

A.N.S.S.A.T. HA SVILUPPATO DEI LIVELLI PER LA SICUREZZA DEI VEICOLI

PER LE AUTO SONO 4 LIVELLI

- 1) Solo localizzatore con eventuali invio di allarmi verso l'utilizzatore
- 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;

ED ANCHE DEI LIVELLI PER LA SICUREZZA DEI MEZZI DA TRASPORTO

Per i mezzi da trasporto vi sono:

- a) 4 livelli per i veicoli con motore
- b) 3 livelli per i rimorchi

- 1) Solo localizzatore con eventuali invio di allarmi verso l'utente 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 trasp. 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 €.).

Previsioni:

Per il livello 4C deve essere previsto:

Sistema di **Massima/Alta Sicurezza** impostabile dall'autista e/o da Centrale Operativa e/o con on/off su POI in automatico e con funzionamento come da specifiche di cui alla nota Caratteristiche Alta Sicurezza.

Sistema elettroidraulico o meccanico di lucchetto blocca porte /serranda, con cilindro meccanico rispondente alla normativa UNI EN 1303:2015 - grado minimo per sicurezza chiave pari a 5 e resistenza all'attacco pari a C - e con caratteristiche complessive di sicurezza rispondenti alla normativa UNI EN 12320:2012 e ai protocolli Sold Secure (livello GOLD) per i lucchetti integrati alle porte e non amovibili.

Si sconsigliano i lucchetti ad arco anche se rispondenti alle normative di cui sopra.

Per i portelloni doppi deve essere previsto anche un chiavistello interno di bloccaggio sulla porta di battuta.

Sistema di radiolocalizzazione sul rimorchio in back up rispetto al trattore sulla sensoristica;

Ulteriore periferica di sola localizzazione sul trattore posta in posizione nascosta diversa dalla periferica principale;

Se possibile, ulteriore blocco motore.

I LIVELLI DEI RIMORCHI

- 1) Localizzazione da parte del cliente;
- 2) Quanto al punto precedente, ma con allarmi batteria bassa, manomissione sistema e, opzionale, mancato riconoscimento rimorchio;
- 3) Quanto al punto precedente e con controllo apertura portelloni.

Se i rimorchi sono utilizzati per viaggi in alta sicurezza gli stessi devono avere i blocca portelloni con le caratteristiche indicate nelle previsioni.

COS'E' E COSA PREVEDE L'ALTA SICUREZZA

Il sistema può avere anche la gestione come al livello 3C ma in alta sicurezza ha quanto segue: :

- 1) Il sistema, è SEMPRE ATTIVO. La Disattivazione è possibile solo da centrale operativa ovvero con disattivazione a mezzo password, da parte dell'autista, solo su punto bersaglio predefinito;
- 2) Allarme anti coercizione previa digitazione di password dedicata;
- 3) Controllo della funzionalità del sistema ad ogni attivazione dell'alta sicurezza / trasporti speciali. In caso di anomalia del sistema genera automaticamente un allarme in locale e in centrale (es. problema sensori portelloni);
- 4) Allarme stacco batteria;
- 5) Allarme antirapina/panico;
- 6) Allarme manomissione sistema;
- 7) Allarme Antiavviamento;
- 8) Allarme apertura porte in modo non autorizzato (isteresi massima prevista per generazione allarme 2 secondi)

- 9) Allarme apertura portelloni (isteresi massima prevista 2 secondi);
- 10) Blocco Motore da centrale in caso di allarme e a veicolo fermo;
- 11) Allarme Anti jammer (attivazione automatica in locale di sirena e blocco motorino di avviamento);
- 12) Gestione Viaggio in alta sicurezza mediante comunicazione preventiva – almeno 2 ore prima - alla centrale operativa via fax/mail o inserimento su portale del service provider dei luoghi di partenza, sosta intermedia e arrivo con data ed ora di tale attività. I dati forniti alla centrale dovranno essere precisi con località, via e n. civico;
- 13) Attivazione sul mezzo dell'alta sicurezza / trasporti speciali da Centrale Operativa ovvero in automatico all'uscita del punto bersaglio o per digitazione pw da parte dell'autista (l'autista attivata la funzionalità non la può disattivare durante il viaggio se non, se abilitato, nei luoghi di carico /scarico pianificati dal viaggio);
- 14) Polling continuo e senza soluzione di continuità almeno ogni 2 minuti fino al termine del viaggio in alta sicurezza;
- 15) Messa in autorimessa solo da centrale operativa;

