

SIDA®

AutoSoft Multimedia

02 Dicembre 2023
Anno XXII

2024

4 desideri per il nuovo anno

Lavorare con l'idea di migliorare la società, avere gli strumenti per poter cambiare le cose.

Con la giusta informazione e la necessaria formazione, scoprirai che è possibile.

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

AutoSoft Multimedia - Andrea Zampieron
cell. 335/5755380
a.zampieron@patente.it

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

QT TRADE - Dal Zotto Giuseppe
uff. 0424/500216
giuseppe@qttrade.com

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

Value Consulting srls - Ing. Gentile Gaetano
cell. 327/8262018
ggentile.value@gmail.com

Bruni Federico
uff. 055/242846
bruni.federico@gmail.com

AutoSoft Multimedia - Ferdinando Pavesi
uff. 0882/203506 cell. 339/7916478
n.pavesi@patente.it

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

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

Satolli Renato
uff. 070/4656326
cell. 333/2516330
satollirenato@tiscali.it

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

Mc Office - Capparoni Marco
uff. 081/5591052
cell. 392/3053885
mcoffice.sida@virgilio.it

AutoSoft Multimedia - Gangi Giampietro
cell. 339/7916419
g.gangi@patente.it

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

**La nostra rete
di assistenza
e consulenza
in tutta Italia**

Nuova linea editoriale SIDA ADR 2023
Aggiornata con il nuovo listato



>>> **Aggiornamento Novembre 2023**



A cura di:

Daniele Filippi

Presidente

SIDA AutoSoft Multimedia

Editoriale

4 desideri per il nuovo anno: abbiamo intitolato così questo numero del nostro trimestrale perchè vogliamo iniziare il 2024 con speranze, idee, sogni che si trasformano in **progetti, strumenti, iniziative per le scuole guida italiane**.

Ci aspettano mesi intensi, densi di novità che coinvolgeranno direttamente il mondo delle scuole guida, della formazione e dell'educazione stradale come la discussione, attiva già da tempo in commissione Trasporti alla Camera per le **modifiche al Codice della Strada**, che ben presto approderà in aula.

Un'occasione importante per "aggiornare" le norme della circolazione e del conseguimento delle patenti alla evoluzione tecnologica e sociale che in questi anni ha coinvolto il nostro Paese.

Anche SIDA Autosoft, azienda che esiste grazie alle scuole guida e che produce prodotti per le autoscuole come sua ragione di esistenza sul mercato, lavora costantemente affinché i desideri delle autoscuole nell'ambito della formazione dei candidati alla patente si trasformino in progetti, idee, iniziative e prodotti.

Lavoriamo per offrire testi di preparazione al conseguimento delle patenti sempre più accurati, semplici e completi per i candidati; per rilasciare app che sono vere e proprie app di ogni singola autoscuola, perchè sono personalizzate con il logo della scuola guida, sono gestite completamente dall'autoscuola e sono pensate per fidelizzare l'allievo alla propria scuola guida, non per trasformarlo in un privatista.

Innoviamo la formazione pratica per il conseguimento della patente, per tutte le autoscuole pioniere e visionarie che affiancano l'uso dei simulatori di guida SIDA DRIVE alla tradizionale lezione di guida su strada e digitalizziamo la gestione dell'autoscuola, ora anche in cloud per gestire la scuola guida anche da smartphones, in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo.

Noi di SIDA **sviluppiamo e miglioriamo costantemente tutti i nostri prodotti, perchè l'autoscuola sia e rimanga a lungo il principale protagonista della formazione dei conducenti**. Tra tutti i desideri che noi di SIDA possiamo esprimere per il 2024, questo è sicuramente il più importante e significativo.

Direttore Responsabile

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Editore

AutoSoft Multimedia Srl

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

Rosanna Piscitello
r.piscitello@patente.it

Deborah Sormani
d.sormani@patente.it

Cinzia Ballardini
c.ballardin@patente.it

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

Progetto grafico

Matteo Cassarino
m.cassarino@patente.it

Trimestrale

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

Stampa

Litografia Stephan srl
Germignaga (VA)

© AutoSoft Multimedia Srl.
Tutti i diritti di riproduzione, in
qualsiasi 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:
11 Dicembre 2023**

In questo numero

Regolamento scuole nautiche	06
Quello che c'è da sapere per esercitare l'attività	
I simulatori in Commissione Trasporti	08
Quale utilità di questi strumenti nella formazione?	
2024: 4 desideri per il nuovo anno	10
Lavorare con l'idea di migliorare la società	
Fattore umano e rischio stradale nei percorsi casa-lavoro	14
Percorso di formazione per i formatori	
Accesso graduale senza esame patenti A2 e A	16
Gli strumenti SIDA per le autoscuole	
XVI Congresso Nazionale UNASCA	18
Rinnovo delle cariche associative	

News dal web

Chiarimenti sulla possibilità di un conducente professionale extracomunitario di conseguire la CQC

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4800>

Dal 27 novembre, nuovi esami con l'ADR 2023

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4795>

Patente A più facile? Si potrà ottenere senza esame, solo con un corso in autoscuola

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4777>

CQC: un rinnovo è meglio di due

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4769>

Seguici anche su:



La redazione risponde.

Risposte a cura di Valerio Platia

È prevista la revisione tecnica (con esame teorico e pratico) dopo un prolungato periodo di sospensione della patente (superiore a 3 o 5 anni) oppure è sufficiente svolgere l'esperienza di guida (solo prova pratica)?

Una recente circolare ministeriale, che fa caso proprio al quesito posto, ha precisato che l'idoneità tecnica può essere comprovata con l'esperienza di guida solo se la patente sia scaduta di validità da più di cinque anni; ne deriva che nei casi di patenti non scadute da più di cinque anni, ma ancora in corso di validità, l'esperienza di guida non trova applicazione. Può essere invece emesso il provvedimento di revisione tecnica della patente; infatti, ai sensi dell'articolo 128 CdS, ogni qualvolta sorgano dubbi sul permanere dell'idoneità tecnica o sul permanere dei requisiti di idoneità psicofisica, l'UMC può procedere ad emettere un provvedimento di revisione; analogamente provvedono le Prefetture nei casi di cui agli articoli 186 e 187 CdS (guida sotto l'effetto di alcool o stupefacenti). Appare però utile ricordare che il solo decorso di un tempo più o meno lungo di "non guida" non costituisce da solo motivo sufficiente per l'adozione di un provvedimento di revisione (così si è affermato con diverse pronunce giurisprudenziali). Occorre dunque una puntuale valutazione, caso per caso, in ordine alla sussistenza o meno di ulteriori elementi concomitanti che rendono legittimo il dubbio della persistenza dei requisiti richiesti. La circostanza che il periodo di "non guida" sia dovuto ad un provvedimento di sospensione della patente potrebbe eventualmente favorire l'individuazione di tali ulteriori elementi. Infine si rappresenta il concetto che se su una patente pende un provvedimento di revisione (per dubbi sul possesso dei requisiti necessari per la guida) o di sospensione per non essersi sottoposti all'esame di revisione nei termini previsti, tali provvedimenti prevalgono sulle disposizioni dell'esperienza di guida, previsto per le patenti scadute di validità da più di cinque anni.



Atteso che il titolare di patente di guida italiana della categoria B può condurre sul territorio nazionale anche alcuni motocicli (quelli di cilindrata fino a 125 cm³, potenza massima di 11 kW e rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg) si chiede di sapere se tale possibilità è estesa anche al titolare di patente B conseguita in uno Stato dell'UE in cui è residente che circola temporaneamente in Italia.

