

Flotte finanza

Scegliere, Gestire, Ottimizzare

L'auto in car sharing è un decongestionante per il traffico che si traduce in risparmio per le tasche di chi la utilizza.

Un privilegio che pochi in Italia hanno colto. All'estero invece...



Né mia né tua

IIR - Flotte 2011
Car policy o car list,
una sola non basta

Ipt, qualcosa è cambiato
Cambierà la geografia
delle immatricolazioni?

Renault Fluence Z.E.
Berlina 100 X 100 elettrica
a misura di flotta



La flotta lotta

Forum e convegni, croce e delizia. Reduci da un tour de force vocale, cerchiamo nel placido approdo di questa rubrica di tirare le somme di quanto visto in prima persona nell'autunno caldo dei trasporti. Dal Forum della Logistica e dei Trasporti, parto legittimo e riconosciuto del Transpotec, massimo evento nazionale nel mondo del trasporto merci, a Flotte 2011 corre, è vero, molta strada (!), ma i percorsi sono alla fine convergenti.

Il primo evento, istituzionale, di altissimo profilo, nel quale si è parlato, si è parlato, si è parlato... dicendo in fondo sempre le stesse cose, ovvero che soldi non ce ne stanno e che quindi le strade non si fanno, anche quelle sgarrupate assai che ci cascano addosso o che si aprono sotto di noi, inghiottendo tutto, dalle persone ai camion.

Il secondo evento, più di trincea, dove fleet manager ed esperti del risparmio all'ultimo centesimo hanno raccontato i loro successi, nel tirare il collo ai costi dell'auto aziendale anche oltre il dovuto, esibendosi in acrobazie di ogni tipo.

Mi sono divertito di più al secondo. Anche perché, da Teofilatto (segretario generale e

maestro di pensiero Aniasa) che ha aperto i lavori in poi, è stato un sincopato susseguirsi di idee, di intelligenze, di arguzie, di soluzioni.

Insomma l'auto aziendale, complice una presidenza Aniasa competente e dinamica, non è in ritirata strategica. Possiamo allora dire che il downsizing e il downgrading siano epidemie che hanno raggiunto e passato la massima virulenza? Neanche questo. È una guerra (il refuso, è ovvio, è intenzionale), che si combatte su più fronti, da quello della credibilità a quello della sostenibilità, dall'economicità alla fiscalità. Ben vengano dunque i dati che ci dicono che l'auto aziendale, nella sua accezione più ampia, e che comprende quindi i veicoli da trasporto merci, è in ripresa. Speriamo che duri, ma alcune condizioni ci sembrano essenziali: maggiore preparazione dei gestori flotte (con o senza meritorie associazioni), limpidezza dei grandi operatori, economicità (in senso lato) sempre più circostanziabile, condivisione del business con la parte bassa della filiera automotive, ovvero concessionarie e autoriparatori, chiarezza nella posizione verso le compagnie assicurative. Con la regia, indispensabile, di Aniasa.



DIRETTA DALLA TERZA EDIZIONE DI ITN

Guarda dove vai

La tecnologia sta salendo prepotentemente a bordo delle nostre auto. I protagonisti di questo cambiamento globale si sono incontrati a Torino per confrontarsi e crescere

di Nicoletta Trevisan

Siamo ciechi per quattro ore al giorno. E la colpa è di movimenti oculari non coscienti detti saccadici. Niente di grave, il nostro cervello è in grado di ricostruire questi istanti di 'buio' facendo ricorso alla memoria. Ma che succede quando siamo alla guida? Potremmo perdere 'dettagli' come la comparsa improvvisa di un ostacolo. Oggi è però possibile individuare e correggere le azioni inutili che il nostro sguardo compie quando siamo al volante attraverso le più recenti tecnologie. Innovazione al servizio della salute e del benessere dell'uomo, dunque.

È solo uno dei molti temi trattati nel corso della terza edizione di Itn, l'appuntamento fisso con i nuovi sistemi intelligenti che ha tenuto banco dal 16 al 18 novembre. Anche quest'anno, all'interno del Lingotto Fiere di Torino, si

sono susseguiti convegni e workshop che hanno spaziato dal sistema per la sicurezza stradale unico in tutta Europa (e-call) alla gestione del parco veicoli in una realtà sempre più globale, nella quale la collaborazione è la chiave del successo.

