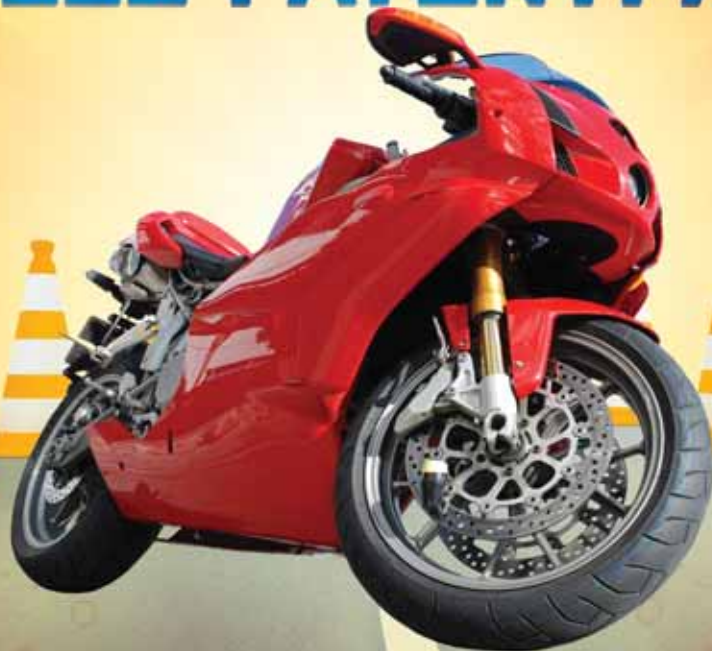


E'un'iniziativa SIDA, AutoSoft Multimedia

ECCO I NUOVI ESAMI DELLE PATENTI A !!!



In Spagna le nuove patenti A si fanno così...

È uscito il decreto di recepimento della direttiva 2008/65/CE, con il quale dovranno essere introdotti i nuovi esami per la patente A. Questo vuole dire: nuove piste, istruttori adeguatamente formati, meno candidati privatisti, più motociclisti preparati sulle nostre strade. L'innovazione è positiva e va accolta con entusiasmo.

pag. 8

ATTUALITÀ

Per la CQC, si parla con sempre più decisione di introdurre la formazione accelerata, che permetterebbe di abbreviare i tempi della formazione mantenendone comunque alto il livello qualitativo.

pag. 4

ATTUALITÀ

Documento Programmatico sulla Sicurezza e privacy: quali sono gli adempimenti obbligatori per le autoscuole? Rispondiamo alla domanda anche alla luce di un recente decreto sull'argomento, finalizzato alla semplificazione delle procedure.

pag. 3

PAGINA TECNICA

Nuova lavagna interattiva. Il nuovo dispositivo che fa del tuo muro una lavagna interattiva delle dimensioni che vuoi, senza affrontare costi impegnativi.

pag. 11



In regalo il vostro
Calendario 2009

365 giorni
con SIDA!



Direttore Responsabile

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Redazione

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

Daniele Filippi
d.filippi@patente.it

Maria Petese
m.petese@patente.it

Diana Agostinelli
d.agostinelli@patente.it

Sara Carlotti
s.carlotti@patente.it

Si ringrazia:
Valerio Platia

Progetto grafico
Matteo Cassarino

Stampa
Nastro&Nastro srl
Germignaga (VA)

Editore
AutoSoft Multimedia Srl

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

© 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 15 Dicembre 2008

E' possibile sostenere l'esame di guida in mancanza del foglio rosa, in quanto ritirato dagli organi di Polizia? Lettera firmata.

Risposta a cura di Valerio Platia (foto)



Il possesso dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida, il "Foglio Rosa", è presupposto indispensabile per sostenere l'esame di idoneità; ne consegue che la mancanza di una valida ed efficace autorizzazione per esercitarsi alla guida, nel momento in cui viene sostenuta la prova pratica di guida (ad esempio, per essere stata ritirata dagli organi di Polizia a seguito di guida in stato di ebbrezza), non consente al candidato di sostenere l'esame e determina, a maggior ragione, l'illegittimità della prova eventualmente sostenuta, per mancanza di uno dei presupposti prescritti dalla legge (requisiti psico-fisici), con conseguente annullamento della patente di guida rilasciata. Così si è espresso il TAR per il Veneto con la sentenza 7 luglio 2008 n. 1949 (pubblicata integralmente sul sito www.patente.it).

Sono un'autoscuola che si sta attivando con i corsi CQC ma non riesco a reperire i registri previsti dalla normativa. Potete darmi qualche indicazione in merito? Marina P.

Gentile Autoscuola, SIDA ha già predisposto tutta la modulistica per l'avvio dei corsi CQC, registri compresi. Per maggior informazioni si può rivolgere alla sede centrale di SIDA (tel. 0332/511550) oppure al Consulente SIDA della sua zona.



Volevo sapere se i veicoli di proprietà del consorzio di cui faccio parte, sono ancora validi per fare le esercitazioni pratiche e gli esami per le patenti di categoria superiore e per le CQC. Autoscuola del Lazio.

Possiamo dirle che, con il Decreto Ministeriale 29 settembre 2008 (G.U. n. 253 del 28/10/2008), è stata recepita in Italia la direttiva sulle patenti 2008/65/CE con la quale è stata differita al 30 settembre 2013 (prima stabilita per l'11 ottobre 2010) la data ultima entro cui le autoscuole ed i consorzi dovranno adeguare il parco veicolare alle nuove caratteristiche contenute nella direttiva 2000/56/CE (dimensioni minime, ABS, cambio di velocità a 8 rapporti, ecc.) Dunque, i mezzi di cui disponete, se non sono conformi alla direttiva 2000/56/CE, possono essere utilizzati al massimo per altri 5 anni (fino al 30/09/2013). Tuttavia, se per la CQC verrà introdotto il sistema della qualificazione accelerata, le autoscuole potrebbero avere bisogno dei veicoli delle categorie C1, C1+E, D1 e D1+E. Ne parliamo più approfonditamente nelle pagine seguenti.

Buon Anno!!!