L'articolo 6, paragrafo 3, lettera b) della direttiva 2006/126/CE prevede che gli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo possano consentire di guidare con la patente di categoria B motocicli di categoria A1 (che non superano i valori riportati nel quesito) solo sul territorio nazionale. Tale scelta che la direttiva ha concesso ai singoli Stati è valida solo sul proprio territorio e non anche al di fuori dello Stato che ha adottato la suddetta possibilità. Inoltre, il paragrafo della direttiva citata puntualizza testualmente "Poiché il presente paragrafo vale soltanto nei loro territori, gli Stati membri non indicano sulla patente di guida che il titolare è abilitato a guidare detti veicoli". Per meglio comprendere la portata della norma, a titolo di esempio, un titolare di patente francese della categoria B non può guidare sul territorio italiano i motocicli della categoria A1; può invece guidare tutti i veicoli conducibili con la patente AM.



Regolamento delle scuole nautiche: tutto quello che c'è da sapere per esercitare l'attività

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti del 30 agosto 2023 n. 142 stabilisce le regole amministrative e operative delle scuole nautiche



Con un decreto interministeriale del Ministro dei trasporti, del Ministro dell'economia e del made in Italy e del Ministro dell'istruzione e del merito è stato emanato il nuovo **Regolamento delle scuole nautiche** (Decreto del 30 agosto 2023 n. 142), entrato in vigore a partire dallo **scorso 31 ottobre**.

Il regolamento (così come stabilito dall'art. 49-septies del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171 – Codice della Nautica da Diporto), **si applica alle scuole nautiche, ai consorzi nautici, alle autoscuole che svolgono attività di scuola nautica ed agli istituti tecnici nautici**. Questi soggetti devono ri-

spettare determinati requisiti amministrativi, catastali, didattici, pubblicitari e tariffari per svolgere l'attività.

È importante in quanto **uniforma l'attività e i procedimenti amministrativi delle scuole nautiche in tutta Italia**, superando la precedente diversificazione delle

norme su base provinciale. Inoltre, **rende omogenea e uniforme la disciplina delle scuole nautiche a quella già applicata nei confronti delle autoscuole** (Decreto del Ministero dei Trasporti del 17/07/1995 n. 317 – Regolamento recante la disciplina delle attività delle autoscuole).

Ecco una breve analisi dei principali punti salienti del regolamento

ATTIVITÀ DI SCUOLA NAUTICA SOLO CON PRESENTAZIONE DELLA SCIA (ARTICOLI DA 2 A 6)

Per svolgere l'attività di scuola nautica è obbligatorio **presentare la SCIA al SUAP** competente per territorio (nel quale la scuola nautica ha la sede principale).

Alla SCIA vanno allegati vari documenti relativi alla capacità finanziaria o patrimoniale, planimetrie, licenze di navigazione, documenti di sicurezza e relativi al possesso dei requisiti richiesti al personale docente.

La SCIA va presentata **anche in caso di variazioni dell'attività** (trasferimenti, variazioni dell'organico, aperture di sedi secondarie ecc..).

LA SCUOLA NAUTICA DIVENTA MULTIMEDIALE (ART. 8)

Ad esclusione delle carte nautiche, il **materiale didattico** che comprende cartelloni, modelli in scala, rappresentazioni grafiche di attrezzature, regole, manovre, segnali ecc. può essere **sostituito da supporti audiovisivi interattivi e multimediali**. **Il software multimediale GUIDA RAPIDA SIDA NAUTICA è conforme alla normativa in quanto contiene in forma grafica multimediale tutto il materiale richiesto (per le patenti di categoria A)**.

LOCALI CON DETERMINATE CARATTERISTICHE, GIÀ NOTE ALLE AUTOSCUOLE (ART. 7)

Un'aula di almeno 25 metri quadrati, una segreteria di almeno 10 metri quadrati e servizi igienici, il tutto in conformità con i regolamenti edilizi e con la normativa relativa alla sicurezza sul lavoro, all'agibilità ed alle prescrizioni igienico sanitarie: ecco i requisiti minimi richiesti per i locali.

Lo sanno bene le autoscuole, che con le disposizioni del decreto n. 317 hanno già dovuto rispettare requisiti simili. Il legislatore ne ha tenuto conto visto che, se una autoscuola vuole intraprendere l'attività di scuola nautica, potrà utilizzare gli stessi locali che già utilizza per l'attività di scuola guida.

Le **scuole nautiche già autorizzate prima del 31/10/23 usufruiscono di una deroga** rispetto a quanto previsto dalle norme sui locali, valida salvo il trasferimento di sede.

UNITÀ DA DIPORTO (ART. 9)

La disponibilità dell'unità da diporto deve essere documentata (es.: con atto di proprietà, locazione finanziaria, comodato d'uso, adesione ad un consorzio per le unità da diporto oltre la prima). Le unità devono essere abilitate per le categorie di patenti di cui si tengono i corsi. Devono ovviamente avere a bordo tutti i documenti di sicurezza, essere dotate di copertura assicurativa ed esporre il contrassegno SCUOLA NAUTICA.

UN REGISTRO PER GLI ALLIEVI IN CASO DI CONTROLLI (ART.12)

È quello che deve tenere e aggiornare la scuola nautica (e/o il consorzio e/o l'istituto tecnico) e che deve esibire per l'apposizione del visto ed in caso di controlli. **Le caratteristiche del registro sono individuate nel regolamento e SIDA ha già realizzato i registri in conformità con la nuova normativa.**

La tenuta irregolare del registro di iscrizione, così come la partecipazione alle lezioni di teoria o alle esercitazioni pratiche di allievi non risultanti nel registro, comporta un provvedimento di diffida da parte dell'organo accertatore.

CONTROLLI (ARTT. 17, 18)

Avranno cadenza almeno triennale e/o si svolgeranno in presenza di segnalazioni o notizie di presunte irregolarità nello svolgimento dell'attività, con lo scopo di verificare la corretta gestione e il permanere dei requisiti richiesti per l'esercizio. Il regolamento dettaglia poi i principali provvedimenti sanzionatori, a seguito di varie inadempienze riscontrate dalle autorità di vigilanza e controllo (a seconda dei casi, Province, Province autonome di Trento e Bolzano, Città metropolitane).

DUE ANNI PER ADEGUARSI ALLE NUOVE NORME PER CHI È GIÀ IN ESERCIZIO (ART. 22)

Per le scuole nautiche già in esercizio al 31/10/23 il legislatore dà **due anni di tempo** (quindi fino al 31/10/2025) per adeguarsi a quando dispongono il regolamento e l'articolo 49-septies del Codice della nautica da Diporto. Per queste scuole si applica anche la deroga relativa ai locali. **L'adeguamento è tuttavia necessario nel caso venga presentata una SCIA di variazione prima del 31/10/2025.**

Il limite per l'adeguamento delle unità da diporto è invece relativo alle disposizioni degli articoli 7 e 9 del Decreto MIMS 10/08/2021 – Esami patenti nautiche. **Questo limite è scaduto il 13/10/23 (due anni dopo l'entrata in vigore del decreto 10/08/2021).**

IL CORSO DI TEORIA DEVE AVERE UNA DURATA MINIMA STABILITA (ART. 11, ALLEGATO II)

Il regolamento stabilisce il **numero minimo di ore di formazione teorica in base al tipo di patente richiesta** (nella tabella, a titolo di esempio, riportiamo i requisiti richiesti per conseguire la patente A).

