



NUOVI STANDARD ANSSAT E UN PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AUTOTRASPORTO SICURO E NON SOLO

di ROMANO LOVISON

Presidente di ANSSAT, Associazione Nazionale Servizi Satellitari e Telematici



Il 28 novembre si è svolta a Roma, nella sede di Confcommercio, la presentazione dei livelli di servizio predisposti da ANSSAT, la principale organizzazione di categoria delle aziende che si occupano di servizi di radiolocalizzazione satellitare e di sicurezza nel trasporto.

L'incontro si è concluso con l'impegno di più Associazioni, di diversi comparti, a redigere un protocollo d'intesa che metta al centro la sicurezza degli uomini e delle loro attività. Un impegno giustificato dalla necessità di improntare la normazione ad una logica di prevenzione reale e concreta, lontana da inutile propaganda o da ragionamenti a compartimenti stagni.

“Se per pagare meno il trasporto, ben 3000 veicoli da 108 tonnellate circolano su infrastrutture pensate per una circolazione molto inferiore, i rischi strutturali sono immani. Rischi che peraltro potrebbero essere scongiurati da una sensoristica ad hoc” – ha ammonito Paolo Uggè, Vice Presidente di Confcommercio e Vice Presidente Vicario di Conftrasporto.

La questione normativa ha portato il dibattito su un secondo quesito: siamo certi che chi sovrintende alla sicurezza abbia le competenze per farlo? “Nel settore dei servizi di sicurezza – ha specificato Luigi Gabriele, Presidente di Federsicurezza, non abbiamo più interlocuzioni con l'autorità tutoria, con il risultato che l'Amministrazione sta partorendo abomini come le guardie giurate a partita IVA”.

“Ammettendo che chi sovrintende alla sicurezza abbia le competenze per farlo, chi deve poi comprare la sicurezza è in grado di comprendere che la tecnologia e la formazione del personale presentano un conto?” ha chiesto provocatoriamente all'uditorio Ignazio Arecco, Presidente di A.I.Per.T., Associazione Italiana Periti Trasporti.

Il rapporto tra sicurezza e costi è sempre stato delicato, ma bisogna far prendere atto alla committenza che la sicurezza *low cost* non può esistere – ha ammonito Antonello Villa, membro del Committee Monitoring in CoESS – Confederation of European Security Services.

La verità, ha replicato Claudio Gatti, che per 42 anni ha militato nella Polizia di Stato ed è stato anche direttore del servizio di Polizia Stradale, è che l'Amministrazione non ha risorse né personale sufficiente. Inoltre ha un apparato burocratico pachidermico, che le fa perdere costantemente terreno rispetto ad un'evoluzione tecnologica che corre ad alta velocità.

Ed è un vero peccato, perché la tecnologia funziona. Lo dimostrano i numeri, al netto dei sensazionalismi mediatici o del procurato allarme di chi vuole vendere sistemi o servizi a tutti i costi – ha detto Romano Lovison, Presidente di ANSSAT, Associazione Nazionale Servizi Satellitari e Telematici, l'associazione nazionale di categoria che raggruppa e rappresenta le maggiori aziende italiane nel campo della Sicurezza nei Trasporti – riferita ai settori merceologici del controllo tele vigilato, la produzione e commercializzazione di dispositivi di alta sicurezza e le applicazioni e gli strumenti di logistica integrata.

Il settore dell'autotrasporto sta infatti oggi vivendo un basso fenomeno criminoso che si potrebbe ritenere fisiologico. Questo risultato, di riduzione del fenomeno, si è ottenuto anche grazie alle tecnologie satellitari messe in campo negli anni.

Non vanno inoltre sottovalutate la componente umana e le sofisticazioni di *cyber security*, vere minacce future per la sicurezza del comparto.

È dunque essenziale, per attivare un processo virtuoso, che l'intera filiera del settore – stakeholder inclusi, con l'universo delle assicurazioni in testa – sia coinvolta e responsabilizzata.



NUOVI STANDARD ANSSAT E UN PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AUTOTRASPORTO SICURO E NON SOLO *segue*

Questa è la linea di pensiero che contraddistingue i nuovi livelli di sicurezza redatti da ANSSAT, come ha puntualizzato Gianfranco Iovino, Segretario ANSSAT. Si tratta di linee di indirizzo che trattano la sicurezza delle auto e dei mezzi pesanti, mettendo a sistema le esperienze maturate dai player del settore.

