

www.patente.it

TRIMESTRALE DI INFORMAZIONE E AGGIORNAMENTO PER GLI OPERATORI DEL SETTORE TRASPORTI

SIDA

AutoSoft Multi Radio

02 Luglio 2016
Anno XV

CAMBIA E SI EVOLVE IL SETTORE
DELLA FORMAZIONE DI GUIDA,
CON L'INTRODUZIONE DI
NUOVE COMPETENZE,
NUOVI STRUMENTI E NUOVE REGOLE.

trasFORMAZIONE
dei new driver e non solo

Piscitello Rosanna
cell. 335/5755379 // r.piscitello@patente.it

Lenna Francesco
uff. 0427/2104 cell. 329/4364684
francesco.lenna@lenna.it

Info Data - Dal Zotto Giuseppe
uff. 0424/500216 // giuseppe@infodataweb.com

Tecnoall - Paba Davide
cell. 339/2836201 // info@tecnoall.it

GLO.BU.S - Bruni Federico
uff. 055/242846 // info@globusnet.it

TP Consulting - Ing. Gentile Gaetano
cell. 327/8262018
inggaetanogentile@gmail.com

Moroni Matteo
cell. 335/5755378 // m.moroni@patente.it

Ethere -Ferdinando Pavesi
uff. 0881/724849 cell. 338/3265111
info@ethere.it

Studio Sat - Satolli Renato
uff. 070/2343719 cell. 333/2516330
satollirenato@tiscali.it

Marseglia srl - Marseglia Francesco
uff. 0823/846398 cell. 335/8178003
www.marsegliasrl.it // amministrazione@marsegliasrl.it

ERMES -Albano Corrado
tel./fax 099 7796733 cell. 347/5002029
bremal@tin.it

Mc Office - Capparone Marco
uff. 081/7574123 cell. 392/3053885
mcoffice.sida@virgilio.it

M&G Informatica - Maiorana Marco
uff. 095/221838 fax 095/7335632
cell. 320/6248004
www.mginformatica.biz // info@mginformatica.biz



SIDA

AutoSoft Multimedia

Tecnologia e Qualità
al tuo servizio



Una piccola rata mensile e il simulatore Virtual Driving patente B sarà TUO per 12 mesi.

Affitta il futuro della didattica!



Non perdere l'opportunità di diventare socio Think 4 Life grazie al simulatore VD!

Per scoprire i termini dell'offerta contatta il tuo Consulente SIDA di zona oppure contattaci allo 0332.511550



A cura di:
Daniele Filippi, presidente di
AutoSoft Multimedia srl

Editoriale

Nella valigia che state preparando per le vacanze, non scordate di mettere anche questa copia del trimestrale. Perché lo troverete fresco e stimolante e adatto persino alle letture svagate sotto l'ombrellone, in special modo se ritenete - come il sottoscritto - che fare formazione sia un'attività entusiasmante dalla quale non è necessario staccarsi mentalmente.

Fare formazione di guida è un'attività complessa ed in continua evoluzione che, con gli strumenti giusti, può dare delle soddisfazioni incredibili. Per fare formazione non è sufficiente sapere la materia, occorre dimostrarlo. Bisogna rimanere sempre aggiornati e al passo coi tempi per soddisfare tutte le curiosità che emergono. Occorre sapersi relazionare con la platea, che varia di volta in volta. Si devono avere capacità oratorie tali da far rimanere incollati gli allievi alla sedia, senza provocare sbadigli, altrimenti si rischia di non essere più chiamati una seconda volta. I lettori di questo trimestrale sanno bene di cosa sto parlando, perché tra di essi ci sono molti titolari, insegnanti e istruttori di scuole guida e di enti di formazione che si confrontano tutti i giorni con un pubblico molto variegato e spesso anche complicato da gestire.

La tecnologia fornisce strumenti che possono sostenere l'attività di formazione, integrarla, arricchirla, dando il valore aggiunto che fa la differenza rispetto ai concorrenti.

Il nostro nuovo modulo SIDA Cronotachigrafo in FormAzienda - che deriva dall'esperienza del modulo Crono in SIDA CQC - è stato "trasformato" in uno strumento di lavoro ancora più semplice e adatto alla docenza nei corsi per i conducenti delle imprese di trasporto.

Il plus offerto da SIDA consiste nel mettere a disposizione degli insegnanti il simulatore informatico del tachigrafo digitale, dispositivo unico nel suo genere, studiato e realizzato in collaborazione con VDO.

Si tratta di un tachigrafo digitale "virtuale" che si comporta esattamente come lo strumento vero: i comandi, il menu, i messaggi, le stampe e i pittogrammi sul display sono gli stessi che i conducenti trovano sul loro apparecchio in cabina. L'orologio può essere portato avanti e indietro a seconda della situazione che vogliamo simulare.

Le funzionalità del vero tachigrafo non avranno più segreti e si potranno fare tutte le operazioni obbligatorie per legge senza il timore di sbagliare e di prendere la multa.

Per promuovere in modo massiccio il nuovo prodotto e organizzare corsi di formazione in tutta Italia, aspettiamo solo la pubblicazione del decreto che formalizzi e spieghi nel dettaglio come adempiere all'obbligo imposto dal Regolamento Europeo 165/2014.

Solo in questo modo avremo la garanzia di offrire un corso valido, utile e in linea con i requisiti di legge.

Direttore Responsabile

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Editore

AutoSoft Multimedia Srl

Progetto grafico

Matteo Cassarino
m.cassarino@patente.it

Redazione

Via Verdi, 87
21010 Germignaga (VA)
Tel. 0332/511550
Fax 0332/530305

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Diana Agostinelli
d.agostinelli@patente.it

Maria Petese
m.petese@patente.it

Laura Quagliardi
l.quagliardi@patente.it

Cinzia Ballardin
c.ballardin@patente.it

*Si ringrazia per la collaborazione
Valerio Platia, insegnante di
autoscuola ed esperto Confarca*

Trimestrale

Pubblicazione Registrata presso
il Tribunale di Varese n. 827 del
22/3/2002.

Stampa

Reggiani spa
Brezzo di Bedero (VA)

© AutoSoft Multimedia Srl.
Tutti i diritti di riproduzione, in qual-
siasi forma, compresa la messa in
rete, che non siano espressamente
per fini personali o di studio, sono
riservati. Per qualsiasi utilizzo che
non sia individuale è necessaria
l'autorizzazione scritta da parte di
AutoSoft Multimedia Srl.

**Chiuso in redazione il:
5 Luglio 2016.**

In questo numero...

TrasFORMAZIONE dei new driver e non solo

Cambia e si evolve il settore della formazione di guida

06

Esami delle patenti nel 2015

Ecco come é andata

10

Revisione patenti

Con SIDA è tutto più semplice

12

Cronotachigrafo

Formazione per gli insegnanti di scuola guida

13

Guida notturna o romantica?

Il problema degli orari nelle esercitazioni obbligatorie

14

FormAzienda

Per entrare in azienda con lo strumento giusto

15

Cloud o non cloud

Vantaggi e svantaggi

16

Notizie dall'Europa

Giornata "Edward"

17

Legge omicidio stradale

Le parole di Biserni

18

News dal web

Una CQC Periodica da non perdere

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3233>

Circolare - 30/05/2016 - Svizzera: conversione patente

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3300>

Circolare - 18/05/2016 - Esami di revisione patente e CQC

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3288>

CQC per documentazione, rinnovarla conviene

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3286>

Seguici anche su:



La redazione risponde...

Risposte a cura di Valerio Platia

Con la patente sospesa è possibile frequentare un corso per il rinnovo della CQC?

Le norme attualmente in vigore non vietano durante il periodo di sospensione della patente di guida di poter frequentare un corso di formazione periodica per il rinnovo della CQC che si possiede. Tuttavia, a corso ultimato, la domanda di rilascio del nuovo documento da rinnovare (Patente CQC) dovrà essere presentata al termine del periodo di sospensione della patente, considerando che l'attestato di frequenza del corso di formazione periodica (a differenza dell'attestato di frequenza del corso di formazione iniziale) non ha comunque scadenza di validità.

Chi possiede sia la CQC persone che merci, frequentando il corso di formazione periodica si vedrà aggiornate entrambe le date di validità (unica data di scadenza) oppure rimarranno sempre sfalsate di un anno?