Patente nautica	Lezioni di teoria (ore)	Esercitazioni pratiche individuali unità a motore (durata 1 ora)	Esercitazioni pratiche individuali unità a vela (durata 1 ora)
A (entro le 12 miglia)	20	5	5
A (senza limite dalla costa)	40 (20 se in possesso di patente entro 12 miglia)	5 (non necessarie se in possesso di patente entro 12 miglia dalla costa)	5 (non necessarie se in possesso di patente entro 12 miglia dalla costa con abilitazione vela)

Non si possono svolgere più di 4 ore di formazione al giorno.

I COSTI NON POSSONO SCENDERE SOTTO UN MINIMO STABILITO (ART. 20 , ALLEGATO III)

I **costi minimi sono stabiliti dal tariffario** pubblicato con il regolamento, ma occorrerà un decreto MIT in accordo con le amministrazioni competenti per l'adozione del modello ufficiale, così come per definire le modalità del suo aggiornamento periodico.

PRIVACY: CON PARAMETRI DA DETTAGLIARE CON UN DECRETO (ART. 21)

Le modalità e tempi di conservazione dei dati personali, unitamente alle misure tecniche e organizzative per assicurare un adeguato livello di sicurezza del trattamento, sono demandate ad un decreto MIT da adottare sentito il Garante della privacy.

Normativa di riferimento citata nell'articolo:

Regolamento delle scuole nautiche

(Decreto 30 agosto 2023, n. 142)

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4797>

Codice della nautica da diporto

Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=1913>

Esami patenti nautiche

Decreto MIMS del 10 agosto 2021

<https://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=4462>





I simulatori approdano in Commissione Trasporti

Per la prima volta la Commissione si interessa ai simulatori di guida e domanda ai rappresentanti delle autoscuole quale sia l'utilità di questi strumenti nella formazione.

Noi della redazione di SIDA abbiamo girato questa domanda a due autoscuole che utilizzano da tempo i simulatori: ecco cosa ci hanno risposto.

Il 20 di novembre 2023 si è tenuta presso la **Commissione Trasporti della Camera**, l'audizione delle principali associazioni di categoria. I rappresentanti di Antares, Confarca, Unasca ed Efa erano presenti per affrontare alcune questioni rilevanti nell'ambito dell'**esame del disegno di legge per la revisione del codice della strada**. Molti sono stati gli argomenti e gli spunti portati dai rappresentanti delle autoscuole. In questa sede ci preme sottolineare che, **per la prima volta all'interno della Commissione si è parlato di simulatori di guida**.

Questo grazie ad una domanda posta dall'**On. Casu** che ha posto l'attenzione sulle nuove tecnologie innovative, come i simulatori di guida e sul loro possibile impiego come ausilio nella formazione dei conducenti, chiedendo ai rappresentanti delle autoscuole intervenuti se ci fossero proposte o idee di utilizzo di tali tecnologie, in aggiunta (e non in sostituzione) all'esperienza su strada, per offrire un maggior servizio di formazione a costi contenuti per i destinatari.

Tra le risposte dei vari rappresentanti, **Manuel Picardi, di UNASCA e rappresentante di EFA**, ha ricordato che i simulatori in Francia e in Repubblica Ceca possono essere utilizzati per parte delle ore di formazione obbligatoria. EFA prende in considerazione i simulatori in situazioni difficili da riprodurre nella realtà (cattive condizioni atmosferiche, guida notturna) durante una guida tradizionale su strada. In questo **senso i simulatori potrebbero essere di aiuto nell'allenamento alla percezione del pericolo** e nell'allenamento all'impiego degli ADAS. Inoltre, EFA propone di utilizzare i simulatori di guida come opzione per insegnare le abilità di cambio manuale nella formazione dei conducenti eliminando il codice 78 che attualmente limita la possibilità di guida di veicoli con cambio automatico.

Al di là delle singole posizioni dei vari rappresentanti delle associazioni auditi, la Commissione si è dimostrata interessata a questo tema.

Ma i simulatori di guida sono veramente utili per la formazione dei conducenti? E quali sono i vantaggi che autoscuole e allievi possono trarre dal loro utilizzo?

Lo abbiamo chiesto a **Ullrich Focherini** e **Federico Favero**, rispettivamente titolari di **autoscuola KLARO (BZ)**, e **autoscuola Buonarroti (MI)** che da tempo utilizzano i **simulatori SIDA DRIVE** per la formazione dei propri candidati alla patente B.

Con **600 candidati formati dall'autoscuola KLARO** e **360 allievi formati dall'autoscuola Buonarroti** possiamo a buona ragione considerare queste scuole guida come delle vere e proprie "veterane" nell'utilizzo di questi strumenti tecnologici per la formazione.

Quali sono i principali vantaggi e benefici sulla formazione dei candidati che utilizzano i simulatori di guida?

Autoscuola KLARO: il vantaggio principale è di togliere la paura di dover coordinare acceleratore, freno, frizione, cambio, volante in macchina su strada. Si elimina l'ansia di dover fare tutte queste operazioni subito su strada. Prima i candidati si allenano sul simulatore e quando vanno in strada sono molto più rilassati e sciolti.

In figura il Presidente della Commissione Trasporti e alcuni membri.



Autoscuola Buonarroti: la tranquillità e la calma con cui gli allievi possono fare pratica. Non hanno la pressione di una guida su strada, specialmente nei tratti urbani e si possono permettere di sbagliare. La voce virtuale di cui è dotato il simulatore, che guida il candidato nella familiarizzazione con il veicolo, trasmette tranquillità. Questo è un aspetto su cui i ragazzi hanno molta sensibilità.

Quali sono i vantaggi economici per il candidato che utilizza il simulatore nella formazione?

Autoscuola KLARO: il risparmio economico si verifica per il fatto che gli allievi hanno bisogno di meno ore di guida su strada. Per loro il risparmio netto è di un 30-35% sul costo patente.

Autoscuola BUONARROTI: circa un 20% in meno della spesa rispetto a chi fa la formazione senza il simulatore, ma soprattutto c'è una maggiore efficacia nell'apprendimento con il simulatore, in quanto il ragazzo impara molto più velocemente e necessita di una minore quantità di guide su strada. Alcuni esercizi (ad esempio quelli di familiarizzare con un elemento del veicolo alla volta, cambio, frizione ecc.) in auto non si possono fare. Tendenzialmente i ragazzi che si sono esercitati al simulatore prendono prima la patente.

Quali sono i vantaggi per l'ambiente nell'utilizzo dei simulatori di guida?

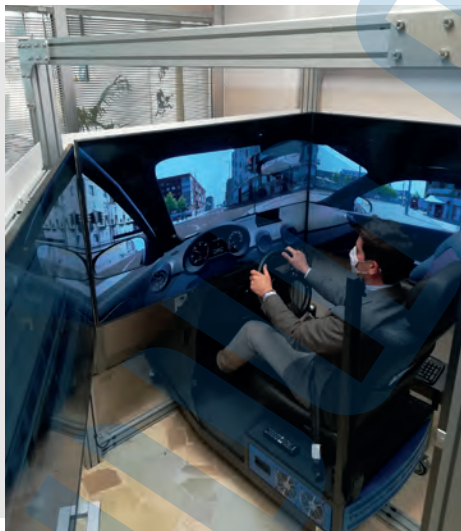
Autoscuola KLARO: sia per l'autoscuola stessa sia per l'ambiente, il simulatore è uno strumento utile perchè si va

a risparmiare sugli esercizi che consumano di più (mantieni il giro motore a un certo livello, fai il parcheggio...) che fanno risparmiare sia carburante sia "nervi", a vantaggio dell'ambiente, dell'autoscuola e dei candidati. Una vera situazione "win-win", vincente per tutti.