Il cuore della giornata è stata la presentazione dei livelli di sicurezza fatta da Romano Lovison, presidente di ANSSAT, con una precisa analisi del modus operandi dei delinquenti e video di eventi reali dove, in taluni casi, si è dato ampio ricorso alla creatività per raggiungere l'obiettivo criminale, oltre che recepire, nei livelli di servizio, i suggerimenti dell'Osservatorio nazionale sui furti e le rapine in danno di autotrasportatori, istituito presso il dipartimento della Pubblica Sicurezza - direzione centrale della Polizia criminale.

Sono state, inoltre, presentate le statistiche dove appare evidente che l'adozione di sistemi di protezione ha generato un notevole calo degli eventi per furti sui veicoli e di furti e rapine sui mezzi pesanti (*dati ISTAT e ministero dell'interno*).

Tutto ciò è stato raggiunto in sinergia tra i vari attori del settore: case produttrici di veicoli, che hanno sviluppato sistemi sempre più evoluti di protezione dei veicoli (qualche volta anche con

esperimenti azzardati e di scarso successo) e la fondamentale e importante attività investigativa delle Forze dell'ordine.

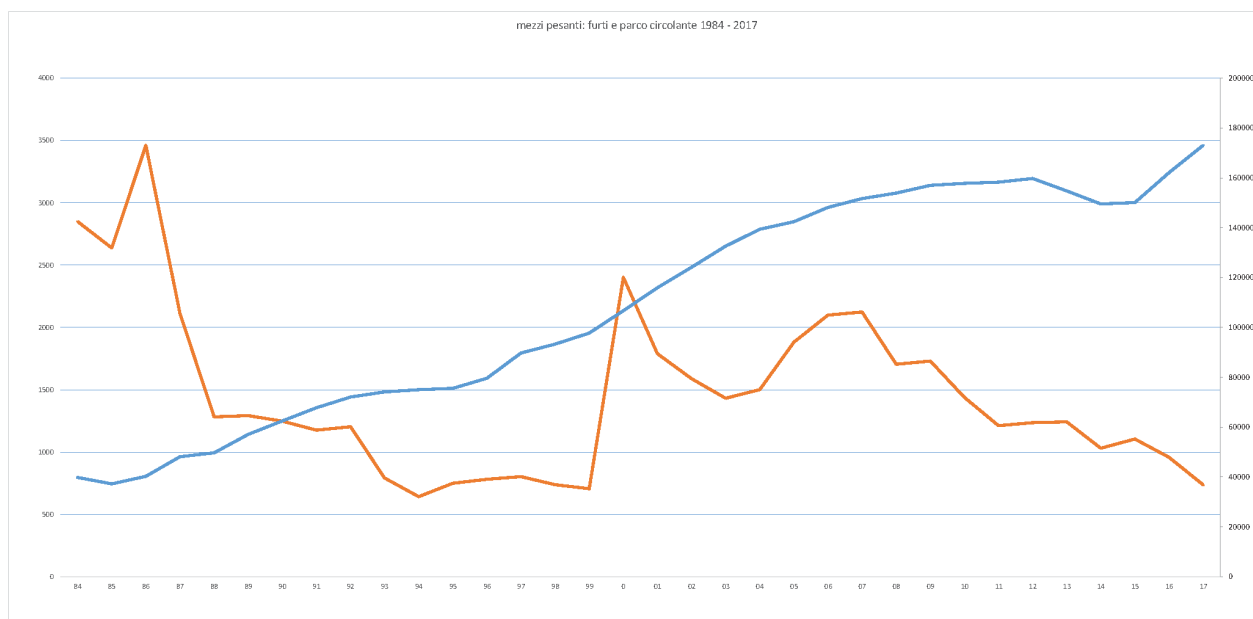
Nell'intervento di Romano Lovison, oltre ai già citati video, è stato dimostrato come sia facile per i delinquenti reperire sul web, e non solo, gli "strumenti" per perpetrare i furti e le rapine (es. jammer, duplicatori di chiavi, sistemi per apertura veicoli, ecc.).

I livelli predisposti da ANSSAT, ha sottolineato Lovison, sono frutto di un'esperienza ultra venticinquennale nel settore, con aziende che hanno fatto la storia della radiolocalizzazione non solo nazionale ma mondiale.

Le due scale di riferimento ANSSAT, una per le vetture e una per i mezzi pesanti, prevedono una serie di livelli, a seconda del grado di necessità e di sicurezza che si vuole implementare sul mezzo mobile, compresi i rimorchi.