Chi possiede sia la CQC persone (scadenza 09/09/2015) che merci (scadenza 09/09/2016), ultimato il corso di formazione periodica (che occorre svolgere non oltre due anni dalla CQC che scade per prima) e presentando l'attestato di frequenza, si vedranno allineate le scadenze di entrambe le specializzazioni ad un'unica data. Si ricorda che al momento il quinquennio di validità della CQC rinnovata decorre dalla data di presentazione della domanda di duplicato del documento (patenteCQC).

Un mio allievo teme di non poter sostenere l'esame per la patente perché la sua carta d'identità riporta il vecchio indirizzo di residenza

L'articolo 291 del regolamento del T.U.L.P.S. (Testo Unico delle Leggi sulla Pubblica Sicurezza) prevede l'emissione del duplicato della carta d'identità nella sola ipotesi di smarrimento della stessa, ipotesi cui si possono equiparare quelle della sottrazione furtiva e del deterioramento. Ne deriva che il legislatore non ha ritenuto necessario procedere al rilascio di un nuovo documento nel caso di variazione di quei dati che nulla hanno a che fare con l'identificazione della persona. Ne consegue che non alterano la suddetta funzione (cioè l'identificazione della persona titolare del documento) il cambio della residenza, della professione, dello stato civile, ed è quindi del tutto superfluo, in tali casi, rinnovare la carta di identità. In breve, in caso di cambio di indirizzo di residenza durante il periodo di validità della carta d'identità, mutando semplicemente la via, il numero civico o, del tutto, il Comune, non è necessario procedere né all'aggiornamento dell'indirizzo, apponendo apposita postilla sul documento stesso, né al rinnovo tramite emissione di un duplicato. Si rammenta infine che per chiedere il rinnovo della carta d'identità è possibile presentare istanza al Comune a partire dal 180° giorno precedente la data di scadenza

Gli allievi mi chiedono spesso se durante la fase di arresto al semaforo o al passaggio a livello possono utilizzare il telefono cellulare

L'uso del cellulare o dello smartphone, per effettuare una telefonata, inviare un messaggio, consultare la rubrica o aprire un'app (magari SIDA Quiz App), non è vietato "durante la circolazione" (che, ai sensi

dell'art.3, comma 1, numero 9 del Codice della strada, comprende sia il movimento del veicolo, che l'arresto, la fermata e la sosta), ma solo "durante la marcia", per esplicita precisazione dell'art. 173, comma 2 del Codice della strada. Ne consegue che durante l'arresto è consentito utilizzare il telefono cellulare senza incorrere in sanzioni pecuniarie. Nonostante ciò sia possibile, l'uso di apparecchi telefonici, anche quando non si è effettivamente in marcia, è fortemente sconsigliato, perché riduce l'attenzione all'ambiente strada.

Ad un mio cliente che guida il camion l'altro giorno è stata ritirata la patente CQC, cioè il documento che comprende sia la patente che il codice 95 dell'abilitazione professionale, ma per l'infrazione commessa gli agenti gli avrebbero dovuto ritirare solo la CQC. Ora come fa il mio cliente a guidare la normale autovettura?

A noi non risulta possibile un'azione del genere. Il ritiro si applica solo se la CQC è rilasciata in modo autonomo rispetto alla patente di guida, così come stabilito dalla circolare Prot. n. 300/A/744/13/101/3/3/9 del 25 gennaio 2013 in cui si legge: "la procedura di applicazione della sanzione accessoria del ritiro varierà a seconda che la CQC sia separata dalla patente di guida o in essa compresa mediante l'indicazione del codice 95: nel primo caso si procederà materialmente al ritiro della sola CQC, nel secondo non si dovrà procedere al ritiro della patente, salvo che anche quest'ultima sia scaduta di validità".

A lezione, quando spiego quali sono i veicoli a braccia gli allievi mi chiedono se dev'essere considerato veicolo il carrello della spesa che viene spinto dal cliente sino a raggiungere il proprio veicolo

I carrelli della spesa utilizzati dai clienti dei supermercati per trasportare la merce acquistata presso i propri veicoli, percorrendo o attraversando la carreggiata destinata alla circolazione, non vanno ricompresi nella nozione di veicolo, così come non vanno definiti veicoli a braccia altri strumenti di trasporto, come ad esempio: trolley, transpallet, carriole (sentenza Cassazione Penale - sez. IV del 10 luglio 1981), perché la loro destinazione è limitata a particolari ambiti o perché sono considerati attrezzi d'uso complementare. Tuttavia, una volta immessi sulla strada devono essere utilizzati dai pedoni (anche sui marciapiedi) senza però arrecare pericolo o intralcio alla circolazione.



TrasFORMAZIONE



dei new driver e non solo

Grazie alla presenza di diverse realtà amministrative, formative ed economiche che a vario titolo si occupano di mobilità su strada, in Italia e nel mondo, è stato possibile affrontare l'argomento sotto angolazioni diverse e arrivare a delle conclusioni condivisibili e realistiche.

Il confronto è sempre positivo, e lo è a maggior ragione quando a suggerirlo è un Ente *super partes* come l'Università, luogo di ricerca per antonomasia, dove si riesce a fare il punto sullo stato delle conoscenze e stabilire gli orientamenti futuri.

Occuparsi di mobilità significa fare i conti con le problematiche della sicurezza, della legalità e della sostenibilità. La sicurezza stradale non si fa solo con l'uso di nuovi dispositivi tecnologici, ma anche e soprattutto dando ai *new driver (nuovi patentati)* degli strumenti cognitivi nuovi inerenti la percezione del rischio e l'acquisizione di comportamenti prudenti ed appropriati.

La legalità passa non solo dall'esistenza di regole certe e ferree, ma dalla presenza di una coscienza civile che ritiene logico il rispetto di tali regole per la condivisione equilibrata degli spazi pubblici.

La sostenibilità rende necessaria l'acquisizione di nuove forme di mobilità alternative a quella individuale, come il noleggio ed il car sharing. Per arrivare alla tras-formazione dei *new driver* nella direzione della mobilità del futuro, è evidente che sono necessarie ai formatori delle nuove competenze e dei nuovi strumenti, sostenuti da nuove regole che rendano tale passaggio non solo auspicabile ma strettamente necessario.

Cambia e si evolve il settore della formazione di guida, con l'introduzione di nuove competenze, nuovi strumenti e nuove regole.

Nel convegno internazionale "Move the future" organizzato dall'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico dell'Università Cattolica di Milano lo scorso 16 e 17 giugno, si è discusso delle direzioni possibili della formazione per la sicurezza, la sostenibilità e cittadinanza.

NUOVE COMPETENZE

Nella mobilità del futuro è indispensabile avere dei conducenti che siano educati alla legalità ed al rispetto delle norme, che siano sensibili alle tematiche ambientali, che siano consapevoli dei rischi esistenti. Per fare questo è necessario lavorare su più fronti: partire dalle famiglie e dalle scuole, comunicare in maniera efficace, utilizzare nuovi strumenti per le verifiche e le analisi al fine di realizzare delle procedure standard.

In questo processo, che si prospetta lungo e articolato, può giocare **un ruolo fondamentale come "operatore del cambiamento" lo psicologo del traffico**. Fulvio Giardina, presidente dell'Ordine Nazionale degli Psicologi, fa notare che già adesso lo psicologo viene chiamato nelle Questure per interfacciarsi con gli stranieri, ma è utile anche nelle Motorizzazioni per valutare l'idoneità psicologica dei guidatori, nelle autoscuole e scuole per fare interventi sulla legalità, nelle realtà ospedaliere per interventi terapeutici riabilitativi e/o di assessment per stati mentali temporanei.

NUOVE REGOLE

A parlare delle nuove regole in arrivo sono intervenuti in due sessioni diverse **Pietro**

Marianella (foto sotto) dirigente della Divisione 5 della D.G. della Motorizzazione e **Francesco**

Foresta (foto a lato) della Direzione Generale Motorizzazione Civile.



Marianella ha descritto le nuove disposizioni normative e tecniche previste per gli **esaminatori** per il conseguimento delle patenti di guida nella Direttiva europea 2006/126: ebbene, anche per queste figure professionali l'Unione Europea ha imposto **l'obbligo di conseguire una qualificazione iniziale e di affrontare successivamente una formazione periodica**, analogamente a quello che già succede agli insegnanti/istruttori di scuola guida e ai conducenti professionali.