Persone, non macchine

Professionisti, ma non solo. Itn 2011 ha accolto anche numerosi giovani, che si avvicinano con curiosità a questo mondo. Lo spazio espositivo, perfettamente a misura d'uomo, ha permesso ai visitatori di toccare con mano gli ultimi dispositivi tecnologici messi a disposizione delle flotte, parlando direttamente con chi li ha ideati e sviluppati. Quello dell'infomobilità è un ecosistema sempre più ampio e variegato, che coinvolge i soggetti più diversi. Eventi come questo sono vitali per confrontarsi e continuare insieme nella giusta direzione.

L'informazione giusta al momento giusto. Le nuove tecnologie offrono efficienza, sicurezza e rispetto per l'ambiente.

stema sempre più ampio e variegato, che coinvolge i soggetti più diversi. Eventi come questo sono vitali per confrontarsi e continuare insieme nella giusta direzione.

F&F protagonista

Un'occasione così ghiotta non potevamo farcela scappare. Quella cioè di presiedere un convegno che - in contemporanea all'Itn appunto, per la precisione il 18 novembre - avesse Avl, Avm (ossia localizzazione e monitoraggio a distanza dei veicoli) nonché fleet management come 'materia di studio'. Protagonisti alcuni player del settore, desiderosi di raccontare le proprie 'esperienze telematiche' nei rispettivi ambiti di competenza.

Sette relatori sette

Pietro Teofilatto, direttore del comparto Nlt di Aniasa, ha aperto l'incontro spiegando come proprio il noleggio - sia a breve sia a lungo termine - più che mai possa beneficiare della telematica per una migliore gestione del parco e una riduzione dei costi.

Ludovico Maggiore, amministratore delegato di Drive Service, ha invece dato il punto di vista del fleet manager, mostrando quali migliorie porterebbe un più intenso sfruttamento della telematica nell'ambito delle flotte auto.

Renato Lovison di Anssat, l'Associazione nazionale dei servizi satellitari e telematici, ha sottolineato come tali impianti siano sottoutilizzati, limitandosi a funzioni di telesecurity.

Il Cels, il Centro di ricerca sulla logistica e sui servizi post-vendita, per voce di Giuditta Pezzotta ha posto l'accento sui servizi dedicati all'utilizzatore finale, nel caso l'autotrasportatore.

Camion protagonisti anche per Riccardo Baldo e Giacomo Bocelli di Volvo Truck, con il progetto Fuelwatch legato al sistema di bordo captive Dynafleet.

Infine, Nadia Amitrano di Asstra ha insistito sull'importanza della telematica nell'ambito dei trasporti pubblici urbani.

TEMPO DI LETTURA:

6 minuti

QUESTO ARTICOLO INTERESSA A:

Fleet manager, ufficio acquisti,
Costruttori, società di noleggio,
liberi professionisti, driver

FLOTTE 2011

Punto di partenza

Case history e best practice. Si propone con questa collaudata formula la tredicesima edizione di 'Flotte'. La cornice una splendida concessionaria-museo

di Roberta Carati

Ne ha fatta di strada quell'idea di automobile contenuta nel primissimo modello a tre ruote progettato 125 anni fa da Carl Benz. Ed è stata apprezzata - non dalle Case, che hanno disertato l'evento - la decisione di ambientare l'ultimo 'Flotte' in quella concessionaria-museo che Mercedes-Benz ha costruito alla periferia di Milano.

Decisione che Mariella Fossi, sales manager dell'IIR Istituto Internazionale di Ricerca e da sempre organiz-

zatore del meeting che due volte l'anno riunisce gli operatori del settore noleggio, spiega con queste parole: "Cercavamo qualcosa di diverso dal solito hotel, funzionale ma impersonale. Daimler è sicuramente una *location* di prestigio, ma quello che mi ha colpito entrando è che mi sono dimenticata di essere in un autosalone. Mi hanno conquistata il museo (in via Gallarate sono esposte auto d'epoca e svariati cimeli, NdA), l'uso dello spazio e quel rigore tutto tedesco che ritroviamo nella gamma Mercedes".