Da tutto il personale e dai collaboratori
SIDA. AutoSoft Multimedia

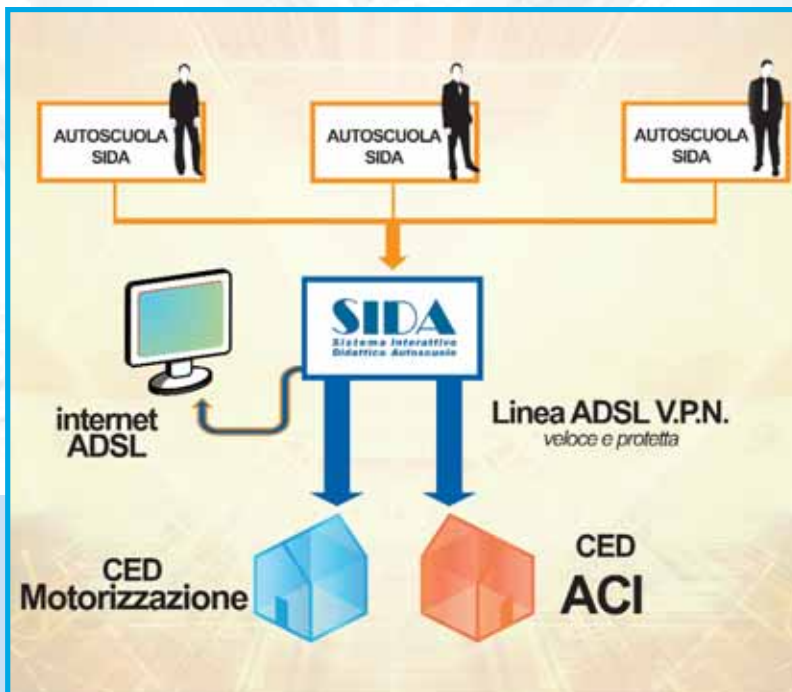


Con il polo telematico SIDA, una sola VPN per ogni collegamento

In tanti si sono sorpresi quando SIDA ha comunicato di aver attivato la VPN lato autoscuole.

“Lo abbiamo fatto per dare un servizio completo ai nostri clienti”, commenta il Direttore dell’ufficio “Ricerca e sviluppo” di SIDA. Non è stato facile e c’è voluto del tempo e molto impegno, ma è stato fatto e oggi i titolari delle autoscuole possono soddisfare qualsiasi necessità, anche il collegamento con Fastwork. Ora anche i clienti SIDA possono eliminare la linea ISDN e utilizzare una qualsiasi linea ADSL, ottenendo un considerevole risparmio nelle bollette telefoniche.

A pochi mesi dall’avvio della VPN per il collegamento al CED lato Motorizzazione, oggi SIDA si presta a **dare il via anche alla VPN lato ACI**. Il titolare di autoscuola che svolge attività di consulenza in pratiche di agenzia può utilizzare lo stesso Polo Telematico di SIDA utilizzando una sola VPN. Il vantaggio di avere una sola VPN per entrambi i collegamenti si traduce in un solo costo.



Cos'è la VPN: si tratta di un canale riservato che assicura i dati trasmessi. Il fornitore di una linea speciale VPN deve ottenere l'autorizzazione del CED, rilasciata normalmente a strutture qualificate che si dotano di speciali attrezzature imposte dall'ufficio competente. SIDA fornisce attraverso il suo polo telematico la linea VPN, che permette di affrontare qualsiasi nuovo evento tecnologico come Fastwork e, per gli studi di consulenza, collegamento con la Motorizzazione e l'ACI.



Documento Programmatico sulla Sicurezza e privacy: ecco gli adempimenti obbligatori per le autoscuole

Il Decreto Legislativo 196/2003, meglio conosciuto come “Codice della privacy”, prevede l’obbligo di redigere o aggiornare il DPS (Documento Programmatico sulla Sicurezza) entro il 31 marzo di ogni anno. Ma questo obbligo c’è anche per le autoscuole? Facciamo rapidamente il punto della situazione.

Per dati sensibili si intendono tutti quei dati personali idonei a rivelare l’origine razziale ed etnica, lo stato di salute, le convinzioni religiose, politiche, sindacali, la vita sessuale. Questi dati, per comportare l’obbligo di redazione del DPS, devono inoltre essere trattati o anche solo custoditi **elettronicamente** (attraverso computer, supporti di back up, invio di e-mail ecc.). Se invece sono **trattati o custoditi esclusivamente su supporto cartaceo non generano l’obbligo del DPS**.

Quindi le autoscuole devono redigere o aggiornare il DPS?

NO perché le autoscuole, come già precisato in un precedente numero di www.patente.it, gestiscono questo tipo di dati dei propri clienti (ad esempio il certificato medico) **solo su supporto cartaceo e non elettronicamente**.

Nel caso in cui l’autoscuola si avvale di dipendenti o collaboratori trattando

elettronicamente alcuni loro dati sensibili (ad esempio relativi allo stato di salute o malattia con la finalità dell’elaborazione dei cedolini paga) è **obbligata invece a redigere una autocertificazione**. Il Legislatore infatti, attraverso la cosiddetta “manovra d’estate” (ossia il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008, convertito nella Legge 6 agosto 2008 n. 133) ha introdotto questa importante semplificazione da parte del titolare del trattamento. Quindi: **le autoscuole NON DEVONO redigere o aggiornare il DPS** (né tantomeno ricorrere a consulenti esterni che effettuino questo tipo di attività). Se trattano elettronicamente dati sensibili di propri dipendenti o collaboratori è **sufficiente che elaborino un’autocertificazione**. Per venire in aiuto a tutte le autoscuole interessate, la redazione di SIDA ha già predisposto un fac-simile di autocertificazione che è possibile **scaricare gratuitamente**

all’indirizzo <http://www.patente.it/privacy>.

L’autocertificazione andrà redatta entro il 31 marzo 2009, andrà conservata in azienda ed esibita in caso di eventuali controlli. Non è previsto che all’autocertificazione venga attribuita data certa.

Per finire, è importante ricordare che l’elaborazione dell’autocertificazione **non sostituisce in alcun modo l’obbligo di adottare tutte le altre misure minime di sicurezza informatica dei dati** (cioè adozione di un software con password di accesso e autenticazione, di un sistema antivirus e firewall di protezione, di un sistema di back up e restore – ripristino dei dati). In proposito facciamo presente che i software SIDA sono dotati di tutte le misure di tutela e garanzia dei dati previste dalla legge.



CQC con la formazione accelerata, perché no?

La direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e periodica dei conducenti professionali prevede l'opzione di un percorso formativo accelerato di 140 ore, con limiti di età, in modo molto simile a quello che accade ora per la patente A ad accesso graduale. Voci di corridoio danno per certo il recepimento italiano anche di questa opzione: analizziamola in dettaglio.

Innanzitutto, facciamo il punto della situazione. Gli Uffici Provinciali non accettano più domande per il conseguimento dei KD, e sono in forte ritardo nell'emissione delle CQC per documentazione.

Chi decide adesso di diventare autista di autobus, è obbligato ad adeguarsi al nuovo sistema, seguendo un corso teorico di 260 ore (più 20 ore di guida) o, in alternativa, il corso integrativo di 70 ore (più 5 ore di guida) se si è in possesso già della CQC per trasporto merci. Chi deciderà dopo il 10 settembre 2009 di fare il camionista, avrà gli stessi oneri.

La frequenza ai corsi è obbligatoria, come pure è obbligatorio sostenere un esame molto corposo su tutte le materie affrontate durante le lezioni.