Marianella ha sottolineato l'aspetto di reale novità della norma, che consiste nell'introduzione di concetti come "capacità di valutazione" e "feedback", che stanno a significare la necessità di avere esaminatori non solo competenti dal punto di vista tecnico ma anche preparati a valutare "la prestazione globale" del candidato.

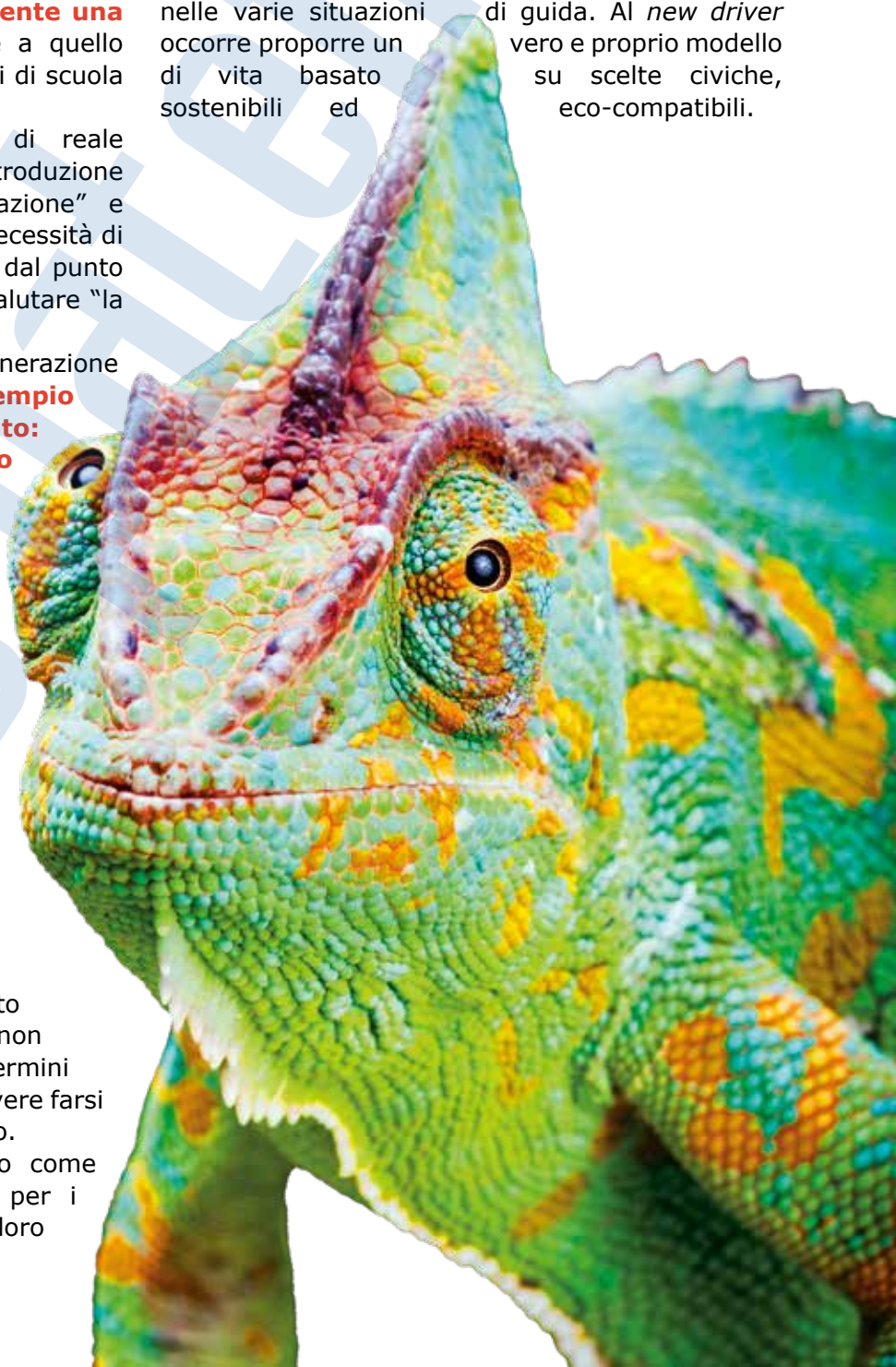
Gli esaminatori della prossima generazione **dovranno fare attenzione ad esempio alle seguenti capacità nel candidato:**

riconoscimento corretto e complessivo delle situazioni pericolose, accurata determinazione della causa e del probabile effetto di tali situazioni, raggiungimento di competenze e riconoscimento degli errori -

più volte nel corso del convegno è stato osservato come i conducenti abbiano scarsa attitudine ad ammettere i propri sbagli...bisogna lavorare anche su questo aspetto! Altra competenza richiesta all'esaminatore è quella di "fornire un feedback tempestivo e costruttivo", ovvero di comunicare correttamente coi candidati, ad esempio adattando il linguaggio a seconda dei soggetti con i quali ci si relaziona; dunque, se un candidato non parla bene l'italiano, l'esaminatore non può parlargli in modo complicato e con termini astrusi o peggio denigrarlo, ma è suo dovere farsi capire correttamente ed essere assertivo.

Francesco Foresta ha messo in rilievo come già esista a livello normativo anche per i candidati una marcata attenzione al loro

"atteggiamento": nella Direttiva 2006/126 è infatti esplicitato l'obbligo di formulare, nella prova teorica, domande inerenti "l'importanza di un atteggiamento vigile e di un corretto comportamento nei confronti degli altri utenti della strada". Più in generale osserva che **occorre modificare l'approccio al traffico da parte dei conducenti, e per fare questo occorre orientarsi verso un tipo di formazione innovativa sulla loro personalità. Lo stile di guida deve fare parte di uno stile di vita.** Al conducente sono necessarie competenze non solo tecniche: non basta più la destrezza sul veicolo e nelle varie situazioni di guida. Al **new driver** occorre proporre un vero e proprio modello di vita basato su scelte civiche, sostenibili ed eco-compatibili.





NUOVI STRUMENTI

Simulatori di guida: sono veramente strumenti efficaci per la valutazione delle abilità dei conducenti?

Nella formazione dei conducenti, siano essi *new driver* o persone che della guida hanno fatto il proprio mestiere, **i simulatori si stanno ritagliando un posto sempre più rilevante**. Adottati ormai da molte scuole guida, da centri di formazione professionale e da associazioni di categoria di autotrasportatori, sono strumenti che concorrono sempre più alla preparazione degli allievi. Ma sono veramente dei supporti efficaci per la formazione e più in particolare per la formazione alla guida in sicurezza? Anche di questo argomento si è parlato nell'ambito del convegno "Move the future", in cui sono intervenuti alcuni esperti internazionali che hanno portato il proprio contributo nella valutazione dell'utilizzo di questi strumenti.

Nella preparazione dei conducenti, così come nella valutazione di dati e statistiche, i simulatori presentano innumerevoli vantaggi rispetto ad una formazione pratica o a test eseguiti su strada.



Interno del simulatore in configurazione d'aula

Innanzitutto **la sicurezza**: i test, le valutazioni, le prove a cui si vogliono sottoporre i candidati si svolgono in un ambiente che è sicuro, sia per il conducente, sia per il formatore o per chi sta valutando queste prove. Si pensi, ad esempio, ad una attività di guida notturna in autostrada, magari con intenso traffico. Con il simulatore la situazione è comunque "sicura", e il docente si può concentrare sulla valutazione di come il candidato sta affrontando la situazione, senza doversi preoccupare dell'incolumità di entrambi.

In secondo luogo, **l'oggettiva misurabilità dei risultati**. Svolgere test o prove con il simulatore significa riuscire a riprodurre ogni volta le stesse condizioni e le stesse situazioni (con il medesimo conducente o con conducenti diversi che si devono sottoporre agli stessi test). Ne consegue che i risultati sono certi, misurabili e confrontabili tra di loro. Questa condizione diventa poi rilevante quando **il simulatore è utilizzato in fase di training**, ossia di allenamento dei conducenti, in



quanto riesce a misurare in che modo ed in quale misura le varie competenze che di volta in volta vengono messe sotto



esame sono

accresciute. Non trascurabile il fatto poi che il simulatore può risultare molto utile per effettuare **test specifici rivolti a valutare una precisa competenza**

del conducente.