Padrone di casa e relatore, Marco Terrusi, responsabile Vendite Flotte Mercedes-Benz Auto, chiama in causa la "visione poliedrica" del Costruttore, perché è indubbio che si stia andando verso una mobilità a zero emissioni, ma "abbiamo inventato 125 anni fa il motore a combustione e continuiamo a crederci". Si lavora sull'esistente in un'ottica di riduzione dei consumi e di CO₂ e, grazie a BlueEfficiency, la gamma *core* Mercedes vanta oggi tre segmenti con livelli di emissione sotto i 120 gr/km. E poi c'è il filone elettrico, di cui è portabandiera il progetto e-Mobility avviato nel 2009 in partnership con Enel, che ha portato sulle strade di Roma, Milano, Pisa e di recente Bologna 140 Smart 100 per 100 elettriche. Auto che dal 2012 sarà messa a listino.

"Ci saranno macchine non trainate da animali che si muoveranno con una potenza incredibile" (Leonardo Da Vinci)

"Peccato per lui: quest'idea sconsiderata lo rovinerà e rovinerà la sua azienda" (Passanti in riferimento a Carl Benz)

L'elettrico gioca in casa, con un ruolo per ora del tutto marginale, nella flotta Enel. Il responsabile Servizi Generali Giovanni Soldatich snocciola dati alla velocità della luce, ma si coglie quel numero esiguo - 50 mezzi elettrici - su un parco che conta 11.000 veicoli operativi, 1.800 speciali, 1.200 assegnati a manager e commerciali e 50 furgoni. Non fatevi ingannare. "Per Enel - rimarca Soldatich - l'auto elettrica non è né una moda né una questione di immagine. È il futuro della mobilità. Ma oggi dobbiamo fare i conti con un canone mensile di noleggio a lungo termine che si stima di 100 euro in più per un furgone e di 300 in più per un'auto". Nonostante i costi maggiorati e l'incognita batterie ("perché esiste un rischio di errore di ricarica che, se non è nostro di procedura, deve ricadere sul fornitore"), Enel ipotizza 300 mezzi elettrici in flotta dal 2012.

Patti chiari con i partner

La chiarezza nel rapporto con i fornitori è fattore imprescindibile per Linea Group Holding, gruppo operativo nel mercato dei servizi pubblici locali a Cremona (Aem), Crema (Scs/Scrp), Pavia (Asm), Lodi (Astem) e Rovato (Cogeme), la cui mobilità è assicurata da oltre un migliaio di mezzi. "La scelta dei partner - ha detto infatti il responsabile Flotta Michele Antolini - dipende dalla qualità della proposta, dal tipo di assistenza tecnica e dai servizi offerti, dal prezzo... E comunque, non esiste una car policy univoca per tipologia di mezzi e di servizi".

È lo stesso per la flotta Eismann, 100 auto, 980 autocar-

"Guidare a emissioni zero non è più un'utopia" (Dieter Zetsche, 2009)

"Non riesco a pensare ad altro che alla mia automobile" (Virginia Woolf)

ri, 6 motocicli. Nota caratteristica della gestione di questa azienda che vende surgelati porta a porta, è proprio quella di non avere un unico modello. Il responsabile Dipartimento Flotte & Rischi aziendali Simone Boeretto, vecchia conoscenza di 'Flotte', ha il fiuto di un cane da tartufi: sa sempre dove si nasconde l'offerta migliore (350 fornitori contrattualizzati e 9.000 preventivi vorranno ben dire qualcosa). "La flotta - spiega - ha un costo annuo di 14 milioni di euro. Se sbaglio, le ripercussioni si avranno sui risultati finali". Quindi oggi il modello scelto è l'outsourcing totale per le auto e l'insourcing, con le caratteristiche di flessibilità necessarie, per gli autocarri. Ma non parlategli, per ora, di trazione alternativa come l'elettrico o il metano "perché quei veicoli non te li ricompra nessuno".

I conti, insomma, si fanno con il mercato e il mercato dell'auto aziendale ha appena ripreso a correre dopo la pesantissima crisi degli ultimi due anni.

