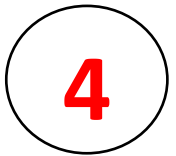


SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
 Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna
Dipartimento Tecnico Patrimoniale

Istituto delle Scienze Neurologiche
 Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico

N° Progr.



CONSEGNA

VERIFICA/VALIDAZIONE/APPROVAZIONE

DATA E PROT

22 SET. 2018 N. 114916

DATA E PROT

TIMBRI E FIRME DI ATTESTAZIONE DELLA VERIFICA/VALIDAZIONE

SERVIZIO DI OTTIMIZZAZIONE DELLA FLOTTA, NOLEGGIO A LUNGO TERMINE SENZA CONDUCENTE DI AUTOVEICOLI DESTINATI AL SERVIZIO DI CAR SHARING AZIENDALE, CON SERVIZIO DI GESTIONE FLOTTA PER 430 AUTOVEICOLI. APPALTO VERDE

SPAZIORISERVATO PER APPROVAZIONE TITOLO EDILIZIO

N° PROGRESSIVO ELABORATO



PROGETTO

ING. LAURA TOMMASINI

COLLABORAZIONE

MATTEO SANTAMARIA [MOBILITY MANAGER]

PROPRIETÀ

**AZIENDA USL
 DI BOLOGNA**

**DELEGATO CON DELIBERA
 N. 275 DEL 26/10/2016**

**IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
 TECNICO PATRIMONIALE
 (Ing. Francesco Rainaldi)**

DIRETTORE GENERALE

Dott. Chiara Gibertoni

RESPONSABILE PROCEDIMENTO

PRESIDIO:

COLLABORATORE/ESTENSORE

EDIFICIO:

CODICE EDIFICIO

PIANO:

DIREZIONE LAVORI

ELABORATO:

RELAZIONE TECNICA

CODICEPROG.

ELAB N.

RT

SOSTITUISCE IL N.

SOSTITUITO DAL N.

ARCHIVIO USL N.

DATA

SETTEMBRE 2018

FILE

REFERENTE AMMINISTRATIVO

Dott.ssa

Arianna Laurenti

AGGIORNAMENTI

1

3

2

4

PREMESSA

L'Azienda USL di Bologna intende affidare all'esterno la gestione della flotta aziendale e realizzare un progetto di "car sharing" degli autoveicoli utilizzati per lo svolgimento delle funzioni e dei servizi dell'Azienda, con esclusione degli autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale quali autoambulanze e automediche.

È previsto lo svecchiamento del parco auto aziendale, con sostituzione dei veicoli di proprietà obsoleti con altri a noleggio a lungo termine.

Nel contratto saranno quindi compresi:

- Fornitura di autoveicoli con contratto di noleggio a lungo termine senza conducente;
- Gestione della flotta.

Fornitura di veicoli a noleggio

Sarà prevista la fornitura di autoveicoli a noleggio in sostituzione:

- dei veicoli di proprietà immatricolati prima del 2013, in più scaglioni ma comunque entro i primi due anni di contratto,
- dei veicoli attualmente a noleggio con altri fornitori, al momento della scadenza del contratto di noleggio.

I veicoli forniti saranno di tipologia analoga a quelli sostituiti (auto, furgone, ecc.), ma con alimentazione possibilmente a basso impatto ambientale (elettrica/metano);

Il numero effettivo dei mezzi forniti sarà determinato attraverso uno studio di utilizzo dei veicoli da effettuare, da parte dell'aggiudicatario, attraverso i dati raccolti con sistema informativo.

Lo studio dovrà essere disponibile dopo i primi sei mesi di contratto e aggiornato ogniqualvolta si preveda la fornitura di nuovi veicoli.