Tutti questi vantaggi rendono il simulatore uno strumento adatto anche per la riabilitazione di persone che, dopo un incidente o un grave problema di salute (infarto, coma ecc.), vogliono riprendere a guidare. Il **simulatore** aiuta a rilevare e misurare in modo oggettivo tutti i parametri di attenzione e, **con l'attuazione di specifici**



esercizi, concorre a migliorare l'attenzione alla guida per permettere a queste persone di riprendere a guidare in sicurezza. Ma questa tipologia di test si potrebbe applicare ad una platea più ampia ed articolata, sia per età sia per tipo di patologie, arrivando addirittura ad ipotizzare l'introduzione di questi test relativi all'attenzione (eseguiti appunto su simulatore) anche al momento del conseguimento della patente di guida.

Di fronte a queste nuove opportunità di formazione, studio e ricerca che l'uso del simulatore può aprire, vi sono ancora notevoli incertezze e perplessità, soprattutto da parte di enti pubblici deputati a "normare" un eventuale suo utilizzo in questi ambiti. Nonostante questo però la simulazione applicata alla guida (ovviamente se effettuata su simulatori di alto livello qualitativo) si sta facendo strada tra docenti, formatori, istruttori e ricercatori, imponendosi con sempre più forza e autorevolezza come sistema alternativo alla tradizionale guida su strada.



Psicotraffico all' Università Cattolica di Milano: attività di ricerca e non solo

L'Unità di Ricerca di Psicologia del Traffico si avvale del contributo di docenti e ricercatori di Psicologia Cognitiva, Psicologia della Comunicazione, Psicologia Evolutiva e di collaborazioni con tecnici e professionisti del settore. Responsabile dell'Unità è la Professoressa Maria Rita Ciceri (foto a lato). Oltre ad attività di ricerca, l'Unità svolge perizie e interventi di formazione nelle scuole e nelle scuole guida. Per maggiori approfondimenti: www.unicatt.it/psicotraffico



Esami delle patenti nel 2015: ecco come è andata

Come di consueto il Ministero dei Trasporti ha diffuso in primavera i risultati delle elaborazioni statistiche riguardanti gli esami delle patenti svolti dalla Motorizzazione.

La raccolta dati annuale diventa ancora più importante e preziosa se viene confrontata con quella degli anni precedenti: solo in questo modo si comprendono a pieno le dinamiche esistenti ed è possibile

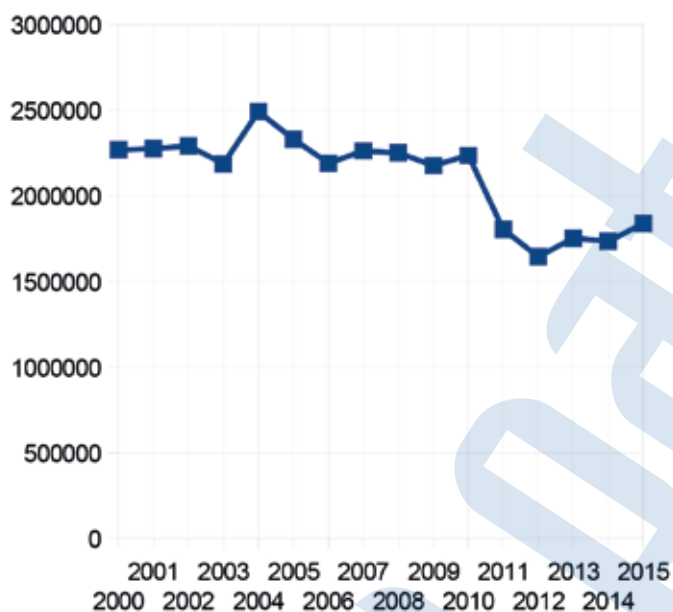
intuire il trend futuro delle attività di preparazione sugli esami da parte delle autoscuole.

I grafici qui pubblicati – realizzati appunto con le cifre rese disponibile a tutti e in forma gratuita dal Ministero (e riportati anche sul sito www.patente.it) – restituiscono uno spaccato reale e concreto degli esami delle patenti: quanti sono, quante persone vengono promosse e bocciate, quanti sono

i privatisti. I dati sugli esami sono stati messi a confronto in alcuni casi con i dati rilasciati da UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) relativi al mercato autoveicoli in Italia, che per quanto parziali possono dare un'idea dell'andamento vendite nel settore automobilistico, perchè indubbiamente la domanda di patenti va di pari passo con la domanda di mezzi di circolazione,

almeno fino a quando non si sarà diffuso su larga scala il noleggio.

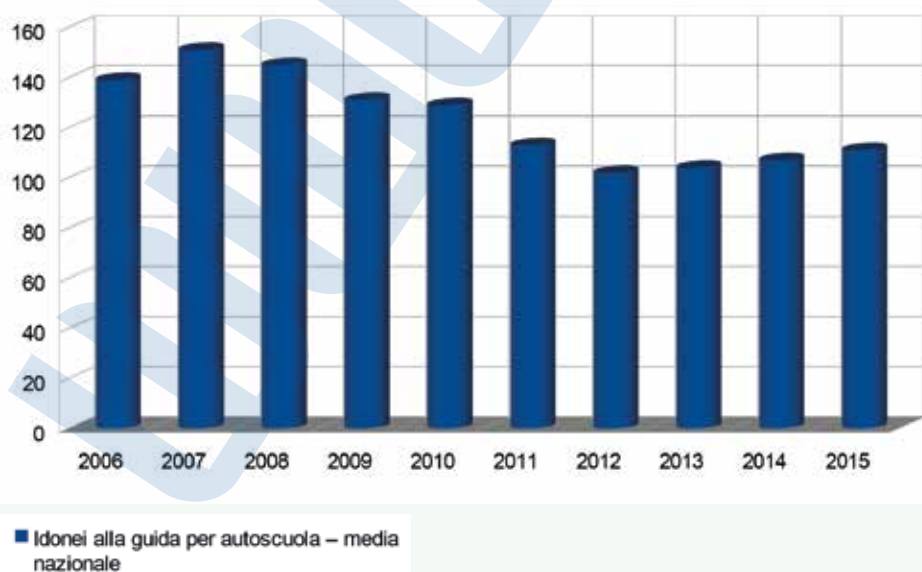
Le statistiche sono importanti per cercare di capire verso quale direzione sta andando il settore della formazione di guida e se c'è ancora spazio di crescita o esistono quanto meno le possibilità di nuovi sviluppi.



GLI ESAMI DELLE PATENTI NON RAGGIUNGONO PIÙ LE CIFRE DEGLI ANNI '80 MA COMINCIANO AD AUMENTARE RISPETTO AGLI ANNI SCORSI

Iniziamo subito con una buona notizia: il trend in discesa sembra essere terminato. Dopo avere "toccato il fondo" nel 2011 con un totale di 1.805.212 esami, nel 2015 si è registrato un sensibile aumento arrivando ad un totale di 1.838.893 sedute ovvero circa 40mila in più. Nel periodo 2000 – 2007 la domanda è rimasta sostanzialmente stabile per poi cominciare a calare nel 2008, anno di inizio della recente crisi economica e più marcatamente nel 2009 e nel 2011. Nel 2014 si è verificata una inversione di tendenza che è diventata più robusta nel 2015 anche se i volumi realizzati sono ben lontani da quelli registrati negli anni '80.

