offrire una certezza fatta di storia ed esperienza, che implica un continuo aggiornamento nei confronti della normativa e della regolamentazione del trasporto su strada. Scrupolosi nelle forniture e nei processi di qualità del servizio, basandosi sul lavoro di un qualificato staff logistico e impegnando un parco automezzi in rinnovamento costante. Per poter essere competitivi è necessario evolversi costantemente ed adattarsi alle esigenze di chi ci sceglie. Ed è proprio questo quanto fa, dai primi anni '80, Veca Sud Autotrasporti.

tutti, l'investimento era notevole e i benefici diretti che se ne poteva trarre erano considerati solo quelli assicurativi. Una polizza più competitiva, più bassa. Oggi invece, la tecnologia costa meno e i tempi sono maturi perché ci sia una diffusione sempre più ampia di apparecchiature di sicurezza.

## Che ruolo giocano i sistemi anti-rapina e di sorveglianza satellitare in un'ottica di sicurezza del veicolo e delle merci?

Giocano un ruolo decisivo perché solo la tecnologia può venire incontro a questa problematica. Se cerchiamo la sicurezza delle merci, l'installazione di dispositivi satellitari è

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

quindi essere più facilmente rapinati, il cliente si sentirà giustificato a rivolgersi alla concorrenza.

### **La tecnologia satellitare è importante anche come ottimizzazione del processo logistico?**

Nel settore dell'informatica e della telematica applicata alla logistica si sono fatti molti passi avanti. Questa tecnologia consente di affrontare in modo "intelligente" i problemi della mobilità nella loro globalità, considerando i trasporti come un "sistema integrato", in cui informazione, gestione e controllo operano in sinergia ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale. Rispondendo alla sua domanda, quindi sì! Nel campo della logistica, le tecnologie avanzate costituiscono un requisito indispensabile.

### **Quanto tutto ciò incide nell'ottimizzazione operativa e alla riduzione dei costi di esercizio?**

Incide tantissimo. Questi sistemi offrono una gamma di servizi e funzionalità veramente completa: tracking delle posizioni dei mezzi in circolazione; periodo delle ore di guida e di riposo; previsioni dell'ora d'arrivo del mezzo e delle merci considerando anche le condizioni delle strade e del traffico; percorrenze chilometriche; velocità. Tutte informazioni che, opportunamente aggregate e protocollate, vengono utilizzate sul versante "efficienza" per ottimizzare il processo distributivo delle merci, mentre sul versante "sicurezza", per certificare il processo di trasporto, facilitare le verifiche e i controlli sulle condizioni di guida e incidere sulla prevenzione e assistenza in caso di incidente o furto dell'automezzo.

### **Veca Sud e Viasat, un rapporto ormai consolidato ...**

Absolutamente sì. Mettersi nelle mani sicure di un'azienda storica, leader nel settore, è per noi importan-



te. Disponiamo oggi di sistemi Viasat studiati per il mondo dell'autotrasporto che permettono alla Centrale Operativa di Sicurezza di attivarsi entro i primi 120 secondi da un eventuale furto, proteggendo così la flotta, le merci e il conducente.

Non solo però. La tecnologia satellitare Viasat, inizialmente impiegata come antifurto per individuare e recuperare il mezzo rubato oggi trova applicazioni importanti soprattutto nel campo dell'ottimizzazione del processo logistico e di conseguenza, di ridurre, anche in maniera significativa, i costi operativi.

Non possiamo che essere soddisfatti di Viasat!

### **Quale potrebbe essere l'impatto economico qualora non si utilizzassero queste tecnologie?**

Ritengo pesanti. In un sistema che ha ormai ottimizzato moltissimo costi ed organizzazione la differenza la riesce a fare la qualità del servizio che si è in condizione di offrire ai clienti. E la sicurezza è, sicuramente, un indice di qualità. Fuori da questa strada c'è la logica del taglio delle tariffe, ma è una strada senza vie di uscita.