Servizi di gestione flotta compresi nel contratto

La gestione della flotta riguarderà tutti i veicoli:

- a noleggio a lungo termine forniti dall'aggiudicatario;
- a noleggio a lungo termine con contratti già in essere con altri fornitori;
- di proprietà dell'Azienda USL;
- in comodato all'Azienda USL da altri enti;

e comprenderà:

- ▶ Gestione con sistema informativo
- ▶ Sistema di localizzazione GPS
- ▶ Sistema di prenotazione dei mezzi via web e accesso ai veicoli con "chiave elettronica" (quando possibile nei veicoli di proprietà o in comodato)
- ▶ Gestione pneumatici estivi/invernali
- ▶ Servizio pronto intervento e auto sostitutiva
- ▶ Revisioni
- ▶ Manutenzione ordinaria (esclusi veicoli a noleggio di altri fornitori)
- ▶ Manutenzione straordinaria (esclusi veicoli a noleggio di altri fornitori) ("extracanone" per veicoli di proprietà dell'AUSL o in comodato)

Solo per i veicoli forniti a noleggio a lungo termine dall'aggiudicatario:

- ▶ Pagamento Tassa di proprietà
- ▶ Assicurazione

Per i veicoli elettrici:

- ▶ Sola fornitura delle colonnine di ricarica, almeno nel numero necessario per ricaricare contemporaneamente tutti i veicoli forniti, e della tipologia (a muro, colonnina, da interno/esterno, ecc.) adatta al luogo di installazione.

Esclusioni

Rimarranno a carico dell'Azienda USL e non compresi nell'oggetto del contratto esclusivamente:

- ▶ il combustibile per tutti i veicoli
- ▶ l'energia per la ricarica dei veicoli elettrici
- ▶ l'installazione delle stazioni di ricarica, fornite dall'aggiudicatario, nelle sedi dove saranno ubicati i veicoli elettrici
- ▶ la tassa di proprietà e l'assicurazione per i veicoli di proprietà dell'Azienda USL o in comodato

Rimarranno a carico dei fornitori dei veicoli a noleggio a lungo termine con contratti già in essere e per tali veicoli:

- ▶ la tassa di proprietà e l'assicurazione
- ▶ la manutenzione ordinaria

OBIETTIVI

I risultati attesi dal progetto sono:

- Ottimizzazione della flotta
- Gestione più efficiente
- Maggiore sicurezza
- Riduzione dei costi energetici e ambientali;
- Monitoraggio dell'uso corretto dei mezzi;

Ottimizzazione della flotta

Parco auto attuale

| | anno immatricolazione | Nr | Nr > 10 anni |
|---------------------------|----------------------------------|------------|--------------|
| PROPRIETA' | ≤ 2000 | 46 | 189 |
| | 2001 ≤ anno ≤ 2004 | 94 | |
| | 2005 ≤ anno ≤ 2008 | 49 | |
| | 2009 ≤ anno ≤ 2012 | 69 | |
| | 2013 ≤ anno ≤ 2016 | 31 | |
| | Totale proprietà | 289 | |
| SPECIALI | ≤ 2000 | 1 | 3 |
| | 2001 ≤ anno ≤ 2004 | 2 | |
| | Totale speciali proprietà | 3 | |
| COMODATO | 2005 ≤ anno ≤ 2008 | 5 | 5 |
| | 2009 ≤ anno ≤ 2012 | 1 | |
| | 2013 ≤ anno ≤ 2016 | 2 | |
| | Totale comodato d'uso | 8 | |
| NOLEGGIO | 2014 | 50 | |
| | 2017 | 15 | |
| | 2018 | 65 | |
| | Totale noleggio | 130 | |
| Totale complessivo | | 430 | 194 |

È prevista la **sostituzione progressiva dei veicoli di proprietà** dell'Azienda con vetture a emissioni basse/nulle (metano/elettriche quando possibile) fornite a noleggio a lungo termine

Ciò consentirà lo svecchiamento del parco auto che attualmente conta quasi 200 vetture immatricolate prima del 2008.