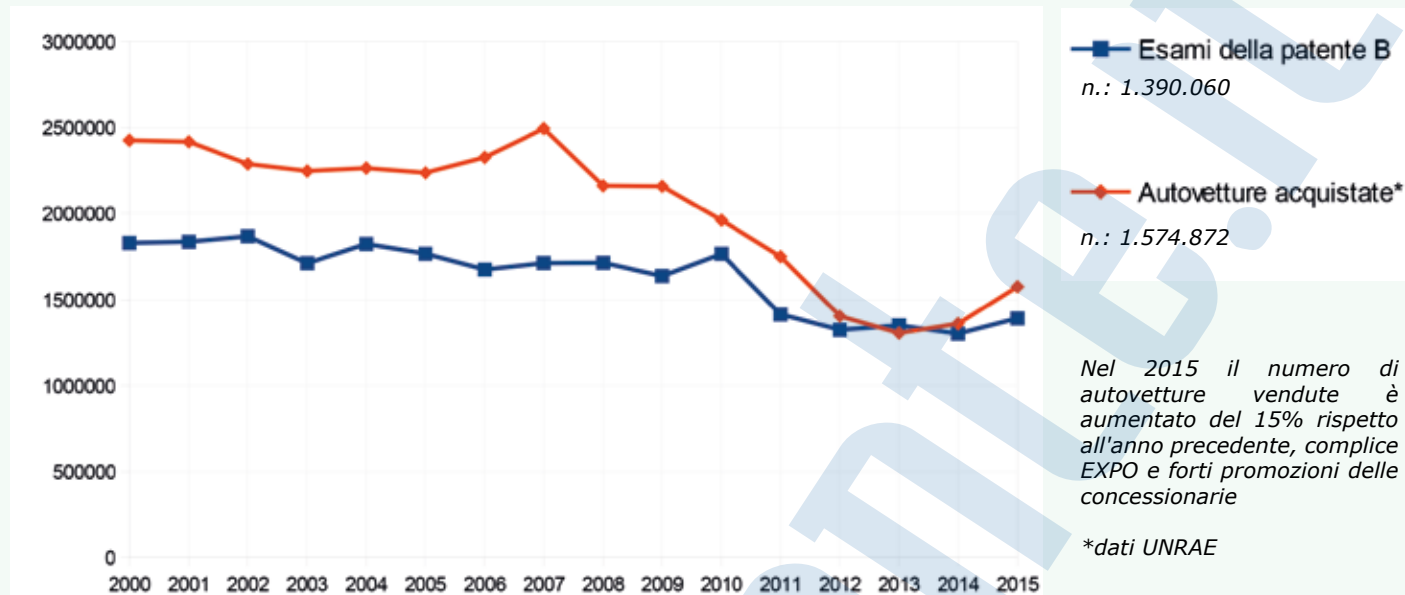
IN UN ANNO, CENTO E POCO PIÙ I CANDIDATI ISCRITTI AD OGNI AUTOSCUOLA



Da una decina di anni a questa parte ogni autoscuola accoglie e forma in media un centinaio di candidati agli esami: si tratta di una cifra che va presa con le pinze, in quanto esiste una differenza enorme tra una scuola e l'altra, ci sono realtà molto piccole a gestione familiare che hanno a che fare con poche decine di unità e altre realtà, soprattutto nei grossi centri urbani, che sfornano migliaia di nuovi patentati ogni anno. In ogni caso la situazione sembra essere stabile e non presenta palesi livelli critici.

La media di idonei per autoscuola è passata da 139 nel 2006 a 111 nel 2015, indice che l'attività non è diminuita drasticamente

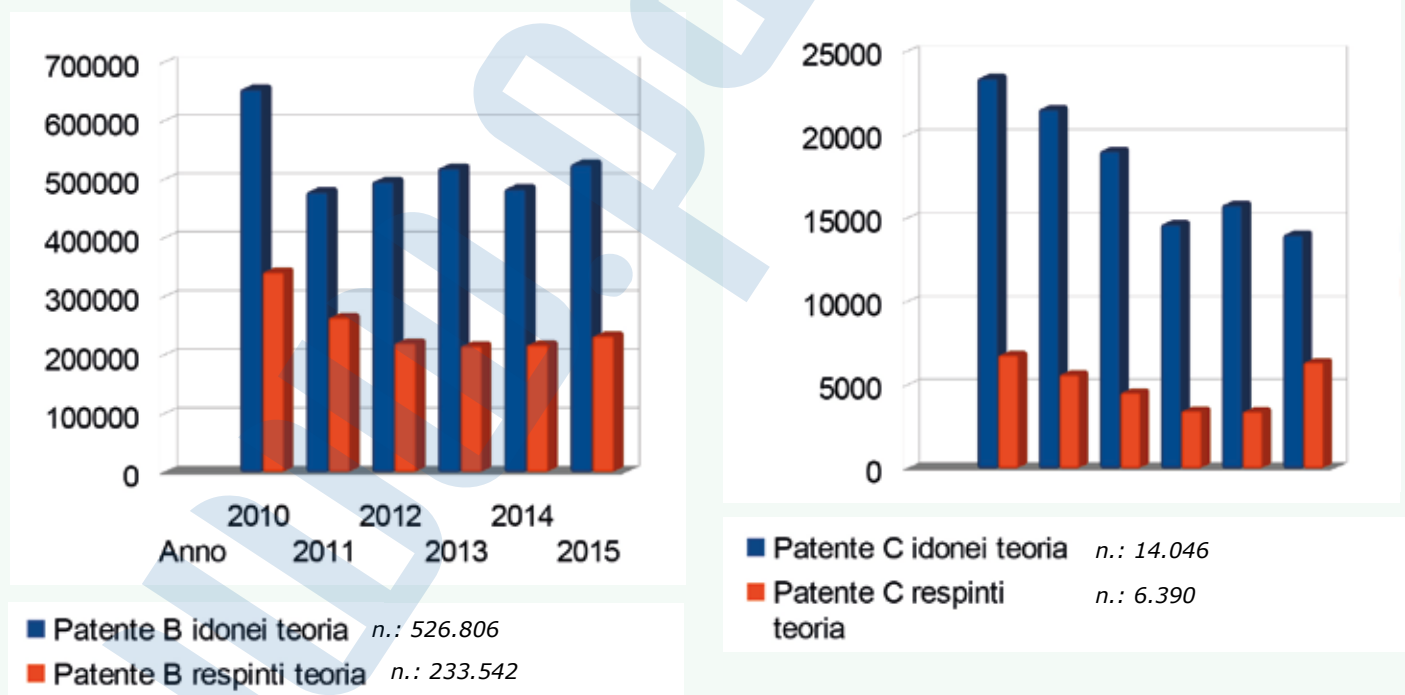
SI PRENDE LA PATENTE E SI COMPRA L'AUTO NUOVA, SPESSO È UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ



Non c'è dubbio che l'attività delle autoscuole sia legata a doppio filo alle disponibilità economiche delle famiglie, come si evince anche da questo grafico dove gli esami delle patenti B sono proporzionali alle autovetture acquistate. Si può osservare come nel 2015 vi sia stato un aumento

generale del 10% dovuto anche all'effetto EXPO. Per quanto riguarda i veicoli di nuova immatricolazione, è da sottolineare che le concessionarie hanno lanciato molte promozioni appetibili che hanno dato la spinta finale.

I BOCCIATI SONO QUASI 1/3 DI TUTTI I CANDIDATI: COME MAI?



Gli esami di teoria informatizzati hanno portato a quello che molti temevano: ad un aumento dei bocciati. Ed in effetti è proprio così, i grafici parlano chiaro. La percentuale tra bocciati e promossi si avvicina innegabilmente al 30%, sia per gli esami delle patenti B sia soprattutto per gli esami delle patenti superiori dove è quasi del 32%. Molti insegnanti ci dicono che

gli esami della patente C sono difficili per gli aspiranti camionisti. Ebbene, i dati confermano che il progetto di prendere una patente per trovare lavoro si scontra con la difficoltà dell'esame, oltre che con le scarse disponibilità finanziarie di tale tipo di utenza. Arrivati a questi dati incontrovertibili, siamo tutti chiamati a farci delle domande.

Revisione patenti: con SIDA è tutto più semplice

Come è noto, dal 1° luglio 2016 gli esami di revisione delle patenti e delle abilitazioni CQC sono sostenuti con sistema informatizzato, così come da tempo avviene per il conseguimento delle patenti. I listati sulla base dei quali vengono svolte le prove d'esame sono però diversi da quelli del primo conseguimento delle patenti corrispondenti, in quanto sono stati elaborati in modo specifico per le revisioni patenti.

Il Ministero dei Trasporti, ancora una volta, punta in questo modo a raggiungere una finalità che diventa sempre più rilevante: avere "buoni" conducenti, ossia conducenti preparati ed "allenati" non solo alla conoscenza delle norme del Codice della strada, ma anche a quella delle principali e più importanti norme di comportamento per rendere più sicura la circolazione, a proprio beneficio e a vantaggio degli altri utenti della strada.

