

Radiolocalizzazione satellitare ovvero l'evoluzione della sicurezza

intervista a Romano Lovison, presidente ANSSAT

Ci può riassumere il quadro nazionale del comparto della localizzazione satellitare, in termini di dimensioni, numero e caratteristiche degli operatori?

Diciamo subito che la radiolocalizzazione satellitare, così come conosciuta oggi, trova le proprie origini proprio in Italia. I primi prodotti che hanno utilizzato sistemi di comunicazione cellulare (al tempo TACS) sono stati sviluppati nei primissimi anni '90 e già verso la fine del 1992 sono iniziati i primi test di funzionamento. Nel tempo, questi sistemi si sono evoluti, soprattutto nella parte di connettività e, di conseguenza, nelle nuove applicazioni e soluzioni.

All'inizio, i sistemi garantivano esclusivamente delle applicazioni di sicurezza per poi allargarsi alle applicazioni di logistica ed arrivare, quindi, alle applicazioni assicurative per la ricostruzione degli incidenti, gli stili di guida ed i parametri di utilizzo dei mezzi. Molto importanti le applicazioni di fleet management con soluzioni per la gestione predittiva delle manutenzioni ecc..

I vari settori hanno numeri importanti, soprattutto se si pensa che il parco circolante, a fine 2021, era di circa 45 milioni di veicoli, dei quali si stima che circa il 30% abbia un sistema di radiolocalizzazione.

Ma il mercato sarà sempre più ampio in futuro e con operatori sempre più specializzati su specifici settori. Basti pensare che la localizzazione si è ampliata al mondo delle e-bike e su altri oggetti e beni che un tempo non erano proprio considerati dagli operatori.

Quali sono i servizi più richiesti dall'utenza commerciale e da quella privata?

I servizi si possono suddividere in "professional" e "consumer". Com'è naturale, i clienti aziendali sono tipicamente orientati verso i servizi professional.



Il mondo dell'autotrasporto, ad esempio, ha bisogno di soluzioni molto complesse come il servizio antirapina, da cui derivano tutte le applicazioni. Un servizio che ha consentito di ridurre un fenomeno che nel 1991, con circa 68.000 veicoli pesanti circolanti, contava oltre 1400 rapine, sino alle poche decine degli ultimi anni, con un parco circolante di circa 180.000 veicoli pesanti.

Nel tempo, i clienti hanno successivamente utilizzato il servizio per l'attività di logistica per ottimizzare il controllo gestionale della propria flotta, per rilevare e visualizzare da remoto i vari dati di telemetria del mezzo (giri motore, consumi, ecc.) oltre che per attività di scarico dati da cronotachigrafo.

Accanto a queste soluzioni, legate al mondo del trasporto, vi sono state poi le applicazioni di fleet management di importanti realtà con un consistente parco auto.

Sull'altro fronte, i privati utilizzano inizialmente questi sistemi soprattutto per la tutela della propria auto contro il furto, ma questo mercato si è poi ridotto considerevolmente a favore delle soluzioni offerte dalle compagnie di assicurazione per poter abbattere i costi assicurativi.



Infine un'ultima osservazione: sempre più case automobilistiche stanno fornendo in OEM la possibilità per il cliente di localizzare la propria auto e visualizzare altri parametri (stato del veicolo, livello carburante ecc.). Di conseguenza, l'after-market in questo ambito sta scemando, proprio come è successo molti anni fa con le autoradio.

Quali sono le norme di riferimento sul piano legislativo e su quello tecnico?

Sul versante dei dispositivi, tutti i sistemi devono avere delle omologazioni, tra le quali due sono obbligatorie: la compatibilità elettromagnetica CE e l'omologazione "Automotive Exx" (una E grande con un numero che individua lo stato dove è stata eseguita l'omologazione) che attesta che il sistema è idoneo ad essere installato e collegato al veicolo.

Se il sistema deve svolgere una funzione antifurto, dovrà essere omologato in conformità alla norma CEI 79/17 "Sistemi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore", mentre se il sistema ha la funzionalità di black-box dovrà essere certificato in conformità alla norma CEI 79/56 "Sistemi di tipo black-box: requisiti funzionali e prove". Poi vi sono i sistemi antifurto cosiddetti "senza testimoniabilità" che vanno certificati in conformità alla direttiva 95/56/CE e/o ai Regolamenti ECE/ONU116 ed ECE/ONU 97.

Per chi volesse approfondire la questione, sul sito di ANIA si trova l'elenco dei dispositivi con le relative omologazioni. Sul versante del servizio, se l'utente usufruisce di un servizio di centrale operativa svolto da una società di vigilanza, dovrà assicurarsi che la centrale sia autorizzata a sensi dell'art. 134 TULPS.

Non ultimo, come importanza, è l'aspetto della copertura del servizio, se solo in Italia o anche all'estero.

Se i veicoli vanno all'estero, è importante assicurarsi che non vi siano blocchi di roaming sulla SIM e che la società

di vigilanza abbia accordi per l'attivazione delle forze di polizia all'estero in caso di evento.

Come può fare l'utilizzatore per valutare la qualità e la serietà dei fornitori?

Innanzitutto un utilizzatore deve valutare di cosa ha bisogno. Deve valutare se ha bisogno di un sistema antirapina, antifurto, di semplice localizzazione, se può essere alimentato, dove lo installa ecc..

Se per il privato è semplice valutare ciò, per una azienda vi deve essere un'analisi delle necessità, fatta da tutte le funzioni aziendali, accanto ad un'analisi dei rischi e delle vulnerabilità e la definizione delle misure di security per far sì che il rischio sia teso il più possibile verso lo 0. Poiché non tutte le aziende hanno queste capacità e conoscenze o un security manager in azienda, è bene che le stesse si affidino ad un consulente e a società serie e preparate e non guardino solo al prezzo per individuare l'azienda più confacente alle proprie esigenze, valutando anche il portafoglio clienti di queste aziende.

Ci può dare qualche indicazione su ANSSAT in termini di rappresentanza della categoria e di obiettivi?

ANSSAT rappresenta e raggruppa le principali aziende Italiane che si occupano di produzione di sistemi di radiolocalizzazione e di erogazione di servizi legati alla sicurezza.

Significativa è la percentuale (circa 70/80%) dei mezzi pesanti circolanti che trasportano beni di valore, che usufruiscono del servizio professionale dei soci.

ANSSAT crede in un rapporto serio ed etico con la clientela e, per questo, ha individuato dei livelli di servizio che sono pubblicati sul sito www.anssat.it, liberamente scaricabili e consultabili da tutti. Obiettivo di ANSSAT e dei suoi soci è quello di fare una cultura sulla radiolocalizzazione perché molti operatori si sono affacciati sul mercato senza essere in grado di dare risposte professionali alle esigenze della clientela.