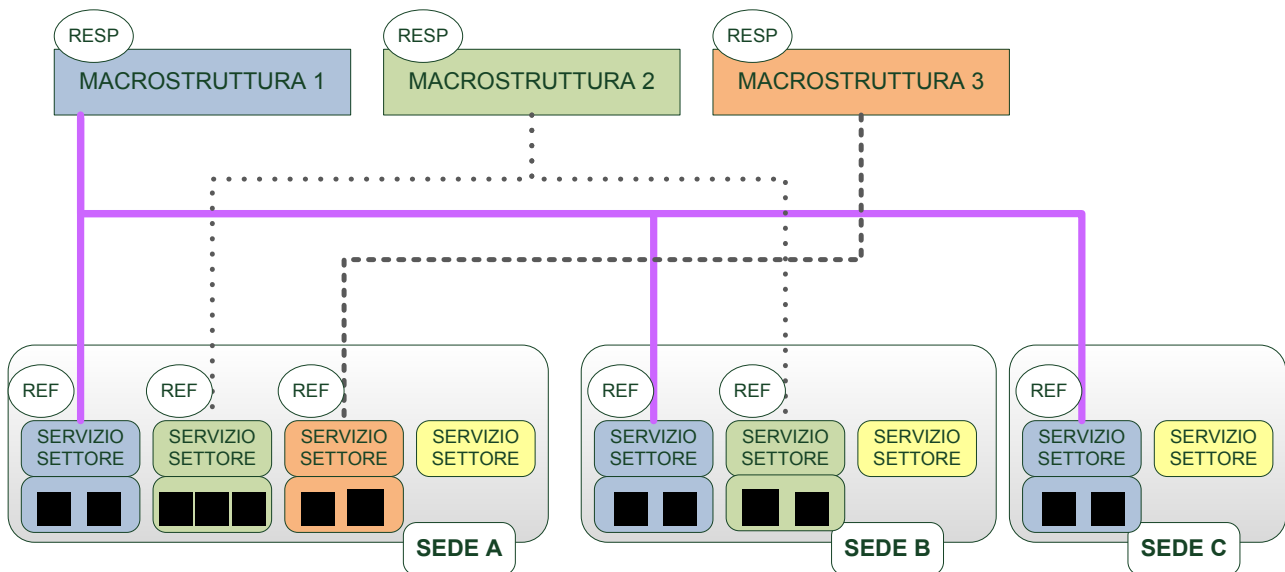
In particolare 140 risultano immatricolate prima del 2004 e sono particolarmente inquinanti (conformi a normativa inferiore a Euro 4).

È prevista inoltre la sostituzione, al termine dei relativi contratti, dei veicoli con contratto di noleggio a lungo termine già attivi con altri fornitori, sempre con vetture a emissioni basse/nulle (metano/elettriche quando possibile) fornite a noleggio a lungo termine

Il numero complessivo di veicoli effettivamente necessari sarà determinato rilevando, mediante sistema informativo, l'utilizzo effettivo di ogni vettura.

Criticità della attuale organizzazione

Attualmente i veicoli aziendali vengono assegnati ai servizi/settori appartenenti ai vari dipartimenti su loro richiesta in sede di budget. In ciascuna sede, ciascun servizio assegnatario utilizza e gestisce esclusivamente i propri veicoli secondo lo schema seguente.



Tale sistema crea le seguenti criticità:

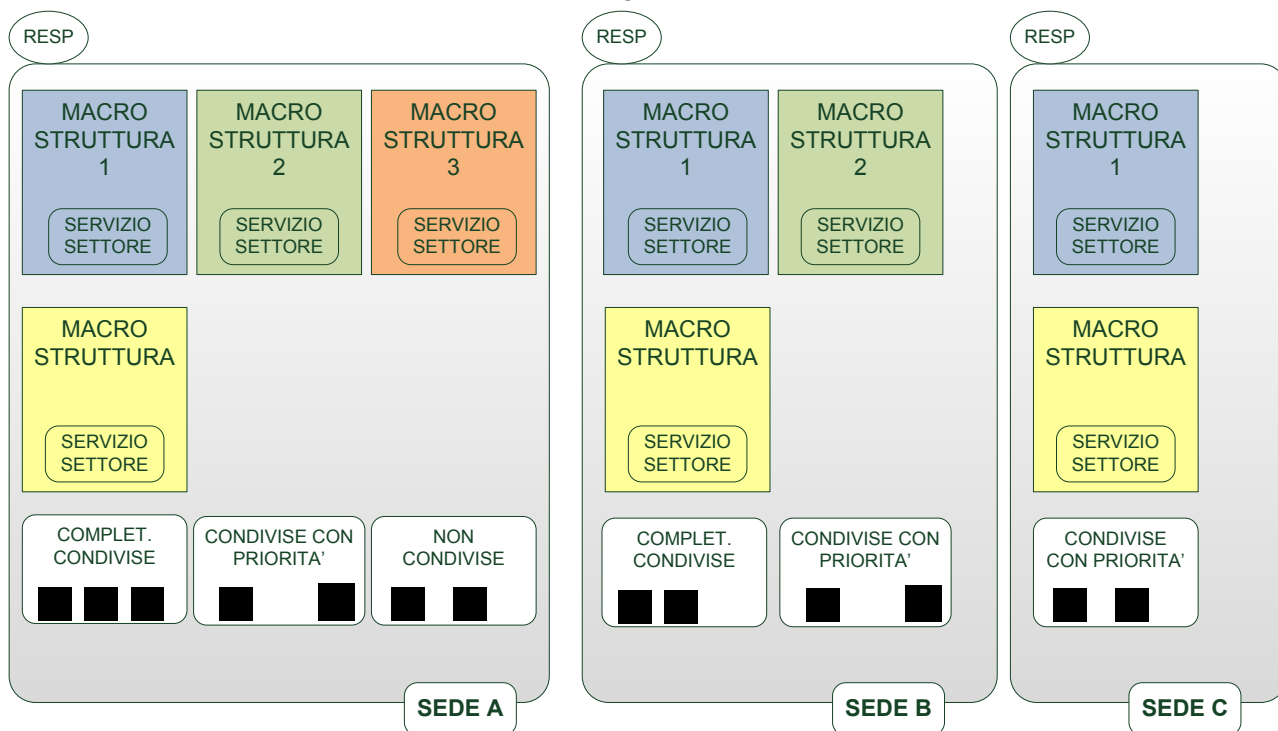
- In diverse sedi vengono utilizzati contemporaneamente solo una parte dei veicoli disponibili a causa della mancata condivisione fra i servizi assegnatari; di conseguenza il numero di veicoli presenti in diverse sedi è superiore a quello effettivamente necessario
- Se i veicoli assegnati ad un servizio sono insufficienti lo stesso non può utilizzare quelli assegnati ad altri servizi;
- Il servizio assegnatario non concede volentieri i veicoli ad altri servizi/soggetti in quanto non è facile definire le responsabilità e le incombenze e poi non vuole ridurre la disponibilità dei propri veicoli; Le forme integrate di condivisione con altri servizi con le modalità attuali (prevedono la presenza fisica dell'assegnatario al momento della consegna delle chiavi con relativo modulo compilato).
- Se un servizio/soggetto non assegnatario di veicoli ha bisogno di un veicolo per esigenze di servizio (anche se saltuarie) non riesce ad utilizzare i veicoli eventualmente disponibili nella sua stessa sede o in quella limitrofa perché non ha il permesso del servizio assegnatario o perché non sa che ci sono veicoli disponibili (quindi ricorre all'uso di taxi, auto privata);
- Il sistema attuale di gestione e acquisizione dati, basato esclusivamente sui chilometri effettuati, non consente di verificare il reale tasso di utilizzazione dei veicoli assegnati. Infatti, ci possono essere servizi che utilizzano i veicoli in maniera frequente ma con limitata percorrenza (chilometraggio basso) e altri con bassa frequenza d'uso ma percorrenze elevate. Inoltre, il chilometraggio non ci informa sulla reale necessità d'uso del veicolo anche se questa è di carattere saltuario;
- La difficoltà a dimostrare la sottoutilizzazione dei veicoli in un servizio rende problematico spostare i veicoli da un servizio con eccesso di veicoli ad un altro che invece richiede un

potenziamento della dotazione; inoltre non si hanno elementi per dimostrare eventualmente se la richiesta è eccessiva;