E' anche vero però che chi incorre nella revisione patente raramente è un neopatentato. Più facilmente è una persona con anni di guida alle spalle, e con una patente conseguita quando la cultura della sicurezza alla guida non era ancora così affermata. Per questi conducenti tornare "sui banchi di scuola" può essere dunque faticoso e la motivazione ad imparare può non essere così forte ed entusiasmante come in un neopatentato.

E' sulla base di queste considerazioni che SIDA ha puntato molto sulla semplicità del modulo Revisioni. I listati delle revisioni, a seconda del tipo di patente o di CQC da revisionare, comprendono infatti la verifica di una serie di conoscenze che vanno dai segnali stradali fino alle norme di comportamento, passando per la sicurezza del carico (o dei passeggeri) e la comprensione del contesto economico, normativo e sociale in cui si svolge l'autotrasporto. I listati sono una composizione dei corrispondenti listati per il primo conseguimento, ma non solo. È per questo motivo che chi deve revisionare una patente di categoria superiore o una CQC non può prescindere dall'aver una corretta conoscenza dei segnali stradali o delle principali norme di comportamento che



regolano la circolazione stradale ed è per questo che, accanto alla verifica di nozioni "specifiche" per chi guida mezzi pesanti, c'è quella delle conoscenze "generiche" (ma di base) degli utenti della strada.

I listati delle revisioni patenti e CQC sono in tutto 7, ma la loro gestione è estremamente semplice grazie agli strumenti che SIDA mette a disposizione delle autoscuole. Con SIDA Gestione l'autoscuola può iscrivere il candidato al corso di revisione della sua patente. Con il codice fornito dall'autoscuola, il candidato potrà esercitarsi (in autoscuola, on line o con SIDA Quiz App) esclusivamente sul listato relativo alla sua revisione patente. Inoltre il docente potrà utilizzare SIDA Aula per tenere dei corsi specifici per ciascuna revisione patente o CQC, trovando già tutto il materiale didattico organizzato per fornire la migliore preparazione ai vari candidati.

Accanto alla preparazione didattica del candidato, con SIDA Gestione è possibile gestire a 360° l'iter della pratica di revisione patente o revisione CQC, nonché la gestione contabile, verbali e la gestione delle esercitazioni dei candidati alla revisione patente con SIDA Quiz App.

E per rendere ancora più agevole la preparazione dei candidati, da settembre sarà disponibile il nuovo Manuale per le revisioni patenti di SIDA, in cui i concetti affrontati dai quiz per ciascuna revisione saranno trattati con semplicità e chiarezza sia dal punto di vista del testo, sia dal lato grafico.

Per rimanere in tema di semplicità, SIDA ha deciso di non stampare un libro quiz con i listati delle revisioni, proprio per non appesantire il lavoro di autoscuole e candidati. Con SIDA Quiz App la preparazione è garantita, e **grazie alle stampe che il docente può effettuare direttamente da SIDA aula, è comunque possibile gestire la preparazione su carta di coloro che ne hanno maggior necessità, senza incorrere in inutili costi aggiuntivi.**



Formazione sul cronotachigrafo per gli insegnanti di scuola guida

Il 2 marzo 2016 è entrato in vigore il regolamento UE 165/2014 che prevede che le imprese di autotrasporto garantiscano ai propri conducenti una formazione adeguata sul corretto funzionamento dei tachigrafi digitali o analogici.

Ad oggi, non vi è ancora alcuna indicazione su contenuti, tempi e modalità della formazione, tali da mettere le aziende di autotrasporto al riparo dalla corresponsabilità in caso di infrazioni commesse dai propri dipendenti.

SIDA AutoSoft Multimedia srl, con la nuova area aziendale SIDA FORMAZIONE, conferma la volontà di organizzare, su tutto il territorio nazionale, seminari per una formazione profes-

sionale di alto livello in materia di tachigrafo.

Tuttavia, sinora, per evitare spiacevoli inconvenienti, ha preferito non erogare formazione, in attesa dell'entrata in vigore del decreto ministeriale e delle linee guida, entrata in vigore che, secondo indiscrezioni, è prevista per il prossimo settembre.

I seminari proposti da **SIDA FORMAZIONE** si articoleranno in 8 ore, con frequenza nel fine settimana e hanno l'obiettivo di fornire una preparazione a 360° in materia di tachigrafo.

Il plus offerto da SIDA FORMAZIONE consiste nel mettere a disposizione degli insegnanti di scuola guida, oltre al software

multimediale, che prevede tutti i moduli formativi necessari per la docenza in aula, il simulatore informatico del tachigrafo digitale, dispositivo unico nel suo genere, studiato e realizzato in collaborazione con VDO.

Il simulatore informatico, che verrà illustrato durante i seminari, offre la possibilità di prendere dimestichezza con tutte le funzionalità del vero tachigrafo: inserimento ed estrazione della carta tachigrafica e cambio attività, scelta della lingua, modifiche paese di partenza e di arrivo, modifica ora locale, solare, legale e UTC, inserimento manuale dei dati (M entrata aggiungi), funzione treno/traghetto, funzione guida in **OUT OF**

SCOPE e gestione delle stampe dinamiche conducente/veicolo (eccesso di velocità e V-profilo).

Grazie ad una conoscenza approfondita del simulatore informatico del tachigrafo digitale, l'autoscuola potrà a sua volta offrire una formazione semplice, ma allo stesso tempo efficace e coinvolgente.

La docenza sarà affidata a personale con comprovata esperienza nel settore.

Informazioni più dettagliate su programma, date e location saranno comunicate subito dopo la pausa estiva, quando, ci auguriamo, avremo dal Ministero un quadro più preciso sulla materia.



Si aspetta solo la pubblicazione del decreto

Già da qualche anno ormai (l'obbligo è stato introdotto dal decreto del Ministero dei Trasporti del 20 aprile 2012) i candidati sono tenuti ad effettuare 2 ore di esercitazioni obbligatorie di guida "in condizioni di visione notturna". Per legge, essi devono allenarsi durante queste due ore a circolare in strade urbane strette e larghe, con veicoli parcheggiati ai lati e non, affrontando incroci regolati da segnaletica verticale e da impianti semaforici.

Questa disposizione, sicuramente utile perchè "costringe" il candidato a guidare in condizioni non ordinarie, ad affrontare degli ostacoli che forse, spontaneamente, tenderebbe ad evitare, ha sollevato e tuttora continua a sollevare delle obiezioni. Sì, perchè per quanto utile ed apprezzabile sia l'iniziativa, c'è da dire che non tutte le autoscuole vi si adeguano con piacere e nel rispetto completo della norma.

Le difficoltà a osservare "le condizioni di visione notturna" si riscontrano soprattutto nei mesi estivi, quando il sole tramonta tardi e, ancora alle dieci di sera, soprattutto in Italia settentrionale, più che di guida notturna bisognerebbe parlare di guida "romantica" data la presenza di una luce crepuscolare che indugia nel lasciare il passo alla notte. Luce che, per quanto suggestiva, non permette di guidare "in condizioni di visione notturna" così come dispone il decreto.

In estate dunque, per far fare le esercitazioni in modo serio e completo, l'istruttore di scuola guida deve davvero sacrificare parecchie serate, con ripercussioni non trascurabili nella sua vita privata...non è forse così?

Ed allora il problema esiste, ma c'è anche una soluzione, ancora ipotetica e tutta da sperimentare, ma in un futuro nemmeno tanto lontano da adesso.

Il simulatore assolverebbe in modo eccellente il problema delle guide in notturna soprattutto nei mesi estivi, dal momento che identifica con una telecamera il candidato alla guida e propone una serie di esercizi, quali l'abbagliamento con veicoli incrocianti in qualunque condizione climatica, il riverbero dell'acqua sul parabrezza, incroci regolati e non, macchine parcheggiate ai lati e non, e ancora tanti altri esercizi che di norma sono difficilmente riproducibili in periodo ristretto di tempo, tanto più se bisogna aggiungerci "le condizioni di visione notturna". Una parte delle esercitazioni si potrebbe davvero effettuare con l'ausilio del simulatore a vantaggio degli operatori e nel maggiore - perchè verificabile - rispetto delle regole.

Guida notturna... o romantica?

Il problema degli orari
nelle esercitazioni
obbligatorie.

Il futuro possibile con il
simulatore di guida.