I corsi non sono solamente lunghi e obbligatori, ma anche, e soprattutto, costosi.

Chi ha materialmente la possibilità di farli? Chi, dopo i 18 anni, può permettersi di tornare sui banchi di scuola, praticamente a tempo pieno, senza lavorare? Di certo, non tutti i giovani che adesso scelgono di fare questo lavoro. I nostri autisti sono sempre più spesso immigrati o persone che hanno scelto di andare a

lavorare presto per problemi economici.

C'è quindi un evidente problema pratico, ma la soluzione potrebbe forse essere quella di fare riferimento alla direttiva 2003/59/CE e all'opzione in essa contenuta della formazione accelerata.

In effetti, risulta essere stata presentata al Consiglio dei Ministri, lo scorso autunno, una proposta per introdurre tale tipo di percorso formativo, di durata minore rispetto a quello attualmente definito (140 ore anziché 280).



La qualificazione accelerata così come prevista dalla normativa europea






La direttiva europea 2003/59/CE stabilisce in modo chiaro cosa si deve intendere per qualificazione accelerata. Si tratta di un sistema che dovrebbe:

- 1) prevedere la frequenza obbligatoria di corsi della durata di 140 ore;
- 2) imporre 10 ore di guida individuale, di cui 4 possono essere effettuate anche con un simulatore;
- 3) limitare la durata del corso, per chi già possiede l'abilitazione al trasporto merci (o viceversa), a sole 35 ore, di cui 2,5 di guida individuale;
- 4) stabilire che l'esame finale può essere scritto oppure orale;
- 5) per il trasporto merci, far ottenere una CQC che permetterebbe di guidare:
 - da 18 anni, veicoli delle categorie C1 (autocarri con massa fino a 7,5 t) e C1+E;
 - da 21 anni, veicoli delle categorie C e C+E;
- 6) per il trasporto persone, far ottenere una CQC che permetterebbe di guidare:
 - da 21 anni, veicoli delle categorie D e D+E, ma limitati a servizi di linea con percorrenze non superiori a 50 km, e veicoli delle categorie D1 (minibus, con numero di posti fino a 16) e D1+E;
 - da 23 anni, veicoli delle categorie D e D+E, senza vincoli sulla tratta chilometrica.





Europa e Italia a confronto sulla formazione dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto merci e persone

Direttiva 2003/59/CE	Normativa italiana (D. Lgs 286/2005, decreti 7 febbraio 2007)
Sistema di qualificazione iniziale con frequenza obbligatoria dei corsi e con esami finali.	Recepito 
Il conducente che sta seguendo un corso per la CQC, che dura minimo 6 mesi, può guidare sul territorio nazionale, per non più di 3 anni, ancora prima di conseguire la CQC. Per accedere al corso della CQC non è richiesto il previo possesso della patente C o D.	Non previsto 
Sistema di qualificazione iniziale solo con esami (senza corso).	Non previsto 
Sistema di formazione periodica che prevede la frequenza obbligatoria di corsi.	Recepito 
Sistema di qualificazione iniziale accelerata che prevede la frequenza obbligatoria di corsi.	Attualmente non previsto. Si presume che verrà presto recepito con specifica modifica al D. Lgs 286/2005 

Come ottenere il nulla osta per fare i corsi della CQC

Le autoscuole, a differenza degli altri enti di formazione, per attivare i corsi devono solamente dimostrare di avere tutti i docenti e i veicoli prescritti dalla normativa. I loro locali didattici generalmente non dovrebbero infatti essere soggetti ad un controllo preliminare. La domanda deve essere inoltrata al SIIT di competenza (ora Direzione Generale Territoriale), preferibilmente attraverso il proprio Ufficio Provinciale di riferimento, che tratterà in archivio una copia della richiesta. La redazione di SIDA ha preparato tutta la modulistica necessaria: per averla, è sufficiente contattare il vostro commerciale di riferimento.

L'autoscuola deve disporre di:

- Docenti qualificati

- a)** insegnante di teoria munito di abilitazione, che abbia svolto attività, negli ultimi cinque anni, per almeno tre anni;
- b)** istruttore di guida, in possesso di tutte le categorie di patente di guida, munito di abilitazione, che abbia svolto attività, negli ultimi cinque anni, per almeno tre anni;
- c)** medico specialista in medicina sociale, medicina legale o medicina del lavoro;
- d)** esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto che abbia maturato, negli ultimi cinque anni, almeno tre anni di esperienza in un'impresa di autotrasporto, o che abbia pubblicato testi specifici sull'attività giuridico - amministrativa dell'autotrasporto.

Sono equiparati all'esperto di organizzazione aziendale:

- d1)** gli insegnanti di teoria di cui al punto a) che abbiano conseguito l'attestato di idoneità per l'accesso alla professione sia per l'autotrasporto di persone che di cose;
- d2)** soggetti che hanno svolto, per almeno tre anni negli ultimi cinque anni, attività di docenza nell'ambito di corsi di formazione connessi all'attività di autotrasporto.

- Locali adeguati

(l'autoscuola li possiede già – le specifiche sono le stesse del reg. Autoscuole 317/1995)

- Materiale didattico adeguato

(o supporti audiovisivi multimediali, come quelli forniti da SIDA)

- Veicoli adeguati muniti di doppi comandi in proprietà o leasing

(si può anche aderire ad un consorzio)

Vanno bene fino al 30 settembre 2013 anche quelli utilizzati per i corsi delle patenti C, D ed E, anche se non sono conformi alla direttiva 2000/56/CE.

(circolare 20.12.2007 prot. n. 115651/8.3 e Decreto Ministeriale 29 settembre 2008 di recepimento della direttiva 2008/65/CE).



Pronti per le aule informatizzate? Sì, ora si aspetta solo il via ufficiale



Abbiamo fatto tutti gli studi necessari, ora si aspettano solo gli ultimi dettagli che il Dipartimento dei trasporti deve ancora mettere a punto prima di affrontare la data fatidica del 4 maggio 2009.

E a questo punto in tanti si chiedono: “Al di là della voglia di fare un’aula informatizzata, del prestigio che ne deriverebbe, dell’immagine che ne ricaverebbe l’autoscuola (che potrà esporre in bella vista l’insegna “Esami in sede”), vale veramente la pena di affrontare un impegno così significativo?”.

I ritorni in termini economici ci saranno veramente? Vi diciamo come la pensiamo noi di SIDA.

A seguito di una accurata analisi abbiamo steso delle linee guida e indicato secondo noi quali potranno essere i “Processi operativi” (vedi box sotto). La prima voce dei processi operativi, probabilmente la più importante, prevede lo “Studio di fattibilità”. Con lo studio di fattibilità, tra le altre cose, invitiamo il cliente a considerare i punti che normalmente si tendono a trascurare ma che proprio in questo caso sono determinanti.