- Il sistema di registrazione dell'uso del veicolo attualmente avviene mediante foglio cartaceo presente all'interno del veicolo o conservato nella sede di utilizzo, in cui l'utilizzatore registra: data, nominativo, ora prelievo e restituzione, km iniziali e finali.
- Sarebbe prevista la registrazione manuale dei dati nel sistema MAP che però non avviene per tutti i servizi per mancanza di operatori essendo attività molto dispendiosa in relazione ai tempi
- ogni macrostruttura/servizio ha un sistema di gestione e controllo dei veicoli diverso e alcune macrostrutture non hanno nemmeno un sistema di gestione codificato;
- la manutenzione programmata/riparazioni è seguita nei vari servizi assegnatari da referenti diversi con gestione poco organizzata e con procedure diverse; i referenti sono spesso di operatori sanitari (infermieri) che lamentano che tali incombenze non rientrano tra le attività di competenza.

"Car sharing": sistema di gestione con veicoli condivisi per sede

Tutto ciò premesso, al fine di superare le suddette criticità, mediante l'appalto verrà implementato un sistema di "car sharing" imperniato sulla condivisione dei veicoli aziendali fra le articolazioni organizzative ubicate nella stessa sede aziendale (o fra sedi limitrofe) che permetta quindi l'ottimizzazione della flotta, come da schema seguente.



I veicoli presenti in ciascuna sede possono essere gestiti in tre diverse modalità:

- **completamente condivisi:** veicoli che possono essere condivisi senza riserve particolari;
- **condivisi con priorità di gestione:** veicoli da riservare prioritariamente ad un particolare servizio/attività in determinati giorni od orari; completamente condivisi in altri;
- **non condivisi:** veicoli appartenenti a servizi/attività di natura continuativa e sistematica o che sono attrezzati con particolari dotazioni.

La responsabilità del corretto utilizzo dei veicoli è attribuita ad un unico "Responsabile di sede".

In questa ipotesi, quindi, i veicoli da inserire in *car sharing* non sono più assegnati in gestione ai vari servizi presenti in una sede aziendale ma sono a disposizione in maniera condivisa fra tutti i servizi/operatori autorizzati presenti nella stessa.

Risulta quindi possibile:

- assicurare un tasso di utilizzazione ottimale dei veicoli al fine di ridurre fenomeni di sottoutilizzazione o insufficiente dotazione dei veicoli fra le articolazioni organizzative che ne hanno necessità;
- soddisfacimento completo del fabbisogno di mobilità di servizio;
- soddisfacimento delle saltuarie esigenze di spostamento di operatori appartenenti a servizi attualmente non assegnatari di veicoli aziendali.

Gestione più efficiente

L'appalto consentirà maggiore efficienza nella gestione dei veicoli in quanto permetterà di:

- assicurare il controllo e l'analisi costante e puntuale dell'utilizzo dei veicoli aziendali, automatizzando e snellendo le procedure amministrative di raccolta e immissione dei dati; in particolare:
 - verifica puntuale e statistica del reale tasso di utilizzazione dei veicoli per sede/servizio anche al fine di supportare spostamenti o riduzioni di vetture per sede;
 - verifica in tempo reale delle auto utilizzate, delle loro condizioni operative e delle manutenzioni/riparazioni programmate e non;
 - calcolo in automatico dei consumi dei mezzi ed evidenziazione di quelli che superano il consumo medio;
 - controllo, mediante avvisi automatici, delle scadenze temporali (revisioni, bolli, assicurazioni ecc.), escludendo i rischi di pagare sanzioni amministrative per ritardati pagamenti;
 - migliore pianificazione della spesa per le manutenzioni grazie ai dati dei capitoli di spesa costantemente aggiornati e controllabili;
- contenere il ricorso a mezzi di trasporto più costosi per l'azienda quali l'uso del mezzo di proprietà del dipendente e/o del servizio taxi;
- il sistema *car sharing* consente, inoltre, di riconoscere ciascun utilizzatore ogni qual volta questi utilizza il veicolo e di attribuirgli la percorrenza e il tempo di utilizzo. Pertanto, attraverso l'abbinamento al nome dell'utilizzatore del Centro di Costo del servizio di appartenenza, il sistema consente di attribuire in maniera precisa i costi di utilizzo dei veicoli da parte di ciascun servizio/settore.