FormAzienda

Per entrare in Azienda con lo strumento giusto



“Chi sceglie di smettere di imparare, che abbia 20 anni o 80, è un vecchio; chiunque decide ogni giorno di continuare ad apprendere resta giovane”
Henry Ford

In un contesto come quello attuale, nel quale sono richieste dal mercato del lavoro competenze sempre più professionali, capacità e attitudini specifiche, la formazione assume un carattere sempre più importante ed imprescindibile.

Alla luce di questa consapevolezza, SIDA AutoSoft Multimedia srl inaugura una nuova area aziendale – SIDA FORMAZIONE, rivolta agli insegnanti di scuola guida che

intendono dedicarsi alla formazione di alto livello per le aziende di autotrasporto. E lo fa con strumenti didattici innovati e all'avanguardia, semplici ma nello stesso tempo efficaci ed accattivanti. Nasce così il software didattico FORMAZIENDA, caratterizzato da 4 moduli teorici: guida sicura, eco-guida, cronotachigrafo e carico sicuro.

Dopo una breve introduzione, necessaria a trasferire ai discenti il valore della formazione, come percorso strategico per lo sviluppo individuale e professionale, il software FORMAZIENDA si sofferma sui diversi moduli formativi.

Guida sicura

per una sensibilizzazione alla sicurezza e prevenzione dei rischi della circolazione su strada. Il modulo risulta di particolare interesse per tutte le aziende, non solo quelle di autotrasporto, e concorre ad ottenere la riduzione del premio INAIL (modello OT/24 – C12).

Eco guida

offre alle aziende l'opportunità di apprendere le tecniche di guida finalizzate all'ottimizzazione dei consumi, dei tempi di percorrenza e diminuzione dell'impatto ambientale.

Cronotachigrafo

come noto il regolamento UE 165/2014 prevede che le aziende di trasporto garantiscano una formazione adeguata ai loro conducenti sul funzionamento dei tachigrafi. Il software FORMAZIENDA mette a disposizione delle autoscuole uno strumento tachigrafico multimediale, unico nel suo genere.

Carico sicuro

consente ai discenti di apprendere le tecniche per una corretta ripartizione e fissaggio del carico. Anche in questo caso, il software FORMAZIENDA prevede un simulatore di carico informatico, in grado di trasferire specifiche nozioni per la gestione del carico sicuro di un veicolo.

Ricordiamo che, entro il 20 maggio 2017, tutti gli stati membri devono recepire la direttiva UE 47/2014, relativa ai controlli su strada dei veicoli commerciali.

AutoSoft Multimedia srl, con la nuova area aziendale SIDA FORMAZIONE, raccoglie una nuova sfida: rispondere alle esigenze delle autoscuole che hanno a cuore la sicurezza stradale, la riduzione dei consumi e dell'impatto ambientale e che desiderano trasferire queste conoscenze agli autisti professionali, con corsi mirati presso la propria autoscuola o presso le aziende di autotrasporto.

Oggi, le aziende di autotrasporto sono sempre più consapevoli che la formazione del personale aumenta il valore e l'immagine dell'azienda e sono alla ricerca di formatori preparati e di strumenti didattici di ultima generazione, capaci di catalizzare l'attenzione dei conducenti.

Cloud o non cloud: questo è il dilemma!

Vantaggi e svantaggi di una tecnologia e la soluzione di SIDA per ottenere il meglio per la propria autoscuola



Poter gestire la propria attività anche quando in ufficio non si è presenti fisicamente; accedere ai propri dati ed aggiornarli per **lavorare anche a distanza, su qualsiasi dispositivo e ovunque ci si trovi sta diventando una esigenza sempre più sentita nel mondo del lavoro**. Non fa eccezione nemmeno il settore della scuola guida, dove anzi la presenza "fisica" del titolare in ufficio deve fare i conti (soprattutto nelle piccole realtà) con lo svolgimento delle guide, dell'attività didattica in aula o il disbrigo delle varie pratiche presso gli uffici della Motorizzazione.

Allora perché non ricorrere al cloud (o la nuvola, per chi non ha dimestichezza con l'inglese)? Spostare i dati su grandi server in remoto, e renderli accessibili via internet sembra la soluzione migliore per accedere alla propria autoscuola da qualsiasi punto ed in qualsiasi momento, semplicemente collegandosi alla rete. Niente più rischi di non poter lavorare, o peggio di perdere i dati a causa di un guasto al computer, stop alla preoccupazione di effettuare backup per salvaguardare i propri dati...ci pensa il cloud!

Insomma, **quella del cloud sembra la soluzione ideale anche per la scuola guida**. In effetti la "nuvola" presenta alcuni indiscutibili vantaggi operativi: la semplicità di messa in opera è sicuramente il primo: basta un account ed una connessione internet e si naviga liberamente; la backup sul cloud è comoda e praticamente continua, ponendo al riparo dal rischio di perdita dei dati. I dati sono disponibili sempre da ovunque voi siate ed inoltre, alcuni servizi cloud sono gratuiti... **Ma siamo proprio sicuri che sia tutto oro quello che luccica?**

Perché per avere un servizio cloud di qualità (adatto quindi ad una attività lavorativa come quella dell'autoscuola), c'è un prezzo da pagare: la banda, l'infrastruttura, lo spazio occupato e **i server, non sono più nostri, ma di proprietà di terzi ed hanno un costo**, solitamente sotto forma di abbonamento mensile, che alla lunga può essere più ingente rispetto a quello sostenuto per acquistare un buon PC. Esistono in verità dei servizi cloud gratuiti, ma ciò che in rete non si paga direttamente viene a costare in un altro modo, ad esempio con limitazioni anche notevoli dello spazio disponibile per i nostri dati, oppure attraverso la profilazione dei dati dei candidati che abbiamo messo sul cloud e che, dal cloud, possono essere la base per attività di marketing, ricerche di mercato, pubblicità o altro da parte di qualcuno che noi nemmeno conosciamo...

Già, perché quando si mandano **i dati dei propri clienti**

sulla nuvola attraverso un gestionale totalmente in cloud, quei dati non sono più solo nostri, ma **diventano potenzialmente consultabili anche da altri** (imprese private come assicurazioni, case automobilistiche, ma anche enti pubblici di controllo come ad esempio Polizia o Guardia di Finanza). E poi, chi ci dice che se la mia autoscuola decide di non utilizzare più il cloud, i dati che sono depositati saranno cancellati? Come avere la certezza che il mio concorrente, anch'egli sul cloud, non potrà mai raggiungere quelli che sono i miei clienti? Insomma, sulla nuvola sembra esserci potenzialmente poca privacy...

Inoltre, se è vero che con un gestionale sul cloud tutto è disponibile da ovunque, è anche vero che per accedere ai dati, ma soprattutto **per effettuare alcune operazioni** (come ad esempio **una conferma di validità o la generazione di una fattura**) **il consumo di banda è notevole, a discapito dell'operatività che può risultare anche molto lenta**, o critica (ad esempio, come quando bisogna **stampare dei documenti**).

Insomma, come tutte le tecnologie, anche quelle cloud hanno pregi e difetti da valutare. Un banale servizio di backup sul cloud, ci risolverà forse il problema di dove salvare i nostri dati ma, **in caso di necessità, magari per un guasto, la restore (il ripristino) può essere un inferno se i dati sono tanti**: può richiedere un tempo talmente lungo e un consumo di banda talmente ampio, che alcuni fornitori preferiscono spedire un hard disk aggiornato (ovviamente, a pagamento). E naturalmente che dire della condizione essenziale? Come faccio a lavorare sul cloud se per qualsiasi ragione non ho connettività? (Avete presente le file ad alcuni sportelli pubblici quando "i terminali non vanno"...))

Forse la soluzione migliore "sta nel mezzo": cioè se quella di lavorare e **accedere ai propri dati dall'esterno è una esigenza irrinunciabile, non è detto però che debba avvenire esclusivamente on line**. Ed è per questo che **SIDA lavora per realizzare una soluzione ibrida, che unisce i vantaggi del cloud a quelli di un sistema "in sede", riducendo al minimo gli svantaggi di entrambe le soluzioni**. Solo in questo modo è possibile lavorare sfruttando la velocità, la semplicità e l'affidabilità che le applicazioni tradizionali (come il gestionale SIDA) assicurano, affiancando ad esse la soluzione cloud che si rivela invece vincente per accedere ad alcuni servizi e funzioni dell'autoscuola (ad esempio, l'agenda guide) attraverso la rete.