Questa scala è l'unica che definisce la sicurezza dei rimorchi oltre a prevedere, in modo dettagliato, le responsabilità e le procedure a carico della ditta di autotrasporto, dell'autista, del committente e del service provider.

La sicurezza efficace, frutto di una cultura proattiva ed attiva della sua gestione, si ottiene solo tra-





NUOVI STANDARD ANSSAT E UN PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AUTOTRASPORTO SICURO E NON SOLO

mite le sinergie tra tutti gli attori della catena del trasporto.

Per le vetture sono stati sviluppati 4 livelli che qui succintamente si elencano:

- 1) solo localizzatore, con eventuale invio di allarmi verso il cliente;
- 2) localizzazione del cliente in modo autonomo; allarmi verso centrale solo per batteria bassa o manomissione impianto;
- 3) antifurto con allarmi verso la centrale; invio di comandi dalla centrale (es. sirena, blocco motorino avviamento ecc.);
- 4) quanto al punto 3, allarme jammer, avvisatore acustico, e con un ulteriore sistema passivo autonomo, non rilevabile da scanner in quanto si accende solo in alcuni momenti, oppure altro sistema con diverso vettore di comunicazione rispetto al GSM; protezione di OBD se auto priva del *secur gateway* e protezione centralina motore.

Per i mezzi di trasporto pesanti sono stati invece definiti 4 livelli per i veicoli con motore e 3 livelli per i rimorchi. Per i veicoli con motore (trattori stradali, motrici furgonate, ecc.) i livelli prevedono:

- 1) solo localizzatore con eventuali invio di allarmi verso l'utilizzatore, ed opzionale segnale SOS verso centrale (valore trasporto 50.000 €);
- 2) localizzazione del cliente in modo autonomo; allarmi con funzionalità antifurto verso la centrale per intrusione abitacolo e vani di carico, per batteria bassa o manomissione impianto (valore trasporto 150.000 €);
- 3) quanto previsto al punto precedente e mantenimento delle protezioni abitacolo e vani di carico a veicolo in corsa con allarmi verso la centrale; invio di comandi dalla centrale (valore trasporto 250.000 €);
- 4) quanto al punto 3, con inoltre spostamento veicolo, stacco batteria o mancanza alimentazione, manomissione impianto e gestione della massima sicurezza (trasporti oltre 250.000 €).

Le scale ANSSAT definiscono anche le caratteristiche dei sistemi, la previsione di monitoraggio di vari elementi come porte cabina, stacco rimorchio e tutta la cablaggiistica e i controlli da implementare. Inoltre definiscono le caratteristiche del

blocco dei portelloni di carico con il rispetto di precise normative UNI EN, le modalità di funzionamento del sistema e le azioni da remoto che possono essere eseguite sul mezzo dalla centrale operativa di controllo.

Particolare attenzione è stata posta nel descrivere l'alta sicurezza per il trasporto dei carichi di importante valore. Sono state definite le procedure operative di controlli da seguire sia durante la fase di carico prima della partenza del mezzo, sia durante il trasporto. Tali procedure devono essere seguite da tutti gli attori coinvolti: la ditta di autotrasporto, l'autista, i responsabili dei punti di carico/scarico e il *service provider*.

In questo contesto sono stati definiti degli standard di controllo e, per la prima volta, è stato previsto che in ipotesi di trasporti in aree particolarmente a rischio di furti e rapine è consigliato il supporto di una scorta nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 269/2010.

Quest'ultima previsione non è altro che il recepimento, in forma strutturata di quanto viene già fatto da alcune importanti aziende della logistica o di marchi del lusso.

Sarebbe auspicabile che questo scenario fosse tenuto in considerazione, anche a livello di assunzione assicurativa, dalle varie compagnie. Infatti, disporre di un veicolo con a bordo un sistema GPS di localizzazione, non necessariamente significa avere una soluzione di sicurezza idonea alle esigenze, vista la diversità sostanziale tra i dispositivi presenti sul mercato.

Una soluzione efficace per la protezione delle merci non può prescindere da sistemi sicuri che - oltre ad avere il marchio CE e quello "Exx" di automotive - siano omologati secondo le norme vigenti (per gli antifurti, ad esempio, il Regulation 97 oppure il Regulation 116).

Il documento completo dei livelli di servizio è a disposizione di tutti gli operatori che vogliono usufruire di queste previsioni ed è scaricabile dal sito di ANSSAT.