- 16) Gestione Anti jammer da Centrale Operativa (durante il percorso e sempre attivata previa comunicazione come sopra specificato)
- 17) Controllo rotta/fuori rotta e inversione di rotta (previa comunicazione preventiva come sopra specificato)
- 18) Controllo soste durante il viaggio (per viaggio pianificato e da centrale)
- 19) Gestione discesa / salita autista; durante il viaggio in massima / alta sicurezza la salita / discesa avviene solo previo consenso all'apertura delle porte da parte della centrale operativa;
- 20) Controllo regolare funzionamento del sistema prima della partenza del viaggio (eseguito di norma con personale di controllo del sito ove inizia il viaggio).

ULTERIORI PROCEDURE OPERATIVE NEL VIAGGIO IN ALTA SICUREZZA

- 1) L'autista avrà cura di iniziare il viaggio con il pieno di gasolio;
- 2) L'autista avrà cura di avere le ore di guida per arrivare al primo posto di sosta programmato se il viaggio è di durata che obbliga almeno ad una sosta.
- 3) L'autista al momento della partenza dovrà avere piena visibilità del viaggio e dei luoghi in cui eventualmente dovrà eseguire delle soste.
- 4) L'autista, all'inizio del viaggio dovrà assicurarsi di avere a disposizione i numeri telefonici di emergenza pubblica, dei propri responsabili aziendali e del proprio service provider;
- 5) L'autista quando sosterrà durante il viaggio avrà cura di sostare in luoghi illuminati e possibilmente coperti da sistemi di video registrazione;
- 6) L'autista durante il viaggio avrà cura di mantenere la sicura sulle porte della cabina e, in particolare, al di fuori delle aree autostradali con i finestrini chiusi;
- 7) L'autista nelle attività di salita e discesa durante le soste, salvo restando la procedura di cui al viaggio in alta sicurezza, avrà cura di osservare attentamente l'area circostante al fine di individuare la presenza di eventuali malintenzionati. In quest'ipotesi l'autista non deve scendere dal mezzo ma allontanarsi e dare comunicazione alla centrale operativa che dovrà seguire attentamente il mezzo. Analoga procedura dovrà essere adottata in ipotesi di risalita.

- 8) L'autista durante il viaggio dovrà avere a portata di mano penna e un foglio per annotare eventuali auto sospette (targa, tipo, colore, numero e caratteristiche occupanti);
- 9) L'autista dovrà essere a conoscenza che potrà essere fermato da falsi poliziotti che di norma operano con auto civili ma con palette simili a quelle delle forze di polizia. In questo caso dovrà comunicare il fermo alla centrale operativa con la targa e il tipo di auto per una verifica con i comandi competenti. Inoltre dovrà tenere porte e finestrini chiusi, marcia innestata e farsi esibire il tesserino e la placca di appartenenza. In caso di falsi poliziotti dovrà allontanarsi velocemente dalla zona.
- 10) L'autista dovrà mantenere il più stretto riserbo verso chiunque sui trasporti che esegue, il mezzo che guida le tratte e gli orari di trasporto.
- 11) La ditta dovrà avere un responsabile che si occuperà a verificare periodicamente il corretto funzionamento di tutti i sistemi e della sensoristica implementata.

- 12) La ditta nell'affidare un viaggio dovrà avere la perfetta visibilità dello stato di funzionamento del sistema, del viaggio ed in particolare della sua durata, dei luoghi di sosta che devono essere ritenuti sicuri e degli eventuali rischi legati al trasporto specifico al fine di mitigare il più possibile ogni eventuale rischio in danno del mezzo, dell'autista e della merce trasportata.
- 13) La ditta dovrà fornire al destinatario della merce solo un avviso presunto di arrivo merce, il nome dell'autista ma non le caratteristiche del mezzo che esegue il trasporto.
- 14) In ipotesi di trasferimento dei dati di posizione a piattaforme terze la ditta, oltre a soddisfare tutti gli adempimenti in materia di privacy con il terzo, dovrà farsi sottoscrivere un documento di riservatezza a garanzia del corretto trattamento dei dati e che i soggetti del terzo, abilitati alla visione dei dati in modo intellegibile, sono adeguatamente informati circa la natura del trattamento delle informazioni e della massima riservatezza che devono mantenere.
- 15) Qualora possibile, si dovranno preferire viaggi in convoglio con altri autotrasportatori conosciuti e fidati.