"Io credo nel cavallo. L'automobile non è nient'altro che un fenomeno transitorio" (Guglielmo II)

Nell'introdurre il convegno 'Flotte più ecologiche e sicure: conoscere le nuove strategie per garantire efficienza e convenienza economica', il segretario generale Aniasa Pietro Teofilatto ha definito l'auto aziendale "cor-

roborante pilastro delle immatricolazioni, con 3.677.500 veicoli pari a un'incidenza del 28,7% di cui il 13,36 ascrivibile al noleggio a lungo e breve termine". Ha anche disegnato "una flotta tendente al verde ma non ancora consolidata", e la scelta dell'alimentazione nel 2010 - benzina 10%, gasolio 88%, altro (ibrido, bifuel, elettrico) 2% in calo di 30 punti rispetto all'anno prima - conferma che "le super ecologiche non sono richieste". Cosa riserva il futuro non si azzarda a prevederlo neanche A.I.A.G.A., la neonata Associazione Italiana Acquirenti e Gestori di Auto Aziendali. Di una cosa però è certa, anzi di due: il fleet manager ha un ruolo chiave e, dice il presidente Giovanni Tortorici, "è come con la tigre, o ci stai sopra o ti mangia". ■

TEMPO DI LETTURA:

6 minuti

QUESTO ARTICOLO INTERESSA A:

Società di noleggio, fleet manager, ufficio acquisti, automobilisti



ERRATA CORRIGE

Provincia che vai Ipt che trovi

È sempre stato così, ma la manovra correttiva ha introdotto altri distinguo. E per le società di renting sarà corsa all'immatricolazione più vantaggiosa

di Roberta Carati

La cartina geografica evidenzia le cinque regioni a statuto speciale che potrebbero registrare un exploit di nuove immatricolazioni. Le province indicate, invece, sono quelle dove oggi è più alto il tasso di immatricolazioni ad uso noleggio.

Ci hanno provato e riprovato, scrivendo ai parlamentari e addirittura comprando uno spazio sui principali quotidiani per pubblicare quello che avevano definito "un appello al buon senso". Ma la voce corale di Aniasa, Anfia, Assilea, Federauto, Unrae, Unasca - vale a dire tutte le associazioni della filiera automotive - non è stata ascoltata. E la tanto osteggiata manovra correttiva sull'Imposta Provinciale di Trascrizione, "controversa nei termini e pericolosa negli effetti", è passata in via definitiva.

Che cosa cambia in pratica? Lo abbiamo chiesto al segretario generale Aniasa, l'associazione che raggruppa le principali società di renting, Pietro Teofilatto.

▲ La manovra finanziaria di quest'estate ha equiparato il regime per la trascrizione degli atti di vendita sog-

getti ad Iva a quello degli atti di vendita non soggetti ad Iva. In pratica è stata soppressa la tariffa Ipt in cifra fissa (tra i 150 e i 180 euro a seconda della provincia), che si pagava in caso di acquisto di veicoli nuovi o di veicoli usati da concessionario o impresa di noleggio. Ora vige anche per questi atti la tariffa applicata tra le transazioni tra privati, basata sul numero di Kw.

L'eliminazione dell'Ipt in misura fissa per gli atti soggetti a Iva porterà a un ulteriore inasprimento della tassazione degli autoveicoli nuovi e usati. Prendendo ad esempio alcuni tra i modelli più venduti di autovetture, nella provincia di Milano un'auto da 77 kW pagherà 352 euro di Ipt, comprensivi dell'addizionale provinciale, contro gli attuali 181, mentre una da 85 kW ne pagherà 388 contro i 181 di oggi.

F&F Aniasa puntava a interloquire con il Governo nell'ottica di una riforma generale dell'Imposta. Qual era l'obiettivo?

▲ Ci speriamo ancora. Le vetture a noleggio sono riconosciute dalla normativa fiscale come bene strumen-

tale, senza la cui esistenza, cioè, l'attività di impresa non potrebbe essere svolta in modo assoluto (da ultimo Agenzia delle Entrate con Risoluzione n.59/E del 23 marzo 2007). Inoltre, la normativa base dell'Ipt, il Dlvo n. 446 del 1997, prevede la possibilità di agevolazioni per particolari tipologie di veicoli. E data questa premessa, considerando che il Dlvo n. 68 di maggio scorso sull'attuazione del federalismo fiscale contempla il necessario riordino della normativa sull'Ipt, non tralasciando il livello di emissioni, Aniasa sta promuovendo l'obiettivo di stabilire una normativa ad hoc per le auto in locazione, già oggi al 50 per cento Euro 5.