Autoscuola Buonarroti: Da quando c'è il simulatore, non ci sono bocciati all'esame di guida e dopo un mese i candidati possono andare all'esame. Prima alcune persone avevano qualche problema di ansia o emotività nei rapporti con gli istruttori ma con il simulatore queste situazioni non si verificano. Nessuno ha mai litigato con il simulatore!



simulatore
SIDA DRIVE 180°



Autoscuola Buonarroti



Autoscuola KLARO



2024: 4 desideri per il nuovo anno

Dalle riflessioni e dai sondaggi presentati nel corso dell'evento Fit to Drive, organizzato dalla Carta Europea della Sicurezza Stradale (ERSC) in collaborazione con UNASCA nello scorso 10 novembre, hanno preso forma 4 desideri per il nuovo anno.

Utopia? Niente affatto, perché, con la giusta informazione e formazione, ogni desiderio si può realizzare.

Vi mostriamo alcune strade percorribili.



1° Desiderio

“Vorrei che le persone con disabilità potessero essere davvero protagoniste della loro vita”

La patente di guida e l'automobile rappresentano, per una persona disabile, **la libertà**. Sono mezzi che permettono di avere una certa autonomia negli spostamenti, che fanno la differenza dal dover sempre chiedere favori a tutti, dal dipendere da un altro per recarsi in un certo posto, per le esigenze più diverse.

Chi lavora nel settore pubblico, negli studi di consulenza così come nelle autoscuole, **ha il diritto/dovere morale e civile di accogliere nel migliore dei modi, con preparazione ed empatia, la persona con disabilità**.

È per questo che da Unasca è nato il progetto **Unascabile**, che si propone di affrontare la tematica dell'autonomia delle persone disabili, affrontando diverse tematiche amministrative come l'atto di vendita (differenza tra tutore e amministratore di sostegno, ad esempio), le agevolazioni nel settore auto per le persone con disabilità (ad esempio l'immatricolazione con Iva al 4%), il collaudo degli adattatori alla guida,

la tassa di circolazione, i centri di mobilità e gli ausili per la guida, le commissioni mediche per il rinnovo della patente.

Nel corso del convegno Fit To Drive, al quale è stata invitata anche la Direzione di SIDA, si è parlato molto del diritto alla mobilità per tutti. Il Vicesegretario nazionale Studi **Francesco Osquino** ha riferito che sta aumentando la richiesta, da parte delle persone disabili, di informazioni che riguardano non solo i documenti di circolazione, ma anche quelli di guida.

Le persone agli sportelli devono essere preparate e poter rispondere a tutte le domande, anche perché spesso ci sono norme che sono vantaggiose per questo tipo di utenza, così come ci sono diversi adattamenti ai veicoli che nemmeno i medici delle CML conoscono, e che potrebbero trasformare un diritto negato in uno riconosciuto a pieno titolo.

Vincenzo Falabella, presidente dell'associazione Fish (Federazione Italiana per il Superamento dell'Handi-



cap), ha voluto rimarcare che **spesso i diritti vengono violati proprio per una carenza di informazioni**.

C'è poi anche il discrimine economico: a volte gli adattamenti sono così costosi che una famiglia non se li può permettere. Ma anche decidere gli adattamenti non è facile, e non tutti sanno che **ci sono centri di mobilità dove è possibile, attraverso simulatori di guida specifici, misurare le forze residue necessarie per la guida** e dunque stabilire il si-

stema migliore per sopperire a tali forze.

“La patente per i disabili è importante ed è il simbolo di una vita piena e autonoma”: così ha concluso il suo intervento Falabella.

Non c'è dubbio che tutti gli addetti nel settore autoscuole e studi di consulenza possono aiutare il disabile ad essere protagonista della sua vita, con un' adeguata formazione e informazione.



Il simulatore SIDA per disabili è programmato per fare diversi test di abilità alla guida, utili sia per le CML che per i centri riabilitativi



2° Desiderio

“Vorrei che ci fossero persone più pronte e preparate a salvare vite umane”



“Ogni anno in Italia muoiono 60mila persone per arresto cardiaco, e questo perché non ci sono validi soccorsi. In realtà nella maggior parte dei casi basta comprimere il torace e saper usare il defibrillatore, ma questo va fatto entro una decina di minuti dall'episodio”: sono parole dette pacatamente dal Dott. **Andrea Scapigliati**, medico anestesista rianimatore, invitato al convegno Fit to Drive, per sensibilizzare la platea sull'argomento.

Parole pacate, che però **pesano come macigni sulla collettività**, in quanto **il primo soccorso è un dovere civico che dovrebbe materializzarsi in azioni concrete**, che vadano oltre la semplice chiamata al numero di emergenza.

In altri Paesi europei in effetti il corso di primo soccorso (first aid) è già un obbligo per i candidati alla patente, addirittura il certificato di frequenza è richiesto prima ancora di fare domanda della patente.

Quali sono questi Paesi? Sono la Germania, l'Austria, l'Ungheria e la Svizzera. Nel Regno Unito se ne sta discutendo da diverso tempo, ed è all'interno di progetto di legge al vaglio dei parlamentari.

Ed in Italia?

Nel nostro Paese, qualcosa si sta muovendo, anche grazie all'attività delle associazioni delle scuole guida.

Tanto per cominciare, **il corso di primo soccorso è diventato obbligatorio per gli aspiranti tassisti che chiedono il conseguimento del KB, e in parallelo è stata consentita alle autoscuole la possibilità di fare questo tipo di corsi**. L'intenzione, è di continuare su questa strada per introdurre l'obbligo del corso anche presso tutti gli aspiranti alle patenti A e B.

Afferma Scapigliati: “*Certo, sarebbe bello avere insegnanti di scuola guida che sanno fare la rianimazione cardiopolmonare, in modo tale da spiegare bene le procedure a tutti i loro allievi*”. La RCP è infatti un tipo di intervento che per essere efficace deve essere fatto immediatamente, si tratta di una corsa contro il tempo. Nei minuti che occorrono all'ambulanza per recarsi sul luogo dell'incidente, l'infortunato rischia di morire per mancanza di ossigeno, anzi è quasi automatico che non ce la faccia, se non è presente una persona consapevole di quello che deve e può fare.

L'introduzione dell'obbligo di un corso di primo soccorso, per il conseguimento di tutte le patenti, garantirebbe una maggiore sicurezza per tutti. **Entro un decennio, due terzi delle persone sotto i 30 anni potrebbero salvare una vita.**



Ricordiamo che, dal 2021, l'art. 116 al comma 9 prevede l'obbligo di frequentare, con profitto, un corso di primo soccorso per conseguire il KA e il KB, con l'importante novità che questo corso di primo soccorso può essere erogato anche da una autoscuola. La scuola guida rilascerà l'attestazione di frequenza “con profitto” al corso di primo soccorso, da presentare ai fini della domanda di conseguimento del certificato KA o KB.

In SIDA Quiz App per gli esami KA e KB è stata inserita una **nuova sezione di filmati di primo soccorso**, visibili anche nelle aule AM, A e B e Recupero Punti.

I video hanno un approccio molto didattico, focalizzato sulle cose utili da fare per soccorrere un infortunato.

Una voce narrante guida gli spettatori sia per raccontare la situazione di emergenza, sia soprattutto per indicare gli interventi di primo soccorso da attuare.

In ogni filmato è presente anche la chiamata di soccorso da fare alla centrale operativa. Questo perché **la chiamata riveste una importanza fondamentale nella corretta gestione dei soccorsi e degli interventi da effettuare**.