## **FLEET MANAGEMENT: LE SOLUZIONI VIASAT PER LA GESTIONE DELLE FLOTTE**

### **PACK SERVIZI FMS**

#### **Gestione flotte**

#### **Gestione della flotta in real-time.**

- Localizzazione e visualizzazione real-time su cartografia di uno o più mezzi
- Visualizzazione dei percorsi per singolo mezzo con dettaglio per posizione
- Elaborazione Report con dati di dettaglio e/o sintesi per: km percorsi - ore lavoro/ore sosta - velocità media - luogo di partenza/arrivo
- Tutto gestibile attraverso Web Console dedicata

### **PACK SERVIZI SMART**

#### **FMS + Sicurezza on demand**

#### **Massima salvaguardia della flotta, sempre pronti a intervenire.**

Alle funzionalità di fleet management, si aggiungono i servizi di:

- Sicurezza personale. L'autista (attraverso l'apposito pulsante di Emergenza) invia in Centrale Operativa un allarme localizzato in caso di rapina, aggressione, malore o semplice guasto meccanico
- Sicurezza on-demand. Gestione allarmi a seguito di segnalazione mediante chiamata attiva alla Centrale Operativa (h24)

### **PACK SERVIZI GLOBE**

#### **FMS + Sicurezza attiva**

#### **La soluzione GLOBE: massima sicurezza ed efficienza.**

Comprende i servizi delle offerte FMS e SMART con in più l'esclusiva offerta VIASAT per la **sicurezza attiva, con invio automatico d'allarme** per:

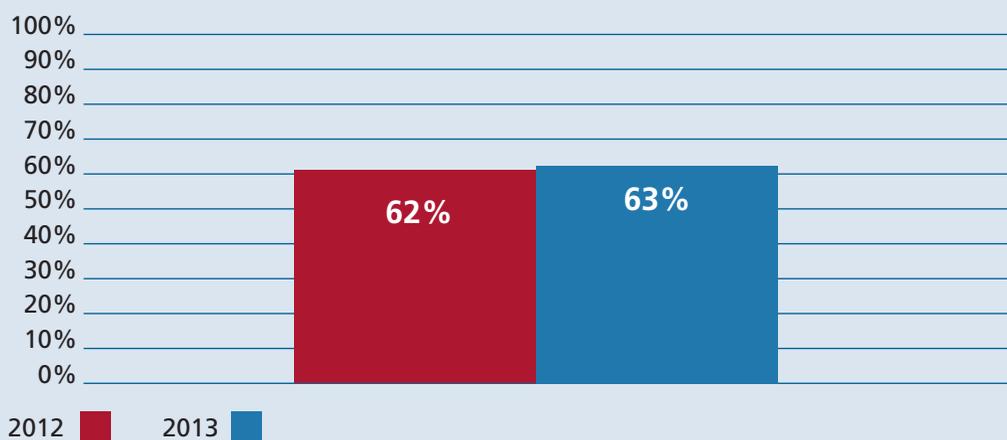
- In presenza del kit V-Key il conducente si autentica ogni qualvolta si avvicina al veicolo
- In presenza delle Chiavi di Sicurezza e Chiavi di Flotta, il conducente si autentica inserendo la chiave nell'apposito ricevitore
- Spostamento non autorizzato del mezzo
- Apertura non autorizzata porta e portellone
- Sgancio rimorchio
- Sicurezza merci trasportate

## L'UTILIZZO DEL SATELLITARE VIASAT SUI MEZZI PESANTI

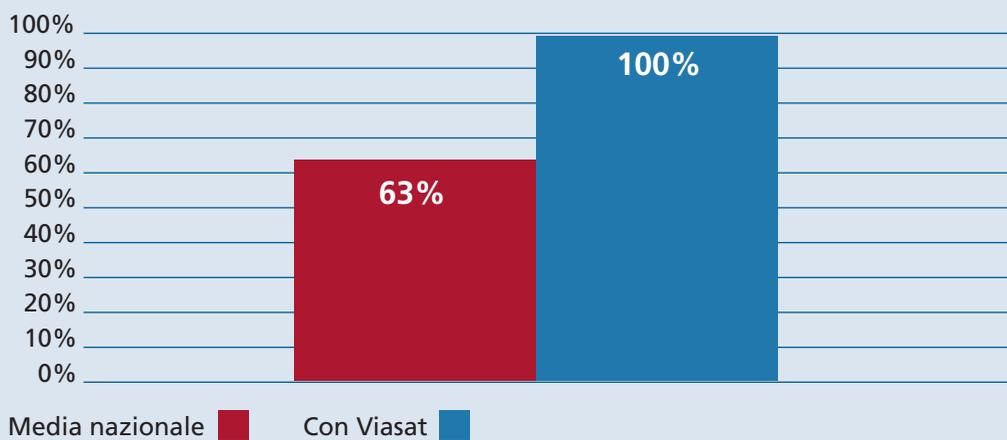
Nel 2013 sono spariti 2.402 mezzi pesanti e ne sono stati ritrovati 1.523.