Notizie dall'Europa

Edward, la giornata europea senza morti sulle strade

European Day Without A Road Death

mercoledì
21 settembre 2016



L'unità europea della sicurezza stradale ha lanciato una campagna con la Tispol (il network della polizia stradale europea) intitolata "**EDWARD**", acronimo per "European Day Without A Road Death" ovvero: la giornata europea senza morti sulle strade.

La giornata è stata fissata per mercoledì 21 settembre 2016, all'interno della "**Mobility Week**" in programma dal 16 al 22 settembre 2016.

L'obiettivo della campagna è di ridurre il numero degli incidenti stradali e di portarlo a 0, magari proprio quel giorno.

Tutti gli enti, pubblici e privati, sono invitati a organizzare qualcosa per quel giorno o in quella settimana per sensibilizzare le persone sul tema della sicurezza stradale.

La Commissione Europea si impegnerà a dare risalto a tutte le iniziative che verranno intraprese mediante la loro segnalazione sul sito internet.

E tu, come autoscuola o ente di formazione, hai già pensato a qualche iniziativa particolare ?

Ulteriori informazioni si possono trovare a questo link:
<http://roadsafetydays.eu/about-project-edward-and-road-safety-days>

Legge sull'omicidio stradale, non è finita qui

Biserni: "Serve una modifica in tempi rapidi, questa non è la legge che ho proposto io"

Al convegno "Move the Future" a Milano, avvenuto il mese scorso, è intervenuto **Giordano Biserni**, presidente dell'Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale ASAPS, a spiegare in linea generale i contenuti della nuova legge 41/2016 e ad affermare a chiare lettere cosa c'è ancora che non va.

"Questa è una legge importante che finalmente rende giustizia alle vittime della strada e rimane valida nel suo impianto generale, ma contiene alcuni aspetti problematici che ne richiedono una parziale modifica. Noi lo avevamo segnalato nella fase finale dell'approvazione del testo della legge, ma non siamo stati ascoltati" - Biserni ha ammesso anche che è troppo presto per capire se la legge ha ottenuto gli effetti desiderati e se ha portato effettivamente ad una riduzione degli incidenti stradali mortali (la legge è entrata in vigore a fine marzo, n.d.r.).

Gli aspetti problematici risiedono soprattutto nell'incongrua previsione della revoca della patente per 5 anni a chiunque causa lesioni gravi, anche se non ubriaco o drogato, ma violando una qualsiasi norma del Codice della strada.

Sì, perchè **in un Paese come il nostro, dove per lesione grave si intende qualsiasi lesione con prognosi di guarigione superiore ai 40 giorni, e dove i giorni di prognosi sono stabiliti dal medico in virtù di parametri non sempre oggettivi, è ben facile poter incappare in un equivoco di proporzioni gigantesche che può portare, senza motivi fondati, alla revoca della patente, con conseguenze pesantissime sulla vita privata e professionale.**

IL CASO

Un automobilista scrive a Matteo Renzi (e all'ASAPS per conoscenza) su quello che gli è capitato

Egr. Sig. Presidente, buon-giorno, so che probabilmente questa lettera difficilmente Le giungerà, chissà quante glie-ne arriveranno quotidianamente, nonostante ciò provo ugualmente ad inviarleLa.

Il mio intento è nuovamente quello di attirare la Sua attenzione verso la Legge 41/2016, in particolare verso l'Art. 590 bis, relativo le "Lesioni personali stradali gravi o gravissime".

Con la nuova Legge approvata, se mi permette, è stata equiparata la casistica più semplice e banale che possa capitare tutti i giorni a chiunque, con quella che coinvolge l'autista drogato, ubriaco, spericolato che, consapevolmente, si mette al volante e provoca incidenti con feriti.

Le faccio un esempio, nello specifico quello capitato a me: nonostante io abbia avuto sino al mese di aprile, 30 punti sulla patente, fossi stato in prima classe assicurativa (ed a 41 anni è un bel traguardo) e nonostante io guidi da 23 anni in maniera eccelsa, mi è capitato un piccolo incidente, ovvero, partendo da un posto auto in strada, sobrio e, nell'atto di svoltare a sinistra la mia ruota anteriore

sinistra, sterzata, si è fermata sul piede di un pedone.

Ho chiamato il 118 e parlato sul posto con l'intervenuta Polizia Locale. Il problema è che alla Signora (con tutto il mio dispiacere) tra la frattura al piede, il gesso (credo) e quant'altro, è stata fatta una prognosi che va oltre i 40gg, quindi lesioni gravi, colpose.

Ora rischio concretamente la revoca della patente per 5 anni, oltre ad un processo penale con rischio di condanna dai 3 ai 12 mesi.

Con tutta la stima e l'approvazione per una Legge che evidentemente andava fatta per i troppi casi passati quasi impuniti, la mia situazione e quella di tanti altri cittadini "a posto", che per una distrazione causano sinistri banali e "riparabili", penso sia ben diversa.

Credo che questa Legge debba essere rivista in qualche punto per equità di trattamento. Io così verrò giustiziato socialmente dallo Stato, non è giusto ed ancora non me lo spiego: credo nella Giustizia ma a volte ne rimango fortemente perplesso.

Lei utilizza spesso paragoni calcistici per spiegare il Suo lavoro, mi permetto di uti-

lizzare brevemente la stessa dizione: è come se per un fallo calcistico involontario, che causasse lesioni recuperabili al malcapitato avversario, l'attaccante di punta per es. della Fiorentina, venisse radiato dal calcio per 5 anni, senza oltretutto che lo stesso fosse alterato da doping o quant'altro.

Dopo 5 anni dovrebbe poi ripartire da zero, come se non fosse mai stato iscritto alla Federazione.

Non sarebbe giusto, a maggior ragione se il curriculum del giocatore fosse impeccabile.

A questo punto credo non si arriverebbe mai ad inserire una nuova fattispecie di reato, tipo "Lesioni personali calcistiche gravi o gravissime". Altrimenti bisognerebbe farlo con ogni cosa:

Lesioni personali mediche..;
Lesioni personali agricole..;

Lesioni personali edili..;
Lesioni personali calcistiche..;
Lesioni personali ... ciclistiche.
e via discorrendo, con un Codice Penale che diverrebbe ingestibile.

Nel ringraziarLa anticipatamente, Presidente, per l'attenzione che Lei od i Suoi Preposti potranno dare a questa missiva e nella speranza che questa lettera possa riuscire ad attirare la Sua attenzione in merito a questo "problema" da risolvere, l'occasione mi è gradita per porgerLe i miei più cordiali saluti.

Paolo Tiberi - Milano
fonte: www.asaps.it



Revisioni patente 2016

Ad ogni patente
il proprio listato revisione informatizzato



Per maggiori
informazioni
chiamaci allo 0332.511550
oppure
contatta il tuo
Consulente di zona SIDA.

IL KIT SIDA PER AFFRONTARE LE REVISIONI DELLA PATENTE

SIDA Quiz **2**

1 SIDA Aula

The screenshot shows a software interface with a sidebar on the left and a main content area. The main area is divided into sections: 'Scelta Corso' (Course Selection) with various icons for different vehicle categories, and 'Corsi revisione' (Revision Courses) with icons for 'Revisione AM', 'Revisioni A/B', 'Revisione CT Non Professionale', 'Revisione C1/CTE e CCE', 'Revisione D1/D1E e D/DE', 'Revisione CQC Merce', and 'Revisione CQC Pesone'.

3 SIDA Quiz App Revisione

The screenshot shows a tablet displaying the 'Quiz' application. The interface has a blue header with the 'Quiz' logo and a list of revision categories: 'Revisione patente AM', 'Revisione patente A/B', 'Revisione patente C1/CTE e CCE', 'Revisione CQC', and 'Revisione CQC'. Below the tablet, there are several circular logos for different vehicle categories: SUP (red), AM (yellow), AeB (blue), and CQC (red). To the right, there is a graphic of a hand holding keys, with a smartphone below it displaying the app interface.

FormAzienda

Modulo CRONOTACHIGRAFO

l'unico con
**SIMULATORE DEL
TACHIGRAFO DIGITALE**



Per maggiori informazioni o per richiedere una DEMO del prodotto chiamaci allo 0332.511550 oppure contatta il tuo Consulente di zona SIDA.

SIDA
AutoSoft Multimedia