Vale la pena allestire un’aula? Ci saranno i giusti ritorni? Quali saranno i costi di manutenzione? È utile ricordare che le spese per allestire e mantenere l’aula dovranno essere inferiori al costo generato dalla necessità dell’autoscuola di recarsi agli UP con tutti i propri allievi, quando gli esami saranno completamente informatizzati e sostenuti solo presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione.

Processi Operativi

1. Studio di fattibilità – progettazione architettonica
2. Domanda o comunicazione all’UP
3. Realizzazione dell’aula
4. Domanda di Immatricolazione al Mit
 - Certificato di Conformità all’omologazione n. xx
 - Progetto tecnologico e architettonico in 2D
 - Foto dell’opera realizzata
5. Visita di immatricolazione – Rilascio di Idoneità
6. Consegna idoneità all’UP – avvio aula



12 computer per i candidati su tavolini con divisori per garantire la riservatezza tra i candidati, staccati dal muro per una facile ispezione da parte dell’esaminatore.

Dimensioni della postazione esame:
larghezza 80 cm, profondità 60 cm.



Tavolino di sicurezza

Una curiosa soluzione: il PC è immerso nel tavolino; non è accessibile al candidato.

Una volta chiuso sembra un tavolino normale.

Tutto l’impianto di connettività (rete) con i suoi oggetti misteriosi (firewall, switch, router, ecc.).



Cosa ne pensano le associazioni

Le associazioni delle autoscuole sono molto prudenti e sembrano stare “alla finestra”: a volte si mostrano favorevoli, altre volte no. Per onor di cronaca, va detto che abbiamo rilevato, e non solo verbalmente, le dichiarazioni secondo noi più convincenti e corrette di alcuni segretari nazionali, che così hanno dichiarato: **“Dobbiamo seriamente analizzare le necessità del territorio e progettare la soluzione più efficace per lavorare nelle migliori condizioni, con costi equilibrati e in un clima di massima serietà”.**

E secondo noi è condivisibile anche la dichiarazione di un altro segretario: **“Perché perdere il diritto acquisito con tanta fatica di fare esami in conto privato**

(in sede) per chi per ragioni logistiche ne ha veramente la necessità?”

Le aule si devono fare, non si può tornare indietro, dicono al Dipartimento e noi aggiungiamo che sarebbe oltretutto un’offesa all’evoluzione e al buon giudizio. Il progetto è fattibile, la prova concreta l’abbiamo all’isola d’Elba, dove l’autoscuola di Portoferraio imperterrita continua a fare i suoi esami, in barba alle correnti contrarie. Ci auguriamo che sarà una decisione lasciata alle stesse autoscuole. La tecnologia c’è, i sistemi di sicurezza anche, e i costi di realizzazione si possono contenere nei 20.000 €; per la manutenzione, si può scendere fino ai 2.200 € per i primi tre anni.

Sarà necessario spendere con giudizio e ricordare che “Chi più spende meno spende”. Il pericolo, è di lasciarsi prendere dalla frenesia del risparmio, e così sbagliare l’investimento. È utile ricordare che se un computer costa poco, rischia di durare anche meno (6-12 mesi?) e di fatto verrebbe a essere più costoso di un pc di marca, di fattura “industriale”, che può durare invece dai 6 agli 8 anni. Su questo punto, qualche nostro cliente che usa ancora macchine Zenith fornite 12 anni fa può farci da testimone!



Le domande e le risposte più frequenti

Sono ormai tanti i clienti che pensano di installare un’aula organizzata per gli esami, e ci chiedono cosa fare. Alcuni si mettono nelle nostre mani investendoci di una responsabilità che ci sprona a fare ancora di più e meglio.

Altri vogliono ogni tipo di informazione,

e alle loro domande rispondiamo sempre allo stesso modo: abbiamo ormai fatto tutto quello che era necessario fare, si aspettano gli ultimi determinanti dettagli da parte del Dipartimento, poi si potrà incominciare a realizzare le opere.

Vademecum per l’autoscuola... interessata alle aule informatizzate d’esame



1. Affidarsi a professionisti che a fine lavori vi possano garantire sonni tranquilli
2. Far realizzare e valutare tutti i punti di un preciso studio di fattibilità
3. Farsi fare un progetto grafico oltre al preventivo contabile
4. Verificare che tutte le voci dell’impianto siano conformi alle specifiche del MIT
5. Accertarsi della possibilità da parte del costruttore di richiedere le omologazioni al MIT
6. Valutare con calma e serenità il rapporto qualità prezzo
7. Non lasciarsi prendere dalla voglia del fai da te: ammesso che si possa fare, non sarebbe molto conveniente
8. Non affidarsi all’improvvisato del momento che, fatto l’impianto, può rendersi difficilmente reperibile; ricordare inoltre che il tecnico deve essere in grado di rilasciare il certificato di conformità e prendersi le dovute responsabilità
9. Non lasciarsi ingolosire da un costo eccessivamente basso: l’aula può costare poco, ma se dura poco finisce di costare molto di più. Soprattutto, non risparmiare sulle macchine: i personal computer oltre a essere omologati devono essere anche robusti (macchine industriali) e devono durare a lungo. Sostituirle può voler dire ricominciare da capo con le autorizzazioni
10. Attenzione alla connettività. Chi vi fornisce l’impianto deve provvedere a tutto, router compreso. Un pacchetto “chiavi in mano” dà la garanzia di non avere spese extra. Evitare di dovere provvedere, da soli, all’ultimo particolare

Novità in arrivo con il nuovo esame per la patente A

Con il Decreto 29 settembre 2008 (G.U. n. 253 del 28/10/2008) è stata recepita in Italia la direttiva 2008/65/CE sulle patenti di guida, che aggiorna i contenuti della direttiva 2000/56/CE.

Cosa può interessare alle scuole guida? Prima di tutto, che dal 30 settembre 2008 gli esami pratici per la patente A dovrebbero essere svolti secondo le nuove indicazioni. Rispetto alle consuete 4 prove su pista: slalom, otto, passaggio in corridoio stretto, frenatura, si dovrebbero aggiungere altri esercizi. In primo luogo, la ripetizione di una manovra tra quelle appena indicate (ad esempio lo slalom), da eseguirsi però in seconda o terza marcia e ad una velocità di almeno 30 km/h. C'è poi la novità di una manovra atta ad evitare un ostacolo (virata), alla velocità minima di 50 km/h. Da ultimo, deve essere eseguita una frenata di emergenza ad una velocità minima di 50 km/h. Interessante, è anche il fatto che è stata posticipata al 30 settembre 2013 (prima stabilita per l'11 ottobre 2010) la data ultima entro cui le autoscuole ed i consorzi devono adeguare i propri mezzi pesanti alle nuove caratteristiche contenute nella direttiva 2000/56/CE (dimensioni minime, ABS, cambio di velocità a 8 rapporti, ecc). E' stato aggiunto al programma d'esame per il conseguimento di tutte le categorie di patente uno specifico riferimento alla guida nelle gallerie stradali; inoltre, una parte della prova pratica di guida si dovrebbe svolgere, ove possibile, all'in-



terno delle gallerie.