In ogni filmato abbiamo simulato una chiamata di emergenza in modo che i candidati si ricordino tutti i dati e le informazioni importanti da dare alla centrale operativa per richiedere soccorso.

Delle slide riepilogative aiutano a ricordare gli interventi da effettuare, in modo da fare sì che questi video siano veramente utili per tutti i conducenti.



3° Desiderio

“Vorrei che le mie lezioni in aula fossero sempre efficaci, a volte mi sorge il dubbio se non sia meglio sostituirlle con delle lezioni a distanza o delle registrazioni”

Siamo spesso portati a credere che tante cose non siano misurabili, e che siano comunque soggettive. Pensiamo ad esempio alla lezione in aula: quante volte abbiamo messo in discussione il nostro metodo, o **abbiamo pensato che non è possibile analizzare in modo imparziale le qualità di un insegnante**. Certamente, un docente può stare più simpatico ad un allievo e meno ad un altro, oppure il suo appeal può variare di giornata in giornata, o ancora molto dipende dalla classe, dal gruppo che si forma di volta in volta.

Tante autoscuole sono addirittura propense a proporre l'abolizione delle lezioni in aula, in favore di semplici videolezioni, soprattutto in nome di una maggiore comodità degli allievi, che non dovrebbero nemmeno spostarsi da casa.

Tutto è possibile per carità, però un deciso invito alla riflessione è arrivato da parte di **Gianluca Di Fiumeri**, nel corso del convegno Fit to Drive, che ha presentato i risultati di **un test realizzato per valutare la qualità di una lezione in presenza rispetto ad una, identica, realizzata a distanza**.

Il Dottor Di Fiumeri lavora per l'Istituto **BrainSigns**, la spin-off company (azienda derivata) dell'Università Sapienza di Roma, attiva nelle neuroscienze, che realizza degli studi complessi sul sistema nervoso. Si tratta di scienze multidisciplinari perché implicano conoscenze di fisiologia, di biologia, ma anche di biochimica, psicologia, matematica, statistica e altre ancora.

Ebbene, BrainSigns in collaborazione con un'autoscuola di Roma ha fatto questo esperimento per vedere se il livello di attenzione fosse maggiore in una lezione in remoto o in un'aula fisica. Innanzitutto, si è scelto di proporre la stessa identica lezione, con lo stesso insegnante, nelle due diverse modalità, a due gruppi distinti.

I candidati hanno dovuto indossare delle **specifiche fasce** (per misurare l'attività cerebrale e oculare e la sudorazione) e dei **rilevatori di battito cardiaco**.

I due gruppi di candidati hanno dovuto seguire la lezione in remoto e in presenza. Entrambi i gruppi hanno fatto la stessa esperienza nelle due diverse modalità, e alla fine hanno compilato un questionario per la valutazione delle performance. A livello cerebrale, si è appurato che **l'attenzione è più alta nelle lezioni in presenza**, soprattutto verso la fine dell'ora, i ragazzi a casa hanno avuto un calo di attenzione notevole. A livello cardiaco, si è potuto vedere come il coinvolgimento rimanga più alto nelle lezioni in presenza.



Si pensava che, almeno a livello di stress, le lezioni a distanza potessero risultare più rilassanti: invece è stato dimostrato che, a distanza, **la difficoltà nell'interazione si traduce in una maggiore sudorazione, ovvero in un maggiore stress**.

Anche dai questionari finali è emersa una performance migliore nelle lezioni in presenza, infatti il gruppo in remoto ha commesso più errori (circa il 4% in più).

A chi dunque afferma che le lezioni a distanza equivalgono a quelle in presenza, possiamo parlare di questo interessante esperimento che invece dimostra che le lezioni in presenza rimangono le migliori, sotto tutti i punti di vista.

SIDA crede da sempre nella didattica in autoscuola, rigorosamente in presenza. L'Aula Interattiva ha lo scopo di aumentare la partecipazione attiva degli allievi, in modo divertente e utile alla preparazione. All'inizio della lezione in aula, gli smartphone degli allievi presenti si collegano al pc dell'insegnante, e trasmettono in tempo reale i risultati dei quiz svolti. In questo modo, i candidati sono più stimolati e stanno più attenti, anche perché sono coinvolti in prima persona, pur nel rispetto dell'anonimato.

Le videolezioni SIDA proposte nelle app e nei vari software didattici sono sempre state realizzate avendo presente la centralità dell'autoscuola. Nelle nostre videolezioni, la finalità è quella di consolidare la preparazione dell'allievo, facendogli ripassare gli argomenti più critici con le stesse immagini e con la stessa logica della didattica in aula.





4° Desiderio

“Vorrei che mio padre anziano si convincesse da solo che non è più in grado di guidare l'auto”



La guida rappresenta per gli anziani libertà e indipendenza. È un elemento importantissimo sia per l'autonomia che per l'identità dell'individuo, ma **con il passare del tempo, le capacità cognitive necessarie per una guida sicura possono venire meno.**

I conducenti di età superiore ai 70 anni, sono le statistiche a dirlo, presentano un maggior rischio di incidenti stradali per chilometraggio percorso rispetto ai conducenti di mezza età. Coloro che guidano poco frequentemente sono ancora di più a rischio.

La Dottoressa **Federica Biassoni**, Direttore dell'Unità di Ricerca Psicologia del Traffico presso l'Università Cattolica di Milano, nel corso del convegno Fit to Drive ha fatto presente che sono sempre maggiori le richieste, da parte delle Commissioni Medico Legali per il rinnovo patenti, di referti psicologici che attestino le capacità cognitive di questa fascia di conducenti.

Nel corso del suo intervento a “Fit to Drive”, ha spiegato che proprio a seguito di queste richieste, nel 2015 è nato un servizio specifico chiamato “S.V.E.G. Psi” (Servizio di valutazione, empowerment e diagnosi dei requisiti psicologici alla guida). A questo sportello si sono rivolte anche persone singole con la richiesta di una consulenza, per il loro genitore o un caro parente.

Lo “SVEG” offre un servizio di valutazione dei requisiti psicologici in relazione alla guida, e per questo si avvale dei più recenti strumenti, test carta e matita, test computerizzati (Vienna Test System Traffic), atti alla valutazione dei requisiti cognitivi minimi e/o di personalità per la guida sicura di un autoveicolo.

Racconta la Biassoni: “Noi psicologi prendiamo in considerazione sia i cosiddetti processi cognitivi sia l'attitudine generale.

Per processi cognitivi, si intendono i tempi di reazione, la capacità di individuare un pericolo all'interno del campo



visivo e di valutarlo correttamente, la capacità di mantenere l'attenzione in situazioni diverse. Ma accanto a questo, noi cerchiamo di capire anche il tratto della personalità, come la **propensione al rischio**, che può incidere anch'essa sulle capacità di guidare in sicurezza”. Ad esempio, una persona che nega di avere delle difficoltà alla guida, può essere più pericolosa rispetto a una persona che invece riesce ad ammetterlo.

La Dottoressa ha spiegato che nel corso di tutta l'attività, sono stati valutati circa 3mila soggetti: non solo anziani e grandi anziani (ci sono stati diversi centenari!), ma anche portatori di diagnosi neurologiche, diagnosi di decadimento cognitivo, psichiatriche o di ritardo mentale.

Lo “SVEG” fornisce dunque un referto che serve per avere un profilo psicologico della persona, che viene poi consegnato alla CML che ha il compito di dare la valutazione finale.