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

**MEZZI PESANTI RUBATI RITROVATI (% sui furti)**



**MEZZI PESANTI RITROVATI CON DISPOSITIVO VIASAT (% sui furti)**



L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e consente il recupero del 100% dei mezzi pesanti rubati.

## FURTI DI MEZZI PESANTI E RISPARMIO STIMATO A CONFRONTO TRA LE REGIONI MAGGIORMENTE A RISCHIO - ANNO 2013

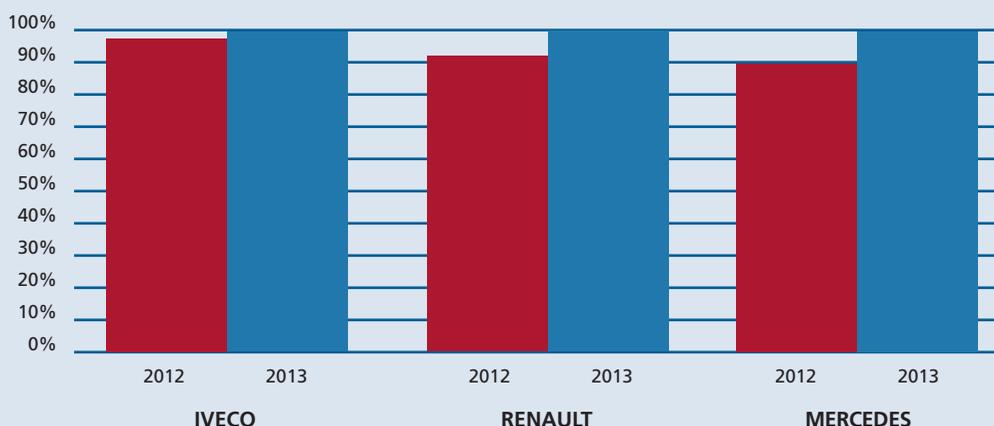
Regione con maggiore incidenza di furto	Veicoli rubati	Veicoli non rinvenuti	Risparmio stimato con 100% rinvenimento
CAMPANIA	274	165	16.500.000 €
LAZIO	168	92	9.200.000 €
LOMBARDIA	428	38	3.800.000 €
PIEMONTE	215	15	1.500.000 €
PUGLIA	276	143	14.200.000 €
SICILIA	355	203	20.300.000 €
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>2.402</b>	<b>879</b>	<b>87.900.000 €</b>

\* valore economico medio mezzo pesante € 100.000

\*\* Risparmio stimato per furti sventati se tutti i mezzi pesanti avessero installato il RunTrackers di Viasat

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

	2012	2013
IVECO	97%	100%
RENAULT	92%	100%
MERCEDES	90%	100%



**Se tutti i mezzi pesanti utilizzassero i sistemi satellitari Viasat si consentirebbe un risparmio stimato di quasi 88 milioni di euro.**