F&F L'immatricolazione e il versamento dell'Ipt sono geograficamente azioni legate?

▲ Sì, in base alla normativa del 1997, il primo atto legislativo sul riordino tributario in un'ottica federalista stabilisce che il versamento dell'Ipt sia correlato all'immatricolazione e vada fatto alla provincia presso cui si immatricola il veicolo.

F&F Scegliere dove immatricolare una singola auto o una flotta implica per la società di noleggio un trasferimento in quella provincia della sede legale?

▲ L'attuale normativa consente di immatricolare in qualsiasi provincia dove l'azienda di noleggio ha sede secondaria o operativa. Non è pertanto necessario il trasferimento della sede legale. Tramite la procedura dello Sportello Telematico dell'Automobilista, le imprese di noleggio possono immatricolare in qualsiasi provincia italiana.

F&F Carta geografica alla mano, qual è lo status delle immatricolazioni delle società di noleggio? Come leggere la concentrazione delle sedi (Leasys, Ald Automotive, LeasePlan, GE Capital...) a Roma?

▲ La fotografia precedente alla modifica dell'Ipt, vede la provincia di Roma con oltre il 40 per cento delle immatricolazioni uso noleggio, seguita da Firenze e Milano rispettivamente con il 27 e l'11 per cento, e da Aosta con il 9 per cento. Il motivo è dovuto alla dislocazione sul territorio romano della maggior parte delle grandi società di noleggio, ai grandi centri di rivendita dell'usato vicini all'aeroporto di Fiumicino e, aspetto di fondamentale rilevanza, alla tariffa base finora applicata alle transazioni e stabilizzata da anni a 150,81 euro.

F&F Sarebbe possibile, tecnicamente, immatricolare un'auto nella provincia in cui ha sede la società di noleggio e versare l'Ipt in un'altra? Ci sarebbero dei vantaggi?

▲ No, non è consentito dall'attuale normativa e sarebbe uno stravolgimento dei fini legislativi. Anche in un'ottica di soppressione/accorpamento delle province, il gettito dell'Ipt ha come fondamento il criterio territoriale.

F&F Le Regioni a statuto speciale e le province autonome non sono toccate dalla manovra correttiva. Dobbiamo aspettarci una corsa all'immatricolazione ad Aosta piuttosto che a Trento o a Bolzano?

▲ È probabile, specialmente per le auto di media cilindrata in su. La differenza è notevole. Una vettura media sui 100 Kw, una Bravo 1.4 Multi air, ha un costo di Ipt di 361 euro, contro i 150-180 che si verserebbero a Trento o Aosta. Per una vettura di fascia alta, una Opel

Insignia 2.0, nelle province dove vige la nuova norma sono invece ben 568 euro.

Il minor costo dell'Ipt nelle regioni a statuto speciale potrebbe scatenare una corsa alle immatricolazioni ad Aosta, Bolzano...

F&F È vero che l'aumento dell'Ipt grava in special modo sull'usato? In che misura sono toccate le società di renting?

▲ Il noleggio si caratterizza per un elevato turn over dei veicoli, oggi di circa 8 mesi per il breve termine e di 36/38 per il lungo.

La vendita dell'usato, certificato e tagliando, è diventato negli anni un pilastro del noleggio, con circa 220.000 compravendite all'anno. La soppressione della tariffa fissa dell'Ipt, mette in serio rischio le cessioni dei segmenti medi e alti, maggiormente presenti nelle flotte del lungo termine. Si tratta di aumenti superiori al 100 per 100.

F&F Qual è l'atteggiamento delle associate Aniasa?

▲ Si tratta di imprese private e multinazionali, che fanno parte e riportano alle Corporate, con report periodici sull'andamento anche previsionali dei costi. E se il noleggio trae parte del suo successo dal vantaggio del risparmio rispetto ad altre formule, è difficile non andare là dove si risparmia. È bene poi considerare che, correlate alle immatricolazioni e all'Ipt, ci sono i costi assicurativi e delle tasse automobilistiche. Ogni azienda sta analizzando attentamente ogni aspetto, non dimenticando che si tratta di immatricolare ogni anno oltre 260.000 veicoli nuovi. Aniasa continua comunque il confronto istituzionale per trovare soluzioni equilibrate. ■