E' stata definita inoltre l'espressione "veicolo dotato di cambio automatico", con la quale deve intendersi il veicolo privo del pedale (o della leva, per i motocicli) della frizione.

Rimandiamo, per la lettura del testo integrale della legge, al nostro sito www.patente.it alla pagina "Circolari e Decreti".

Le nuove prove dell'esame

1) **Manovra** (in Spagna è obbligatorio lo slalom) a 30 km/h, in seconda o terza marcia

2) **Saper evitare un ostacolo a 50 km/h**

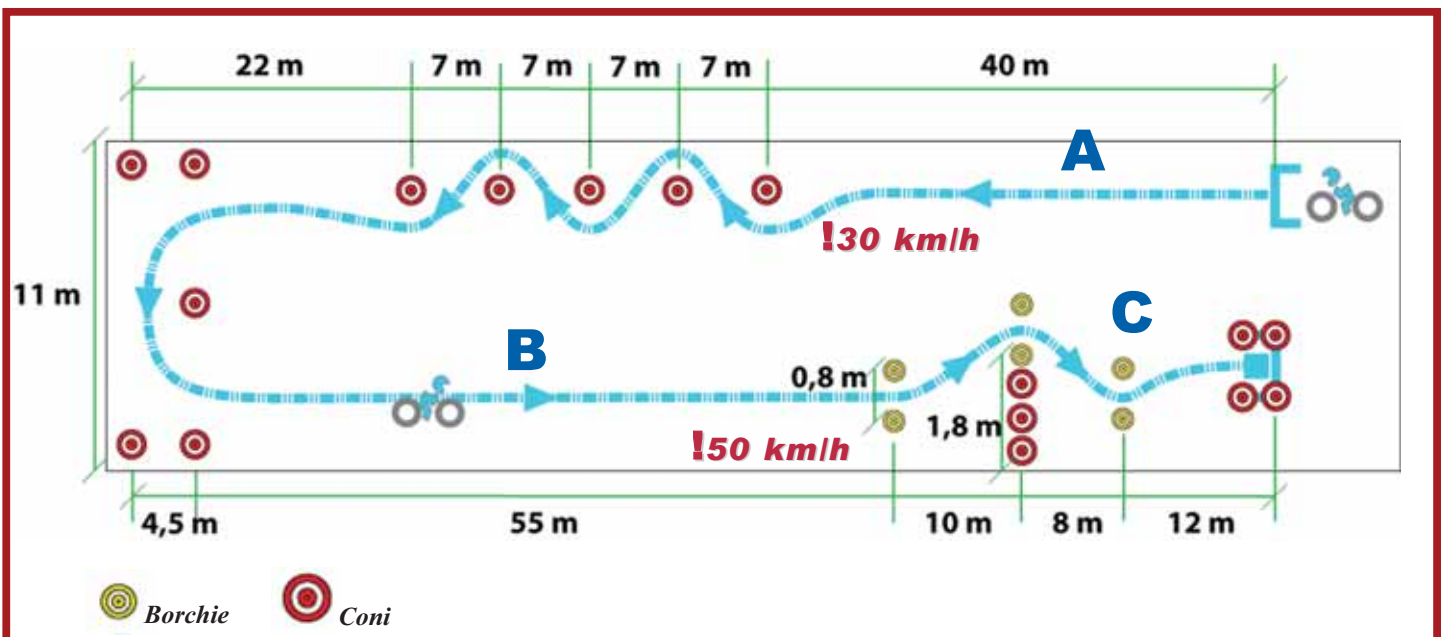
Dal decreto:

"Almeno due manovre da eseguire ad una velocità più elevata, di cui una in seconda o terza marcia, ad una velocità di almeno 30 km/h, ed una volta ad evitare un ostacolo ad una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare la posizione sul motociclo, la direzione dello sguardo, l'equilibrio, la tecnica di virata ed la tecnica di cambio delle marce".

3) **Saper effettuare una frenata di emergenza a 50 km/h**

Dal decreto:

"Frenata: devono essere eseguite almeno due frenate di prova, compresa una frenata d'emergenza ad una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare il modo in cui vengono impiegati il freno anteriore e quello posteriore, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo".



In Spagna, per quanto riguarda le nuove prove obbligatorie, i candidati alla patente A devono fare l'esame seguendo uno schema di questo tipo. C'è lo slalom da affrontare a 30 km/h (percorso A), poi un ostacolo da evitare (percorso B) e infine la frenata di emergenza (percorso C).

I nuovi esami con la moto come si devono fare?

Secondo le nuove disposizioni, tutti gli esami per la patente A1 e A “dovrebbero” prevedere anche le nuove prove; diciamo “dovrebbero” perché, fino a quando non saranno date delle precise disposizioni agli Uffici Provinciali, nulla verrà modificato. L'adeguamento alle nuove regole non sarà facile: ci sono nuove piste da omologare (dovranno essere più lunghe degli attuali 25 metri) e nuovi addestratori da formare. **Come controllerà l'esaminatore la velocità di una moto?** La cosa più semplice, ma anche quella più approssimativa, sarebbe quella di utilizzare un semplice cronometro, visto che lo spazio e la velocità sono noti.

Ma la tecnologia attualmente dispone di

molto altri strumenti di rilevazione: si potrebbe installare sulla moto un misuratore di velocità: raggiunta la velocità prefissata (30 o 50 km/h) il dispositivo potrebbe emettere un adeguato segnale sonoro. In alternativa, sul principio dei “vecchi” autovelox, si potrebbero installare all'inizio e alla fine del tracciato delle fotocellule a luce infrarossa. Non sarebbe da scartare l'idea di rilevare la velocità tramite un ricevitore GPS, di cui sono dotati i navigatori satellitari, integrato con un semplice modem, al fine di trasmettere i dati all'esaminatore.

Un'altra domanda sorge spontanea: ma se gli esami che si stanno effettuando adesso non sono conformi alla normativa comu-

nitaria, le patenti rilasciate ora potrebbero essere valide solo sul territorio nazionale? È già successo in passato, per le patenti A conseguite in Italia tra l'1/1/86 e il 25/4/88.

Il nostro augurio è che le novità vengano recepite il prima possibile, non solo per essere finalmente allineati agli altri Paesi europei, come la Spagna, ma anche per valorizzare ancora di più la professionalità dell'istruttore.

Non dimentichiamoci infatti che la maggior parte delle patenti A in Italia sono conseguite ancora da privatisti, evidentemente perché con il “fai da te” l'esame oggi si può superare fin troppo facilmente.

Per avere una dimostrazione pratica dell'esame, sul nostro sito (<http://www.patente.it/Notizie/081103.htm>) abbiamo pubblicato un video della prova così come avviene in Spagna.