# PROGETTO E-BEE:

## un veicolo elettrico all'insegna della semplicità

I temi della salvaguardia dell'ambiente e della mobilità sostenibile, uniti al costante aumento del costo dei carburanti, stanno suscitando un grande interesse del mercato sui veicoli a basso impatto ambientale. In questo contesto s'inserisce il progetto E-Bee, un rivoluzionario ciclomotore elettrico a tre ruote, distribuito con un accordo di esclusiva in Europa da Pretto Srl, azienda di Ponsacco che vanta una grande esperienza nel campo dei veicoli elettrici di nuova generazione. Il veicolo è dotato di un motore elettrico Brushless (senza spazzole) che non richiede manutenzione e si contraddistingue per una grande capacità di carico e un'autonomia di circa 50 km, garantita da una batteria al litio "plug & play". Tale configurazione consente di avere sempre batterie sostitutive cariche, così come avviene normalmente con i comuni dispositivi elettrici. A tutto questo si aggiunge un innovativo servizio di "noleggio tutto incluso" per le batterie, volto a eliminare le problematiche relative all'efficienza di un veicolo elettrico. Inoltre, le dimensioni e il peso estremamente contenuti delle componenti permettono, in caso di guasto, di procedere alla sostituzione, spedendo il ricambio direttamente tramite corriere. Dunque, una soluzione per la mobilità sostenibile che coniuga affidabilità delle prestazioni e praticità nella manutenzione, per un uso professionale semplice ed economico, grazie a un accessibile canone di noleggio con assistenza e all'azzeramento dei costi di carburante.

Una menzione particolare merita lo strumento diagnostico "Monitor Batterie", costituito da un dispositivo telematico satellitare Viasat, installato sul veicolo, e da una piattaforma gestionale cloud-based, che permette di verificare lo stato di carica delle

batterie e tutti gli eventi connessi alla vita e all'utilizzo delle stesse. Tale sistema gestisce l'invio, via email o sms, di "alert" relativi a errate operazioni di carica o anomalie procedurali dell'addetto, in modo da prevenire danni all'efficienza del pacco batterie e possibili malfunzionamenti.

"Monitor Batterie" si integra nativamente all'interno della piattaforma SIUNET, tra i più evoluti sistemi di gestione flotte, risorse e servizi, sviluppato da Datamove Srl che dispone di un modulo specifico, denominato "Dashboard", per una gestione ottimale degli allarmi e della reportistica sull'attività della flotta dei mezzi e, più in generale, dell'azienda. La "Dashboard", verticalizzata per lo strumento "Monitor Batterie", garantisce una rapida e precisa diagnosi delle anomalie nell'utilizzo delle batterie, derivanti dall'analisi quotidiana delle informazioni raccolte dal sistema RunTracker Viasat, collocato a bordo del veicolo, che certifica l'affidabilità in termini di prestazioni e la correttezza dei dati raccolti e trasmessi.



# Trasporto Pesante, gestione leggera



Con le soluzioni  
**VIASAT FLEET**  
riduci i costi e ottimizzi  
la gestione della tua flotta.

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

FMS +  
SICUREZZA ATTIVA

Pack Servizi  
**GLOBE**

MASSIMA SICUREZZA ED EFFICIENZA

Comprende FMS e SMART con in  
più i servizi di Sicurezza attiva  
(invio automatico d'allarme)

GESTIONE FLOTTE

Pack Servizi  
**FMS**

Gestione della flotta in  
real-time attraverso Web  
Console dedicata

FMS +  
SICUREZZA ON DEMAND

Pack Servizi  
**SMART**

Comprende l'offerta FMS con in più  
i servizi di Sicurezza personale e  
Sicurezza on-demand

Tutti i Pack includono  
i servizi di Centrale Operativa



First in Safety, Security and Services

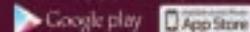
fleet.viasatonline.it  
fleet@viasatonline.it  
800 691 691



@viasatonline  
@viasatfleet  
Viasat Group Sp.A.

VIASAT FLEET

scarica l'app sul tuo smartphone



# sosCall il satellitare che ti protegge ovunque tu sia



sosCall è il dispositivo satellitare Viasat che ti offre, in automatico, il massimo dell'assistenza, della protezione e della sicurezza in caso di incidente.



Grazie al pulsante di emergenza puoi entrare in contatto vivavoce con la Centrale Operativa Viasat, attiva 24 ore su 24, in ogni momento quando ne hai bisogno.

## Viasat è sempre con te!

Incluso nell'abbonamento:



### Viasat appS

l'applicazione mobile per avere tutta la sicurezza Viasat sempre a portata di smartphone



### Installazione

a cura della rete Viasat Assistance



### Servizio "Rimborso Facile"

assistenza telefonica in caso d'incidente e tutela legale nella fase giudiziale e stragiudiziale per un rapido risarcimento dei danni subiti



### 1 traino gratuito

in caso di necessità



[www.viasatonline.it](http://www.viasatonline.it)

800 691 691

Scarica subito  
la Viasat appS