ANTIFURTI SATELLITARI

TEMPO DI LETTURA:

6 minuti

QUESTO ARTICOLO INTERESSA A:

Management, ufficio acquisti, società di noleggio, liberi professionisti, compagnie di assicurazione

SOLUZIONI ANTIFURTO E PER LA SICUREZZA DEL GUIDATORE

Prevenire è meglio

Nel 2010 in Italia sono state rubate 3.500 auto a noleggio a lungo o breve termine. Per proteggerle la localizzazione via Gps non basta. Il sistema Security firmato Viasat integra tecnologia satellitare e soluzioni antifurto

di **Matthieu Colombo**

Nel 2010 sono state rubate 124.197 auto soltanto in Italia, vale a dire più di 10.000 vetture al mese, 340 al giorno, 14 all'ora, una ogni quattro minuti, come emerge dalla sesta edizione della Guida alla Sicurezza Stradale compilata da Viasat Group sulla base dei dati raccolti dalla Direzione Centrale della Polizia Criminale. Nonostante una riduzione del 5,15 per cento dei furti auto rispetto al 2009, il dato nazionale resta tale da farci 'meritare' il primato tra i Paesi europei. Prendendo in esame il decimo rapporto Aniasa, al settore dell'autonoleggio, sia a breve sia a lungo termine, sono state rubate nel 2010 ben 3.500 auto. Un dato che Aniasa ha valutato in una perdita di circa 50 milioni di euro per le aziende di Nlt (valore mezzo, riacquisto, perdita finanziamento, mancato noleggio, mezzo sostitutivo e risorse per gestire pratiche burocratiche). Per questo motivo le compagnie di noleggio a lungo termine, come anche quelle di rent a car, scelgono di tutelare se stesse e il proprio parco auto con sistemi satellitari per la localizzazione on demand dei veicoli, a volte integrati con tecnologie antifurto.

Auto recuperate in mezz'ora

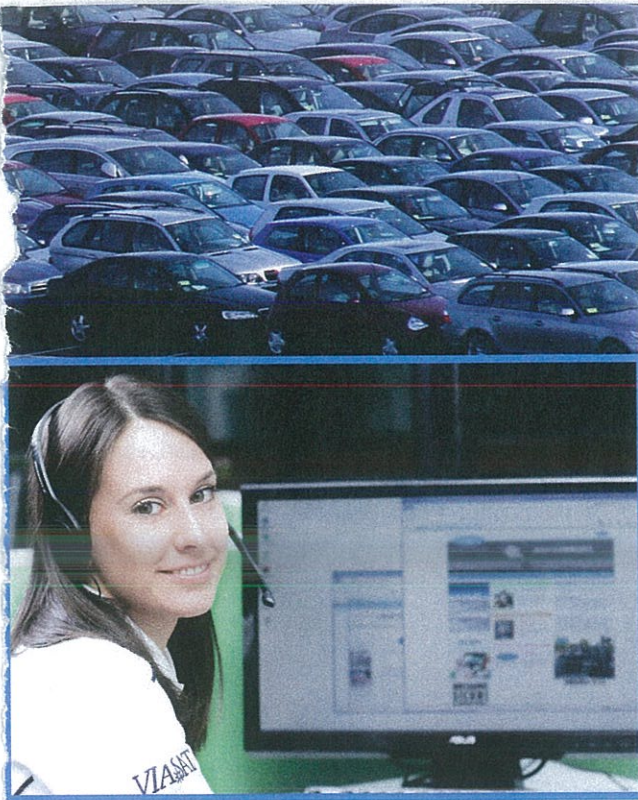
Con quattro sedi e 2.000 punti di installazione e assistenza in Italia e 400.000 dispositivi satellitari attivi in Europa, Viasat Group è una delle aziende italiane leader nel settore, con un'esperienza di oltre trent'anni di cui venti nell'automotive. L'80 per cento dei sistemi attivi è installato in Italia e di questi il 20

per cento è legato al mondo dei trasporti mentre il restante 80 protegge le auto. Tra i clienti più noti del settore noleggio citiamo Maggiore, Morini Rent e ALD Automotive.