Uno per tutti e Tutti per uno



È una frase che da tempo è sulla bocca di tutti, negli ambienti SIDA. È ormai da qualche anno infatti che i responsabili di SIDA hanno scelto la strategia che prevede **un solo nucleo operativo per realizzare tutti i prodotti**, informatici e cartacei, **richiesti dai titolari di autoscuola**. Oggi questo paga molto: lo si vede nei prodotti editoriali e informatici di SIDA, completamente gemelli uno dell'altro.

Un processo fortunato ma realizzabile solo con il lavoro quotidiano, gomito a gomito, di redattori e informatici. Un processo tanto valido al punto che i colleghi concorrenti stanno cercando di rincorrerlo. Ecco quindi che compaiono le alleanze più disparate: informatici che prendono accordi con editori, editori che affidano del lavoro esterno ad informatici, e così via.

Strategie sperimentate da noi nei primi anni di attività, ma presto accantonate perché fonte di problemi insormontabili.



La nostra insegna SIDA-Autosoft, INFORMATICA ed EDITORIA: una sola struttura per tutti i prodotti

La struttura si completa con la valida collaborazione dei nostri collaboratori commerciali, gli “angeli custodi” delle autoscuole, a disposizione dei clienti tutto il giorno e in tutta Italia. “Angeli custodi” perché sanno venire in aiuto quando serve, sanno consigliare per il meglio, sanno essere consulenti ma anche tecnici, quando necessario.

Ecco il perché della nascita di una nuova sede più grande, che prevede un solo complesso per realizzare software e libri.

SIDA è informatica ed editoria, e l'abbiamo voluto specificare anche nell'insegna della sede stessa.

L'insegnante ha così la possibilità di lavorare con materiale completamente identico a quello che il candidato troverà nei supporti che ha a disposizione per l'esercitazione



Alcuni consulenti commerciali di SIDA. I vostri angeli custodi!

Dal 1986 la tua soluzione completa

Per i conducenti professionali non lasciare che ci pensino gli altri!!!

SIDA ti fornisce i supporti adatti per:

CQC

Carta di qualificazione del conducente

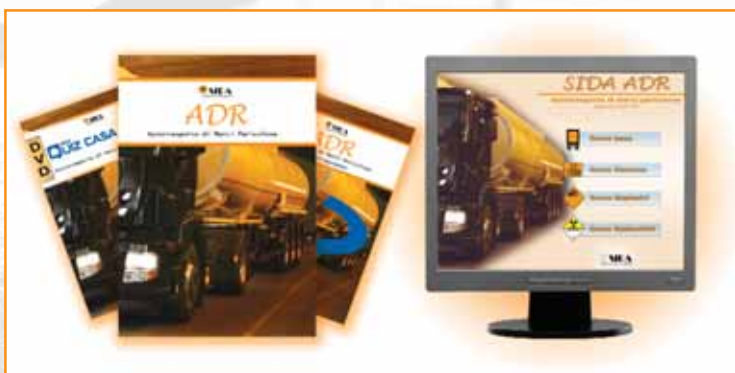
Manuale + Recupero Punti
Software Coordinato



ADR

Autotrasporto Merci pericolose

Manuale + Quiz per Argomento
+ Cd Quiz Casa
Software Coordinato



APC

Accesso alla professione per l'autotrasporto di merci e viaggiatori

Manuale + Quiz per Argomento
+ Cd Quiz Casa + Esercitazione su Casi Pratici
Software Coordinato



Il nuovo strumento tecnologico per le scuole guida

Una curiosa soluzione per non rinunciare alle innovazioni in tempo di crisi: il muro della tua aula diventa una "lavagna virtuale", un vero e proprio video interattivo.

In alternativa alla Smart Board, una "lavagna virtuale" con le stesse funzionalità ma con un costo decisamente più interessante!



Nuova lavagna, piccola o grande, sempre allo stesso costo



- Non occupa spazio.
- Non servono opere di muratura.
- Non servono supporti speciali.
- Viene utilizzata anche con un normale proiettore, quello che magari esiste già in autoscuola!



- Con il programma di disegno integrato di SIDA la nuova tecnologia è ancora più semplice da usare
 - Non serve imparare a utilizzare la lavagna interattiva: ci pensa SIDA!
 - SIDA infatti utilizza i propri comandi per disegnare sulla lavagna e utilizzarla è ancora più semplice
- La metti dove vuoi perché il muro diventa una lavagna tecnologica di facile utilizzo

Particolare dei comandi di disegno in SIDA

Informazioni tecniche al meeting SIDA di Milano

Lo scorso 25 ottobre, nel capoluogo lombardo, ha avuto luogo un incontro tecnico tra i titolari di SIDA e i rappresentanti di Unasca, Arca e Confedertaai alla presenza di un folto pubblico. Scopo del meeting: dare delle informazioni molto pratiche a tutte le autoscuole interessate a recepire nel modo più opportuno le innovazioni di settore.



I relatori presenti al Meeting SIDA a Milano, da sinistra a destra: Orazio Mannarino (Confedertaai), Mario Forneris (Unasca), Pino Russo (Arca) e i titolari di SIDA Eric Bastioli e Daniele Filippi.

Le autoscuole presenti hanno, per così dire, avuto un assaggio diretto delle principali novità di cui le associazioni avrebbero poi discusso più ampiamente nei loro rispettivi convegni nazionali.

Si sono infatti avuti, le settimane dopo, il congresso romano di Arca, il 15 e 16 novembre, e sempre a Roma, il congresso di Unasca (il 22 e 23/11) e la convention di Confedertaai (il 29 e 30/11).

L'elemento in comune a tutti gli eventi è stato questo: la presenza del pubblico è stata sempre molto folta, segno che le autoscuole si sentono sempre più protagoniste dei cambiamenti in atto, e lo stanno dimostrando con la loro partecipazione attiva.



“ Sui temi più di attualità, il confronto è stato serrato ”

Sabato 25 ottobre 2008, dunque, sono stati presenti come relatori i rappresentanti delle principali associazioni di categoria delle autoscuole. Per Unasca, il segretario autoscuole Mario Forneris e in sala il presidente onorario Giorgio Resta, per Arca il presidente Pino Russo e in sala il segretario autoscuole Paolo Crozzoli e la vicepresidente Elena Lenarduzzi, per Confedertaai il segretario autoscuole Orazio Mannarino e in sala il segretario provinciale di Roma Paolo Colangelo. Questi i temi affrontati.

Decreto insegnanti/istruttori

Pino Russo ha esordito proponendo alle altre due associazioni, in merito al decreto insegnanti/istruttori di cui si aspetta la pubblicazione da parecchi mesi, di fare un'interrogazione parlamentare comune, allo scopo di sollecitare con maggiore fermezza un'accelerazione dei tempi legislativi. Forneris ha poi aggiunto che questo decreto è fermo all'Ufficio Legislativo perché è stata richiesta una specializzazione agli psicologi coinvolti nella formazione dei docenti. Prevede però la firma di Matteoli a breve, ed il passaggio al Consiglio di Stato per i successivi tre mesi.