Sistema informativo

Al fine di implementare correttamente il sistema di *car sharing* è necessario un sistema software/hardware per la gestione dell'intero processo di prenotazione, fruizione e riconsegna del veicolo e del suo utilizzo (reportistica istantanea su tempi d'uso, km percorsi, utilizzatore, ecc):

Il sistema è composto da:

- Software per la gestione dei veicoli aziendali: consente la prenotazione via web dei veicoli disponibili e condivisi in ciascuna sede aziendale per il periodo desiderato; il sistema deve registrare anche le richieste di prenotazione con esito negativo per mancanza di mezzi, per poter rilevare le reali necessità. Nel sistema dovrà essere registrato anche l'utilizzo dei mezzi non condivisi, andando quindi a costituire un registro dei mezzi informatico, in sostituzione di quelli cartacei attuali che, come dettagliato in seguito non risultano affidabili.
- Sistema hardware, con localizzatore GPS, attraverso il quale è possibile:
 - identificare con certezza l'utilizzatore del veicolo mediante propria "chiave elettronica" personale;
 - registrare l'ora di inizio/fine utilizzo del veicolo;
 - registrare i km percorsi da ciascun utilizzatore in un singolo viaggio o in un determinato periodo di tempo;
 - Inviare i dati al server centrale per la registrazione dell'utilizzo e l'elaborazione statistica
 - calcolo del costo chilometrico e assegnazione al relativo CdC;

Schema di massima funzionamento sistema prenotazione veicoli

- Prenotazione

Il dipendente autorizzato accede via web al sistema mediante le proprie credenziali. Nella pagina apposita può prenotare uno tra i veicoli disponibili condivisi.

- Conferma prenotazione
Conferma della prenotazione avvenuta mediante invio via mail o sms
- Ritiro e uso veicolo prenotato
L'utilizzatore si fa riconoscere dal "sistema" installato a bordo mediante propria "chiave elettronica" personale. Le chiavi del mezzo sono all'interno del veicolo.
Il sistema trasmette al server i dati dell'utilizzatore e dell'utilizzo del veicolo (ora partenza-arrivo, km percorsi, ecc.)

Statistiche sull'uso dei veicoli

Il sistema informativo immagazzina tutti i dati di utilizzo dei veicoli al fine di controllare il movimento dei mezzi e produrre in differita tutti i report statistici richiesti (tracking della prenotazione/veicolo, chilometri percorsi, consumo, carburante, ecc.)

Corrispettivi

La remunerazione dei servizi sarà **a canone**, per tipo di vettura e fasce di chilometraggio annuale, con l'esclusione delle manutenzioni straordinarie dei veicoli di proprietà o in comodato per i quali si prevede la gestione "extra-canone".

La contabilità e il controllo sarà pertanto estremamente semplificato, in particolare a partire dal terzo anno, in cui i veicoli più obsoleti risulteranno sostituiti.

Responsabilità e modalità organizzative di gestione

La gestione del contratto richiederà una modifica all'attuale assetto organizzativo e delle competenze e responsabilità nell'utilizzo e gestione delle vetture aziendali. In particolare vanno nominate le seguenti figure con i relativi compiti e responsabilità:

- Direttore dell'Esecuzione del Contratto
Il DEC avrà le seguenti funzioni:
 - Assicurare il governo complessivo, a livello aziendale, del contratto;
 - Individuare, in collaborazione i Direttori di Macrostruttura, le sedi e le modalità di implementazione del sistema di *car sharing*;
 - Redigere il Regolamento e le procedure per l'utilizzazione del sistema;
 - Sovrintendere al corretto utilizzo del sistema di prenotazione da parte degli utilizzatori;
 - Autorizzare e fornire le credenziali di accesso ai "Responsabili di sede dei veicoli" per l'utilizzo del sistema;
 - Monitorare i dati statistici di utilizzo del sistema e analizzare la reportistica relativa all'utilizzo dei veicoli per ciascuna sede;
- Responsabili di Sede dei veicoli
Sono collaboratori del DEC con le seguenti funzioni:
 - Individuazione e autorizzazione, d'intesa con i relativi responsabili dei settori/servizi presenti in sede, degli operatori che possono utilizzare i veicoli aziendali per servizio;
 - Adottare provvedimenti di richiamo nei confronti di operatori che utilizzano il sistema o i veicoli in maniera difforme dalle regole e procedure previste;
 - Valutare il tasso di utilizzazione dei veicoli e la congruità della dotazione della sede nonché il loro corretto utilizzo;
 - Individuare, d'intesa con i relativi responsabili dei settori/servizi presenti in sede, i veicoli da inserire o non inserire in condivisione;
 - Gestire le eventuali contravvenzioni, per inottemperanza al Codice della Strada, ricevute da parte degli utilizzatori dei veicoli della sede di propria competenza;
 - Divulgare e contribuire a far applicare le procedure aziendali e sovrintendere al corretto utilizzo dei veicoli aziendali da parte degli utilizzatori della propria sede di competenza;

- Svolgere le funzioni di Amministratore di sede del sistema informatico (inserimento/autorizzazione dei nominativi del personale autorizzato all'uso dei veicoli,)
- Divulgare, d'intesa con l'ufficio Mobility Manager le informazioni relative alle autorizzazioni/limitazioni al transito e alla sosta dei veicoli aziendali nelle aree urbane e relativi contrassegni;
- Valutare l'opportunità e la convenienza degli interventi di riparazione di importo elevato per i veicoli di proprietà con manutenzione straordinaria "extra-canone";

Rimarranno invece in capo all'aggiudicatario, con conseguente sgravio degli operatori aziendali le seguenti responsabilità:

- Garantire il buon funzionamento del veicolo.
- Garantire la manutenzione ordinaria (tagliandi) e la "revisione periodica" dei veicoli con la relativa documentazione
- Avviare il veicolo all'officina di riferimento in caso manutenzione su guasto e seguire l'iter della riparazione e rimessa in uso del veicolo, fornendo se necessario un veicolo sostitutivo;
- Assicurare il funzionamento, la manutenzione e l'aggiornamento del sistema informatico e dei dispositivi hardware installati a bordo dei veicoli;
- Elaborare statistiche di utilizzo dei veicoli per permettere la valutazione da parte del Responsabile di Sede e del DEC della congruità della dotazione di sede e generale.
- Proporre la composizione degli scaglioni degli autoveicoli di proprietà dell'Azienda USL da sostituire
- Gestire le pratiche di rottamazione dei veicoli di proprietà dell'Azienda USL sostituiti.

Maggiore sicurezza

Lo svecchiamento del parco auto garantirà un notevole miglioramento della sicurezza di mezzi, conducenti e passeggeri in quanto sui nuovi veicoli saranno installati tutti i dispositivi previsti dalla normativa vigente quali airbag anteriori, sistemi antibloccaggio ruote (ABS), controllo stabilità (ESP), monitoraggio pressione pneumatici [TPMS], chiamata di emergenza automatico e, quando ritenuto necessario, anche sistemi integrativi quali il controllo trazione (ACR), airbag laterali, sensori di prossimità.

Tali sistemi non sono presenti in molti veicoli immatricolati precedentemente all'entrata in vigore degli obblighi attuali.

Riduzione dei costi energetici e ambientali - riduzione emissioni in atmosfera;

La sostituzione delle vetture esistenti - con elevato consumo di combustibili costosi e inquinanti, quali gasolio e benzina - con vetture moderne a basso consumo di combustibili più economici e ambientalmente sostenibili - quali il metano - o con vetture elettriche porterà ad una sostanziale riduzione dei costi di carburante e ambientali.