La Biassoni sostiene che a seguito di questa collaborazione tra CML e il loro servizio, sono stati pronunciati dei **giudizi spesso molto tutelanti, tali cioè da rispettare sia il benessere dell'individuo, sia la sicurezza dell'intera collettività.**

Ha concluso infatti con dei risultati interessanti: su circa 500 valutazioni realizzate nello scorso anno, solo il 16% sono state ostative del tutto alla guida. Nel 4% dei casi, erano preservate le condizioni per una guida sicura, mentre in più del 40% dei casi si è deciso che erano “*potenzialmente preservati*” i requisiti alla guida: aspetto che ha consentito di **emanare delle patenti con delle limitazioni alla guida**, ad esempio con il permesso di poter guidare nei centri abitati oppure non troppo lontano rispetto alla propria abitazione.



Fattore umano e rischio stradale nei percorsi casa-lavoro

Un percorso di formazione per i formatori alla sicurezza sui luoghi di lavoro in collaborazione fra Enti Bilaterali e Università

Fattore umano, rischio stradale per i lavoratori e prevenzione

A partire dall'evidenza che il fattore umano è all'origine della grande maggioranza degli incidenti stradali, inclusi quelli che coinvolgono coloro che si spostano per motivi di lavoro, gli Enti Bilaterali e l'Organismo Paritetico del terziario della provincia di Varese hanno avviato un progetto di promozione della sicurezza stradale per i lavoratori, incentrato sul ruolo del fattore umano, in collaborazione con l'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico, Sicurezza e Sostenibilità dell'Università Cattolica di Milano. La psicologia del traffico si occupa, infatti, di studiare il ruolo del fattore umano nell'incidentalità e propone modelli d'intervento efficaci nel modificare le condotte che aumentano il rischio d'incidente. Nell'ambito del progetto sono stati elaborati percorsi formativi per gli RLS e i formatori alla sicurezza sui luoghi di lavoro volti a promuovere una maggiore **conoscenza e comprensione dei rischi alla guida** per i lavoratori, **del ruolo del fattore umano** nell'incidentalità stradale e **degli interventi efficaci** per promuovere i comportamenti sicuri alla guida.



Manuela Bina

Ph.D. Psicologa del Traffico, Collaboratrice Unità di ricerca in Psicologia del Traffico: mobilità, sicurezza e sostenibilità dell'Università Cattolica di Milano



Il percorso formativo basato sulla psicologia del traffico

Ai formatori alla sicurezza in particolare è stato rivolto un percorso di 6 ore, condotto da una psicologa del traffico dell'Unità di Ricerca. L'approccio, basato sulla psicologia del traffico, mira a favorire l'adozione di comportamenti sicuri alla guida attraverso la promozione di una corretta percezione dei rischi di specifiche condotte e situazioni di guida, sostenendo la motivazione al cambiamento. La conoscenza e la percezione dei rischi vengono potenziate attraverso un aumento della consapevolezza dei diversi fattori e processi psicologici coinvolti nella condotta di guida e nelle dinamiche che regolano il comportamento dei veicoli sulla strada. Ci si avvale in particolare di esercizi pratici e stimoli multimediali che consentono ai partecipanti di comprendere il reale funzionamento e i limiti dei processi psicologici come sensazione, percezione, attenzione, emozione, percezione del rischio quando siamo alla guida e come tali processi possono influenzare i comportamenti aumentando la sicurezza o al contrario i rischi. Un aspetto chiave riguarda ad esempio come l'esplorazione dell'ambiente, le aspettative, l'attenzione, la percezione del rischio e lo stato del conducente (emozioni, stress, stanchezza, uso di sostanze) influenzano l'identificazione dei pericoli e la prontezza di reazione per evitare l'incidente.



Il simulatore come valore aggiunto

Grazie a SIDA DRIVE che ha messo a disposizione i propri simulatori di guida, il percorso formativo è stato integrato da due ore di formazione pratica sul simulatore. Con specifici esercizi i partecipanti hanno potuto sperimentare sul simulatore alcuni aspetti trattati a livello teorico dalla psicologa del traffico; in particolare: l'influenza del tempo di reazione del guidatore e della velocità sulla distanza di arresto del veicolo nella frenata d'emergenza e l'effetto dell'uso di alcolici sulla guida riprodotto attraverso il simulatore. L'esperienza pratica con situazioni appositamente ideate sul simulatore consente di consolidare l'apprendimento teorico e potenziare la consapevolezza del funzionamento psicologico del guidatore e delle conseguenze sulla guida.

Grande successo dei seminari di formazione in presenza

Giunti al traguardo gli incontri in presenza con i seminari SIDA: tanti gli appuntamenti e alto gradimento da parte delle autoscuole intervenute

Dopo un vero e proprio "Tour" in Italia, iniziato il 23 settembre con l'appuntamento a Padova e terminato il 12 novembre a Pescara, si è **concluso il ciclo di seminari che SIDA ha dedicato a tutti i clienti** (e non), realizzando interventi in presenza (a volte in due sedi contemporaneamente) **nelle maggiori città italiane**.

È stata una importante occasione per rivedere di persona i numerosi clienti che ci hanno seguito in questa iniziativa. È stato impegnativo, non soltanto per il personale SIDA, ma anche per **le autoscuole che hanno partecipato, di sabato o di domenica, con i propri collaboratori e/o dipendenti**.

Questo ciclo di seminari ha dato l'opportunità a tutto lo staff SIDA di condurre passo a passo i presenti alla scoperta delle soluzioni gestionali più recenti e innovative (come SIDA agenda guide in cloud), fare il punto sugli ultimi aggiornamenti di didattica dei prodotti SIDA (come, ad esempio, le videolezioni di "Italiano facile per i quiz" o la nuova edizione dei filmati di primo soccorso) e anche di informare relativamente alla nuova procedura di accesso graduale senza esame per le patenti A2 e A.

La squadra di SIDA (dagli esperti di prodotto ai relatori ai tecnici) si è messa a disposizione di tutte le autoscuole intervenute e dei loro collaboratori per **migliorare le competenze nell'uso delle funzionalità dei software SIDA in modo da poterle applicare in autoscuola già dai giorni successivi**. Le scuole guida intervenute ci hanno ricompensato non soltanto con la loro presenza, ma anche con consigli, suggerimenti, critiche costruttive, generando una occasione di miglioramento dei prodotti SIDA.

Appuntamento, dunque, alla prossima edizione di seminari in presenza. In attesa della programmazione, la formazione di SIDA non si ferma. **Stiamo predisponendo un ventaglio di proposte formative on line per il 2024 mirate ad approfondire tematiche specifiche legate al mondo autoscuole e/o le competenze di utilizzo dei software SIDA**. Le scuole guida potranno selezionarle in base alle proprie preferenze ed esigenze. I corsi saranno realizzati in funzione delle adesioni. Infine, anche per il 2024 vi diamo appuntamento on line con i webinar informativi (generalisti, liberi e gratuiti).



Accesso graduale senza esame patenti A2 e A: tutti gli strumenti di SIDA per le autoscuole



Con la circolare prot. 26690 del 13 settembre 2023, la Direzione Generale Motorizzazione del Ministero dei Trasporti ha elaborato le istruzioni operative, necessarie per tutte le autoscuole che vogliono svolgere la **formazione per l'accesso graduale senza esame per il conseguimento delle patenti A2 e A.**

Si tratta di una **piccola rivoluzione** nelle modalità di formazione per il conseguimento di una patente di guida, visto che fino ad ora non è mai stato possibile conseguire una patente, in Italia, senza effettuare un esame.