Dopo questo iter il decreto dovrebbe essere pronto per la pubblicazione in Gazzetta. Rimane ferma la convinzione di Unasca di non chiedere il ripristino del vecchio regolamento, ma di portare piuttosto avanti il nuovo decreto, concepito per imporre una maggiore qualificazione al personale insegnante delle autoscuole. Unasca accoglie la proposta di Arca di collaborare per sollecitare la pubblicazione di questo decreto.



Nuovo regolamento autoscuole

Arca comunica che la prima bozza di questo regolamento è già nota, ed è già chiaro quale sarà il materiale didattico necessario e quali saranno i veicoli da utilizzare; rimane ancora da approfondire il ruolo dei cosiddetti "centri di istruzione interprovinciali".

Corsi per la carta di qualificazione del conducente nelle autoscuole

Russo fa presente che sia le autoscuole sia gli utenti trovano notevoli difficoltà a recepire questa innovazione, per l'imposizione di un orario troppo vincolante che viene a condizionare pesantemente il costo finale dei corsi.

Ritiene comunque importante fare partire i corsi, anche a costo di qualche sacrificio economico, per dare un segnale positivo alle istituzioni che hanno promosso la riforma e credono nel ruolo formativo delle autoscuole.

Si rivolge soprattutto ai centri di istruzione, affinché si attivino per richiedere il nulla osta e cominciare con i corsi.

Forneris è sulla stessa linea di pensiero, e propone di delegare soprattutto la parte pratica ai centri di istruzione: **importante non dare l'impressione di voler delegare questa attività agli enti di autotrasporto.**

Con la pubblicazione di una norma che introdurrà la formazione accelerata (di 140 ore anziché 280) il progetto corsi è ancora più fattibile, tanto è vero che molte autoscuole hanno già ottenuto il nulla osta dei SIIT (ora Direzioni Generali Territoriali).

Direttiva 2008/65/CE

Questa direttiva ribadisce i contenuti della precedente direttiva sulle patenti, e soprattutto sottolinea la necessità di istituire un esame pratico per le patenti A più difficile, con prove di frenata e di tenuta di strada basate anche sul rispetto di velocità minime a 30 e 50 km/h. Russo però manifesta delle perplessità in merito all'effettiva realizzazione di questi esami: ci sono le piste adatte? e gli esaminatori come potranno verificare la velocità effettiva? Forneris e Mannarino si dimostrano favorevoli al cambiamento e soprattutto invitano tutti i colleghi a guardare a queste novità in positivo, perché consentono di preparare meglio i futuri motociclisti. Mannarino ricorda anche che attualmente sono molti i privatisti che conseguono la patente A in autonomia, senza avvalersi delle auto-scuole, mentre con questa riforma le auto-scuole avrebbero maggiori opportunità di farsi conoscere ed apprezzare.

In Spagna la riforma è già partita con ottimi risultati; invita gli istruttori a esercitarsi e a prepararsi per tempo.

Esami informatizzati in conto privato

Arca e Unasca concordano sul fatto che è arrivata l'ora di attivarsi, per lo meno è arrivato il momento di valutare la possibilità di ospitare esami in sede cominciando ad analizzare le caratteristiche degli spazi disponibili. Unasca sottolinea la precisa volontà del Ministero di fare lo "switch off" (spegnimento) del sistema cartaceo il prossimo 4 maggio 2009, e di appoggiarsi alle sedi esterne alla Motorizzazione soprattutto in quelle zone dove effettivamente è necessario. A livello provinciale, la presenza di aule in conto privato sarà decisa dal direttore dell'UP con le associazioni di settore e la Direzione Generale Territoriale.

Rimangono ancora da affrontare le questioni della "pubblicità" degli esami e della loro trasparenza, e del possibile utilizzo dell'aula d'esame anche come aula di lezione. Il Ministero non ha detto di no, anche se rimane il problema di "blindare" il sistema per impedire ogni tentativo di manomissione. SIDA assicura che la tecnologia disponibile attualmente permette questa blindatura, ed anche a costi accessibili. I responsabili di SIDA hanno poi dato una dimostrazione tecnica dei prodotti editoriali per la CQC e ampie informazioni tecniche sulle aule informatizzate, a partire dalle procedure da seguire fino ad arrivare ai costi finali di realizzazione.

L'odissea APC continua...

...e lo spauracchio dei casi pratici continua ad aleggiare sulla testa dei candidati all'esame. Vediamo quali sono i problemi più ricorrenti, e come potrebbero essere risolti.

Il problema dello svolgimento dei casi pratici, come accadeva per i temi che si facevano a scuola, è che la correzione è soggettiva ed inoltre i casi che vengono presentati sono soggetti a varie interpretazioni; l'unico punto fermo è quindi la normativa, ma districarsi in un campo così vasto e complesso non è facile, e richiede molto tempo.

È qui che arrivano le case editrici, proponendo – almeno nel caso di SIDA – svolgimenti sintetici e facili da memorizzare (ricordiamo che i temi sono 58 per il vecchio listato e 90 per il nuovo!). Certo è che anche le case editrici non sono infallibili, anche se con tutta la buona volontà e la preparazione dei professionisti a cui si rivolgono, qualche imprecisione, soprattutto in una materia così ostica, può scappare; inoltre ogni svolgimento può essere interpretato in più modi e quindi svolto in maniera diversa, basti pensare ai casi in cui viene richiesto di redigere un prospetto dei tempi di guida, scegliendo di impiegare un numero di autisti che può variare.

Per garantire un giudizio oggettivo, quindi, in fase di correzione le Province dovrebbero affidarsi ai testi più autorevoli che ci sono in circolazione (per risparmiare tempo senza addentrarsi nella normativa)

e confrontarli, tenendo presente tutte le diverse e possibili soluzioni e non limitarsi a un solo editore.

Questa è la procedura che segue, per esempio, la Motorizzazione Civile di Milano, davvero precisa anche nella procedura burocratica da seguire. È infatti uno dei pochi uffici che effettivamente, come prevede il decreto del 14/01/2008, dà la possibilità ai respinti, che hanno presentato la prima domanda entro il 31 luglio 2008, di ripetere l'esame sui quiz e i casi pratici del primo listato.

Ricordiamo infatti che l'art. 8 del decreto del 14/01/2008 è chiarissimo in merito,

specificando che "dal 1° agosto 2009 è abrogato il decreto n. 162 del 25 marzo 2004" cioè il decreto relativo al primo listato; fino a quel momento quindi i quiz vecchi possono e devono essere sottoposti ai candidati che hanno presentato domanda prima del 1° agosto 2008, anche se vengono respinti.