"L'installazione di dispositivi di sicurezza satellitare consente il ritrovamento di auto, soprattutto di fascia alta, con una percentuale pari a più del doppio della media nazionale, spesso entro i primi 28 minuti dall'avvenuto furto - spiega il fondatore e attuale presidente Viasat Group, Domenico Petrone - e permette ai privati come alle aziende di noleggio di ottenere tariffe assicurative molto interessanti, dato il forte sconto possibile sul valore assicurato e sull'Rca. Alcune compagnie di assicurazione garantiscono a chi installa antifurti satellitari un abbattimento del canone furto fino all'85-90 per cento".

Domenico Petrone
è il fondatore e attuale
presidente di Viasat
Group, azienda italiana
attiva nel settore della
localizzazione satellitare.





Antifurto e sicurezza

“Dal mio punto di vista - continua Petrone - l’offerta di Viasat Group è la più completa e tecnologicamente avanzata, dal momento che arriva a integrare le tecnologie Gps, Gsm-Gprs (segnale rigorosamente criptato) e quelle di un accelerometro a tre assi”.

Tre le soluzioni offerte per la protezione delle auto: Basic, Fox e Security.

“La prima è costituita da un semplice localizzatore Gps on demand ed è richiesta soltanto da 2 clienti italiani su cento. L’offerta Fox, invece, è la più diffusa (60 per cento della clientela); si tratta - entra nel merito il presidente Viasat - di un sistema di localizzazione satellitare on demand semi-automatico che permette, su richiesta del cliente, di localizzare un’auto che è stata rubata ma include anche un accelerometro a tre assi in modo da permettere alle nostre centrali di rilevare il sollevamento dell’auto, eventuali incidenti o tentate rapine (grazie ai nostri software che elaborano i dati rispondenti a movimenti anomali). Il 38 per cento della nostra clientela italiana sceglie però il meglio: il sistema completamente automatico Security. Oltre che un vero e proprio antifurto, Security tutela anche gli occupanti dell’auto. Tecnicamente integra i segnali Gps, Gsm e di un sofisticato accelerometro come il Fox, ma grazie al modulo elettronico V-Key, che il guidatore tiene sempre sulla propria persona, anche quando si allontana dall’auto, la centrale operativa ri-

leva avviamenti non autorizzati (e può bloccare freni o motore prima che l’auto parta o alla prima sosta) e anche tentativi di rapina. Questo sistema completamente automatico permette quindi alle nostre centrali di seguire l’auto rubata sin dall’avvio del motore o dal movimento a motore spento (carro attrezzi).

Senza dubbio - conclude Domenico Petrone - è la soluzione più sicura anche per il guidatore dell’auto, che può contattare le nostre centrali premendo un solo pulsante o essere a sua volta contattato automaticamente nel caso il sistema registri segnali sospetti”.

Più servizi per le flotte di trucks

Per le flotte di veicoli per il trasporto merci Viasat propone inoltre il servizio Fms (Fleet Management System), accessibile da qualsiasi postazione web, che oltre ai tradizionali servizi di sicurezza e protezione di mezzi e persone prevede il monitoraggio in tempo reale dei veicoli, l’analisi dello storico dati (posizione mezzi, tempi di percorrenza, di sosta e di carico, velocità, accensione e spegnimento del motore) e i report sull’attività della flotta. L’Fms permette quindi il monitoraggio e controllo anche di una flotta di camion, elevando gli standard di sicurezza e ottimizzando l’organizzazione logistica. ■

PRONTA LA SOLUZIONE AFTERMARKET 'E-CALL'

Ogni anno in Europa si contano oltre 40.000 vittime a seguito di 3,3 milioni di incidenti stradali denunciati. Ridurre il numero dei sinistri, per salvare vite oltre che diminuire il costo sociale, è quindi una priorità della Commissione europea. La stessa Commissione punta a rendere obbligatoria dal 2015 la vendita di auto dotate di tecnologia di localizzazione satellitare con sistema integrato per la chiamata d'emergenza (manuale o automatico): questa tecnologia si chiama E-Call.

Viasat Group ha già sviluppato un suo sistema E-Call, disponibile come kit aftermarket e battezzato SOS-Call. Questo prodotto permette all’automobilista di domandare al call center Viasat, in tempo reale, informazioni sul traffico o di richiedere soccorso medico o meccanico. La richiesta di soccorso si attiva anche in automatico nel caso in cui l’accelerometro rilevi parametri compatibili con situazioni di emergenza.