La sostituzione delle vetture con altre a metano o elettriche (**almeno il 30%**) potrà portare ad una riduzione stimata:

- ▶ del **30%** dei costi di carburante
- ▶ del **60%** di emissioni di CO
- ▶ del **90%** delle emissioni di ossidi d'azoto
- ▶ alla quasi **eliminazione** di emissioni di particolato e benzene (non esistono al momento autovetture a trazione integrale a metano)

Ipotesi veicoli elettrici

Si ipotizza di sostituire con veicoli a trazione elettrica:

- ▶ le automobili (non 4x4) e i furgoni
- ▶ con ubicazione nell'area di Bologna
- ▶ con percorrenza minore di 10.000 km/anno
- ▶ con stallo di sosta in area di pertinenza privata della sede in cui sono ubicati

| UBICAZIONE | | INDIRIZZO | Totale |
|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|------------|
| Bologna | Ospedale Maggiore | L.go B.Nigrisoli 2 | 14 |
| | Ospedale Bellaria | Via Altura 3-5-7 | 29 |
| | Sede Gramsci | Via Antonio Gramsci 12 - Boldrini 12 | 12 |
| | Poliambulatorio | Via Antonio Zanolini 2 | 2 |
| | Casa della Salute | Via Beroaldo 4/2 | 10 |
| | Casa della Salute Borgo Panigale | Via Ercole Nani 10 | 6 |
| | Sert | Via Fioravanti 10 | 1 |
| | Casa salute Navile | Via Svampa 8 | 10 |
| | Roncati | Via S.Isaia 94/a - Viale Pepoli 5 | 9 |
| | REMS | Via Terracini 31 | 1 |
| | Villa Mazzacorati | Via Toscana 17/19 | 14 |
| | Poliambulatorio | Via Vittore Carpaccio 2 | 3 |
| Casalecchio di Reno | Casa della Salute | P.zzale Rita Levi Montalcini 5 | 7 |
| | Sede Polifunzionale | Via Cimara 5/2 | 10 |
| San Lazzaro di Savena | Poliambulatorio | Via Repubblica 11 | 6 |
| Totale complessivo | | | 134 |

Controllo sull'utilizzo e monitoraggio dell'uso corretto dei mezzi

Il sistema permette un controllo efficace sull'utilizzo dei veicoli. In particolare l'identificazione certa dei conducenti ai fini della responsabilità civile e dell'attribuzione delle sanzioni per violazione del codice della strada: attualmente il prelievo/consegna delle chiavi del veicolo avviene spesso senza controlli da parte di un responsabile/consegnatario delle chiavi (chiavi appese al chiodo a disposizione); risulta quindi possibile utilizzare i veicoli senza registrare i dati d'uso o facendolo in maniera scorretta.

I registri, cartacei, sono spesso posizionati nei veicoli, mal conservati, e possono essere rimossi, rendendo di fatto impossibile l'identificazione del conducente, in caso di infrazioni al codice della strada.

Il sistema elimina inoltre il problema di auto non utilizzabili perché le chiavi sono state trattenute, per errore o propria comodità, da un operatore.

Il sistema GPS installato sui veicoli sarà utilizzato nel rispetto della normativa ed in particolare:

- La posizione in tempo reale del veicolo sarà rilevata solo in caso di incidente/emergenza dal sistema automatico o manuale di soccorso
- Sul mezzo sarà indicato se dispone di sistema di geolocalizzazione
- I report di utilizzo dei mezzi saranno anonimi e saranno trattati solo dati necessari e pertinenti alle finalità di ottimizzazione della flotta e corretta gestione.
- L'identificazione dell'interessato potrà avvenire solo e soltanto qualora se ne presenti la necessità (ad esempio in caso di contravvenzioni)
- Ai dipendenti saranno fornite informazioni chiare e complete sulla natura dei dati raccolti, sui tempi di conservazione e sulle caratteristiche tecniche del dispositivo di localizzazione
- Saranno adottate le misure di sicurezza previste al fine di preservare l'integrità dei dati trattati e prevenire l'accesso agli stessi da parte di soggetti non autorizzati.