D'altronde, come sempre, quello che deve essere applicato, ancora prima della norma, è il buon senso: questi candidati si sono preparati su determinati quiz, sarebbe davvero sadico fargli studiare tutto il nuovo listato!



La zattera della Medusa, Théodore Géricault

Attestato APC nazionale o internazionale? Il Ministero ha risposto

L'associazione Arca di Napoli ha sottoposto al Ministero un quesito di interesse generale, relativo a quale tipo di attestato – nazionale o internazionale - deve conseguire l'insegnante di teoria che intende svolgere le ore di docenza pertinenti all'esperto di organizzazione aziendale. Ecco la risposta:



**Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale
Direzione Generale per la Motorizzazione**

Codesta Associazione ha chiesto se gli insegnanti di teoria, per poter svolgere attività di docenza nei corsi in oggetto, relativamente alla parte del programma affidata all' "esperto di organizzazione aziendale", devono conseguire l'attestato di idoneità professionale per autotrasporto solo "nazionale" o anche "internazionale". Nel merito, occorre considerare che il decreto del Ministro dei Trasporti 7 febbraio 2007 ha individuato le figure professionali più qualificate per svolgere i corsi di formazione iniziale e periodica per i conducenti professionali, in considerazione della ampiezza e complessità del programma fissato dalla direttiva 2003/59/CE. Poiché detto programma ricomprende anche argomenti che rivestono un ambito "internazionale" (ad es. autorizzazioni al trasporto internazionale, lettera di vettura internazionale, attraversamento delle frontiere) è necessario che gli insegnanti di autoscuola che intendano svolgere i corsi in oggetto abbiano conseguito l'attestato di idoneità professionale per autotrasporto sia "nazionale" che "internazionale".

Il Direttore Generale Dott. Arch. Maurizio Vitelli



● Il convegno del 15 novembre a Roma

...così come rilevato dal sito internet www.arcaaassociazione.it

Forte anche della sua recente fusione con l'associazione ASIAC, questa giovane e promettente associazione presieduta da Pino Russo ha le idee molto chiare sui programmi da seguire per il prossimo triennio, e le ha illustrate nel corso del convegno del 15 novembre a Roma, che ha visto la partecipazione di autorevoli rappresentanti della Direzione Generale M.C.T.C., del Direttore Generale Architetto Maurizio Vitelli, della Dott.ssa Liliana Scarpato e di molti Direttori di U.P del DTT.

Cosa bisogna fare, quindi? Per gli studi di consulenza, secondo Arca è urgente la valorizzazione delle loro attività, e la

ricerca di nuovi canali lavorativi, mentre per le autoscuole rimane prioritario impegnarsi per il varo definitivo del Decreto Insegnanti e Istruttori.

La formazione per la circolazione stradale deve essere svolta dai professionisti della materia. Partendo da questo principio, l'associazione si attiverà per: sostenere il progetto della "Guida accompagnata"; avviare il processo di trasformazione del CIG in patente AM con conseguente istituzione dell'esame di guida; modificare la normativa sui corsi di recupero punti (inserendo la limitazione per i conducenti coinvolti ad un massimo di un corso all'anno, oppure, in alternativa inserire un

esame finale); proporre che il foglio rosa sia rilasciato dopo l'esame teorico, eccezione fatta per coloro che possono dimostrare di aver seguito un corso di preparazione presso un'autoscuola; estendere le procedure informatiche (stampa degli statini d'esame, dei verbali d'esame, dei tagliandi di convalida patente, dei duplicati patenti, delle CQC). Arca vuole partecipare direttamente anche alla stesura dei nuovi quiz per le patenti superiori, i CQC e le patenti A-B, e alla modifica dei quiz relativi agli esami di revisione patente. A tale proposito ha istituito una commissione di esperti ed ha consegnato al Direttore Generale Vitelli, proprio in occasione del convegno romano, una bozza dei quiz per il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente.



CLUBBA



CLUB BARCELO'
CAYO LARGO
CUBA

PARTENZA:
SABATO
21 MARZO
2009

Trattamento All Inclusive
Partenza da
Milano Malpensa
con BLU PANORAMA
Volo Diretto CAYO LARGO
Durata trasferimento
aeroporto - hotel: 15 min

SIDA TROPICAL²⁰⁰⁹

Per tenersi informati, per aggiornarsi, per lavorare con entusiasmo!!

In compagnia di alcuni componenti delle associazioni di categoria si parlerà
dei temi più attuali del momento

1 SETTIMANA - Euro 1.210

quota individuale di partecipazione
in doppia standard

2 SETTIMANE - Euro 1.630

quota individuale di partecipazione
in doppia standard

Da aggiungere:

Euro 230

supplemento camera singola a settimana
(numero limitato)

Euro 110,00

costi accessori per persona (tax apt, visto ingresso,
assicurazione medico, bagaglio, NO annullamento)

Euro 50,00

Assicurazione ANNULLAMENTO, facoltativa, da stipulare
esclusivamente al momento della prenotazione, non
rimborsabile in qualsiasi caso.

Condizioni assicurative FILO DIRETTO ASSICURAZIONI

La quota comprende:

- Volo ITC Blu Panorama a/r in classe economica
- Trasferimento di gruppo da Apt a Htl
- Soggiorno formula All Inclusive
- Welcome drink di benvenuto all' arrivo in hotel
- Assistenza Tour Operator in aeroporto e hotel
- PREZZO BLOCCATO
- NESSUN ADEGUAMENTO CARBURANTE
- NESSUN ADEGUAMENTO VALUTARIO

La conferma di partecipazione dovrà essere effettuata
direttamente a:

Agenzia Viaggi Cecco en Voyage "Le Marmotte"
V.le Amendola 19 21016 Luino

Riferimento gruppo SIDA, chiedi di:

MORENO FOCHI

mail: moreno@lemarmotte.it

Tel 0332 536801 Fax. 0332 511842

INVITA ANCHE PARENTI E AMICI





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

Bea Logic - Lenna Francesco
 uff. 042/72104
 francesco.lenna@lenna.it

SIE srl - Gentile Gaetano
 uff. 051/4076142 cell. 349/5758912
 ggentile@sie.it



La sede Sida AutoSofi Multimedia srl



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

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

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

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



Ethere - Ferdinando Pavesi
 uff. 0881/366957 cell. 338/3265111
 info@ethere.it

Softown - Marseglia Francesco
 uff. 0823/846398
 www.softown.it - info@softown.it

Tecnoservice - Albano Corrado
 uff. 099/4792052 cell. 347/5002029
 bremal@tin.it

Mc Office - Capparoni Marco
 uff. 081/7576475 cell. 349/2246033
 mcoffice.sida@virgilio.it

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

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

Numero verde gratuito: 800 910 543

La nostra rete di assistenza e consulenza IN TUTTA ITALIA