Si tratta anche di una **grande responsabilità assegnata alle autoscuole**, visto che spetta solo a loro (ed ai consorzi di cui fanno parte) non solo l'importante compito di erogare la formazione agli allievi, ma anche quello di certificare tale preparazione, visto che non ci sarà nessun esaminatore esterno a convalidare il lavoro degli istruttori.

L'impegno è notevole, perchè alle autoscuole viene richiesta una attività di formazione al pari di quella erogata per la preparazione dei candidati all'esame pratico, con in più l'obbligo della guida nel traffico, compresa la guida su autostrade e/o strade extraurbane principali.

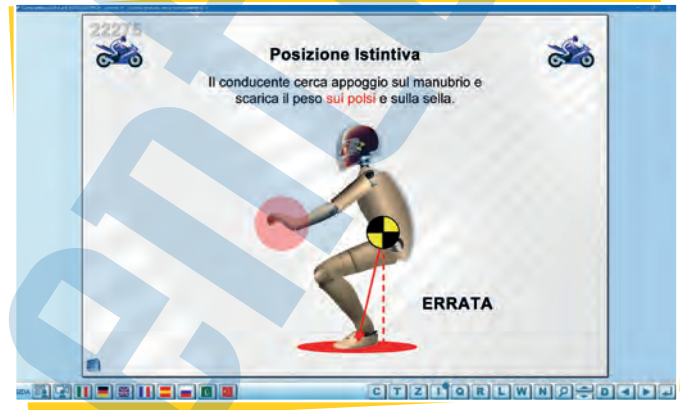
Inoltre, almeno per le prime pratiche di questo genere, può risultare **complesso per l'autoscuola gestire i diversi passaggi della pratica amministrativa**, soprattutto nel caso in cui ci siano più allievi che contemporaneamente usufruiscono di questa formazione.

Consideriamo poi che non è affatto facile nè scontato **erogare formazione di qualità a motociclisti già esperti** e questa può essere una sfida stimolante ma anche impegnativa per gli istruttori.

Per questo motivo SIDA ha elaborato un corso d'aula composto da **materiale didattico esclusivo e inedito**, utile per approfondire le conoscenze degli allievi che affrontano la **formazione della prima fase** (quella che può essere **collettiva**, e che può essere in parte supportata anche da sistemi multimediali in autoscuola).

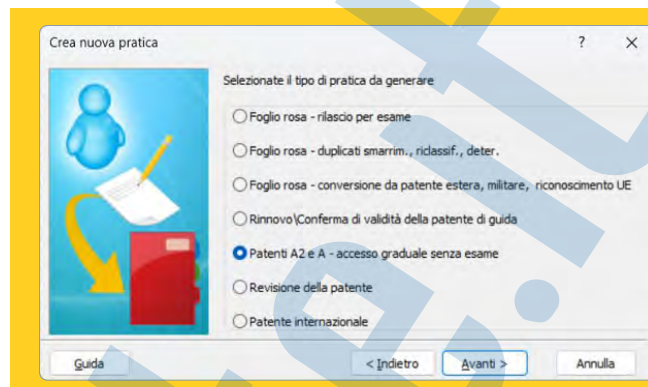
I contenuti di questo corso d'aula sono il frutto della **esperienza pluriennale di istruttori esperti e appassionati motociclisti.**

Sarà fornito gratuitamente a tutte le autoscuole clienti SIDA che svolgono la formazione per le patenti A e B in regola con i canoni di manutenzione e aggiornamento software.



Per aiutare il responsabile didattico e/o il titolare della scuola guida nella complessa ed elaborata **gestione della pratica di accesso graduale**, SIDA **Gestione** verrà aggiornato gratuitamente (per i clienti in regola con il canone di manutenzione) con una serie di funzioni in grado di **automatizzare la gestione**

della pratica di accesso graduale, la stampa di tutta la modulistica (compresi i fogli di presenza e gli attestati) già precompilata, la prenotazione e la gestione in agenda delle guide dei candidati con accesso graduale e il caricamento del pdf per l'invio al portale al termine della formazione.

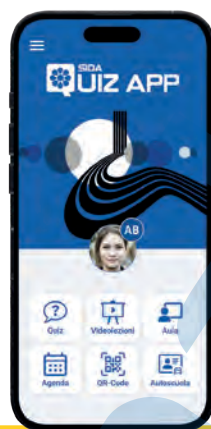


Per maggiori informazioni su funzioni e novità dei prodotti SIDA per l'accesso graduale alle patenti A2 e A è possibile contattare i Consulenti SIDA o inviare una mail a amministrazione@patente.it

Per i candidati:

Gli istruttori o i responsabili didattici possono fornire ai candidati SIDA Quiz App e il prontuario parte pratica patenti A.

In questi supporti gli allievi potranno ripassare tutte le tematiche della prima fase della formazione, i principali controlli da effettuare sui motocicli e le prove da svolgere su pista.



Oneri e onori dell'attività certificativa delle autoscuole per l'accesso graduale senza esame

L'autoscuola che certifica l'avvenuta formazione ha grandi responsabilità e in caso di dichiarazioni false ci sono conseguenze sia in capo alla scuola guida, sia in capo al candidato.

Per il candidato:

- decade il beneficio acquisito dal soggetto e viene revocata la patente.

Per l'autoscuola:

- quando il titolare o il responsabile didattico redige un atto pubblico mendace emerge il falso ideologico con esposizioni penali fino a 2 anni che possono estendersi fino a 3 anni (aumento da un terzo alla metà).
- dal punto di vista amministrativo professionale si è soggetti alla perdita dei requisiti morali e pertanto alla revoca dell'esercizio dell'attività di scuola guida
- oltre alla perdita della idoneità tecnica, si perdono il titolo di istruttore e insegnante di scuola guida



XVI Congresso Nazionale UNASCA e rinnovo delle cariche associative: facciamo due chiacchiere con il nuovo Segretario nazionale e con il Segretario uscente in un simbolico “passaggio di staffetta”

Il 25/26 novembre si è tenuto a Roma il XVI Congresso Nazionale UNASCA. Punto centrale di questo appuntamento è stato il rinnovo delle principali cariche associative del settore autoscuole, con la proclamazione del Segretario Nazionale, del Vicesegretario e dei Componenti della Segreteria Nazionale.

Come annunciato, il Segretario uscente, Emilio Patella, non si è ricandidato, lasciando l'impegnativo compito di condurre UNASCA nei prossimi anni ad Alfredo Boenzi, che è stato eletto nuovo Segretario Nazionale.

Ad entrambi poniamo qualche domanda:



Emilio Patella

Tra tutte le attività e le sfide che ha affrontato in questi anni, qual è quella che ritiene più importante per le autoscuole?

In 11 anni di sfide ne abbiamo affrontate tante, dalla direttiva 2006/126 che è entrata in vigore nel gennaio 2013 (aspettava me!), alla CQC, alla carenza di personale esaminatore, alla introduzione dell'Iva, la pandemia, ecc. Non è mancato nulla, si sono succeduti 5 Governi con 5 ministri dei trasporti, ecc.

Come momenti qualificati indicherei l'inizio e la fine del mio mandato. La direttiva comunitaria ha cambiato gli esami, in particolare quelli di guida, ha cambiato il parco veicolare delle autoscuole, introdotto la formazione iniziale e periodica degli esaminatori, insomma una rivoluzione non del tutto capita e sfruttata dalle autoscuole. Come momento finale il DDL sicurezza e la modifica del codice della strada.

Come è cambiato il ruolo delle autoscuole in questi anni? Secondo lei, in che direzione continuerà a cambiare?

Domanda impegnativa. È cambiato perché sono state aggiunte molte competenze, dai ciclomotori alle CQC, dalla patente a punti ai corsi crono, fino ad arrivare alle estensioni moto senza esame. In nessun paese d'Europa le autoscuole hanno tutte queste competenze a cui vanno aggiunte quelle amministrative (duplicati, conferme, ecc.).

Probabilmente la struttura dell'autoscuola, nella maggior parte dei casi familiare o di piccole dimensioni, fatica a stare al passo. Credo che nei prossimi anni vedremo dei cambiamenti e dovremo essere bravi a governarli.

Quali sono i principali ostacoli che vede all'orizzonte per le autoscuole, o più in generale per la formazione dei conducenti?

Il mondo delle autoscuole bene o male è rimasto immune dalla trasformazione del commercio e dei servizi, anche grazie alle norme che le associazioni, Unasca in primissimo, sono riuscite a far approvare. Il pericolo ora è che la e-economy, l'online, l'intelligenza artificiale e alcune politiche commerciali aggressive mettano in crisi tutto ciò.

In parte sta succedendo ed essendo un fenomeno nuovo crea spavento e molti reagiscono in modo scomposto. Occorre studiare il fenomeno e trovare contromisure e lo stiamo facendo proprio nella discussione del DDL in Parlamento. Ma occorre anche trovare nuovi strumenti di comunicazione, migliorare la didattica, parlare il linguaggio dei giovani continuando ad offrire valori. Da questo punto di vista ringrazio voi di SIDA e tutti gli sponsor presenti al Congresso perché hanno in comune il fatto che rivolgono i loro prodotti alle autoscuole e non ai privati, aiutando le autoscuole in questa crescita.



Alfredo Boenzi

Come intende impostare l'azione associativa?

La segreteria si pone l'ambizioso obiettivo di far crescere ancora di più la categoria delle autoscuole. Un momento di crescita che passa inevitabilmente da processi di formazione, ma soprattutto di ascolto attivo dei suggerimenti e delle necessità della base, calendarizzando incontri sul territorio.

Quali sono gli elementi di continuità rispetto alla linea precedente, e quali invece gli elementi di innovazione?

Com'è noto, questa scelta di Segreteria Nazionale nasce anche in seno alla Segreteria uscente, per coglierne tutti gli aspetti che sono di valore per la categoria.

Il primo obiettivo che si pone, pertanto è quello di portare avanti i processi messi in campo dalla precedente gestione senza tralasciare nulla.

La mia onestà e le mie capacità sono a disposizione per costruire nuove opportunità per la categoria, ma tutto ciò può avvenire solo con la difesa e la tutela delle autoscuole!

Tutta l'azione della segreteria che mi pregio di dirigere lavorerà solo in questa direzione: "L'AUTOSCUOLA AL CENTRO".

Cosa pensa della tecnologia applicata alla didattica in autoscuola?

È inevitabile che il processo evolutivo globale e sociale coinvolge anche il mondo delle autoscuole. La tecnologia secondo noi deve essere "fruibile e non solvibile", pertanto deve coadiuvare e non sostituire l'autoscuola in nessun caso!

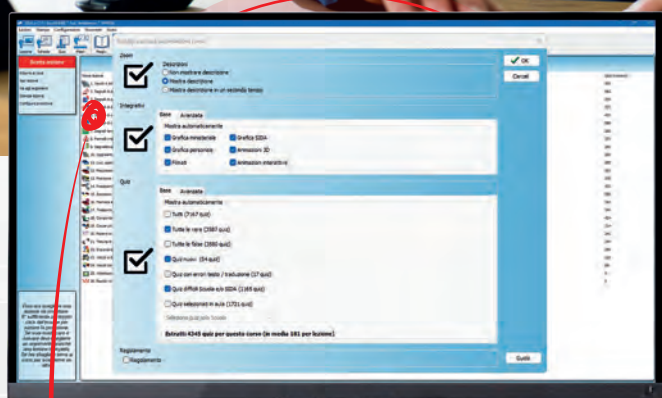


SIDA AULA

per PATENTI A e B

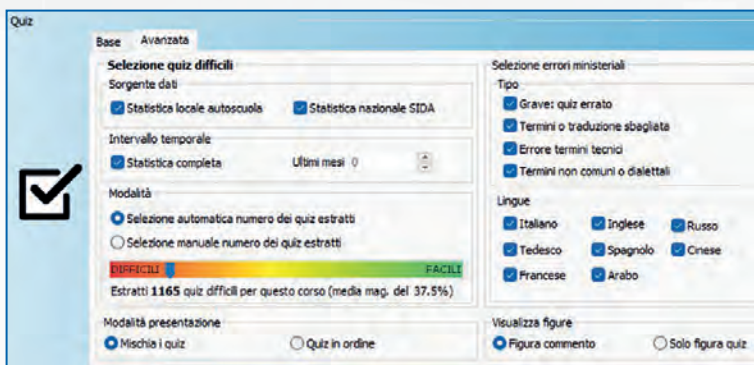
L'unica che ti permette una configurazione **COMPLETA** e **PERSONALIZZATA** delle tue lezioni.

Coinvolgente con **AULA INTERATTIVA** e da ora ... **MULTILINGUE**



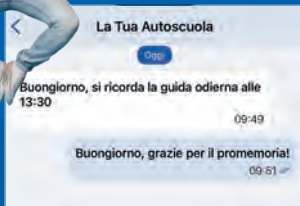
Scegli come svolgere le tue lezioni in aula, decidi tu quali automatismi attivare e rendere le tue lezioni davvero efficaci e coinvolgenti:

- **ZOOM**
decidi se e quando mostrare le descrizioni e facilitare i quiz.
- **INTEGRATIVI:**
scegli quali immagini ministeriali, personali, grafica, video e animazioni presentare in aula.
- **QUIZ:** seleziona quali quiz proporre in aula:
 - ➔ **CONFIGURAZIONE BASE**
 - ➔ **CONFIGURAZIONE AVANZATA**



L'App della tua autoscuola

PERSONALIZZALA CON I DATI DELLA TUA AUTOSCUOLA



CHAT



Chat del candidato con la tua autoscuola

QUIZ



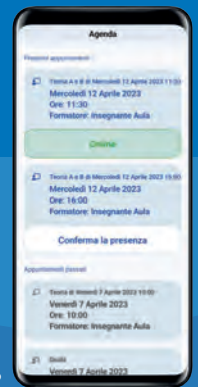
5 LIVELLI DI ESERCITAZIONE E SCHEDE D'ESAME

- Quiz per argomento
- Quiz difficili
- Quiz dell'autoscuola
- Schede d'esame
- Ripasso errori

AGENDA



Consultazione di tutti gli appuntamenti e le guide del tuo candidato



AUDIO E MANUALE IN 8 LINGUE



VIDEOLEZIONI



ITALIANO FACILE PER I QUIZ

Videolezioni realizzate in collaborazione con "Facilitatrici linguistiche specializzate" per potenziare e approfondire la conoscenza del linguaggio dei quiz, dedicate a candidati stranieri e con DSA.

QUIZ DIFFICILI

Videolezioni dedicate ai 10 quiz più difficili di ogni argomento, spiegati e commentati da un esperto



AULA INTERATTIVA

Lo strumento ideale per portare i tuoi candidati in autoscuola e coinvolgerli in aula durante tutta la lezione

AULA



SCHEDE D'ESAME

CON RICONOSCIMENTO FACCIALE