ULTERIORI CARATTERISTICHE OPZIONALI

- Periferica e Sim abilitata alla funzionalità di VIVAVOCE per ascolto silente ed ambientale con gli occupanti il mezzo, antifurto volumetrico con telecomando RX per protezione cabina contro effrazioni/rotture vetri qualora la soluzione sia solo di antifurto
- Blocca ralla per autoarticolati; (1)
- Sistemi per controllo superamento finestrini (es. fotocellule o altra sensoristica che possa generare un allarme per tentativi di superamento finestrini);
- Pacco Spia Autoalimentato, da inserire sul carico, con durata di almeno 7 (sette) giorni e trasmissione con polling di una posizione ogni 4 (quattro) ore.

1) In caso di evento devono essere rese disponibili ai periti tutte le chiavi ricevute al momento dell'acquisto del sistema di blocco.

ULTERIORI PRECISAZIONI

- Per eventuali configurazioni speciali, ove vengano richiesti blocchi motore a seguito di rilevamento attacco jammer o apertura porte o pressione di pulsante panico, il cliente dovrà rilasciare manleva di responsabilità al provider data la pericolosità di una tale soluzione.
- Il cliente prende atto che le soluzioni di cui sopra potranno non essere implementate su alcuni mezzi per l'evoluzione tecnologica degli stessi per possibili problemi di interfacciamento ovvero la generazione di alert funzionali sul mezzo stesso.
- Sarà compito della ditta committente effettuare, al momento del carico e per il tramite di personale di fiducia, la verifica del regolare funzionamento del sistema (es. controllo invio allarmi/ricezione comandi, rilevazione apertura portelloni, ecc.) la rispondenza tra il vettore incaricato al trasporto dalla propria azienda e il vettore a cui viene effettuato il carico al fine di evitare eventuali appropriazioni indebite.

LA CENTRALE OPERATIVA

Il servizio di centrale operativa, per servizi di sicurezza, dovrà essere erogato da centrale in possesso dei requisiti di cui al DM 269/2010 e successive modifiche ed integrazioni.

Tale requisito deve essere comunque rispettato anche da chi svolgesse il servizio in propri locali ed in modo esclusivo per i propri beni mobili.

NOTA AI LIVELLI

- Indipendentemente dai valori del trasporto, in ipotesi di trasporti di elettronica di consumo, metalli non ferrosi, abbigliamento, occhiali, articoli sportivi, farmaci, preziosi, alcolici, cosmetici, alimentari, carichi completi di tabacchi e di collettame, e salvo restando che il presente elenco deve intendersi indicativo e non esaustivo, sono da proteggere almeno con il livello 3 a prescindere dai valori e con un controllo tratta avente un polling almeno ogni 5 minuti e con sistema in GPRS. Le modalità di viaggio dovranno essere definite, con apposito protocollo di comportamento, tra il service provider e la società di trasporti.
- 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.
- Altre specifiche richieste potranno essere previste per prescrizioni assicurative, ovvero a seguito di accordi tra aziende, e devono essere rese note al service provider.

OMOLOGAZIONI

- Se **NON COLLEGATI** in modo permanente all'impianto elettrico del veicolo: Certificati solo secondo Direttiva 2014/53/CE RED (Radio Equipment Device)
- Se **COLLEGATI** in modo permanente all'impianto elettrico del veicolo: Certificati secondo Direttiva 2014/53/CE RED (Radio Equipment Device) e Omologati secondo il Regulation 10 (marcatura E grande R10 Exx).
- Se **COLLEGATI** in modo permanente all'impianto elettrico del veicolo ed aventi le funzionalità di **antifurto/immobilizzatore**: Certificati secondo Direttiva 2014/53/CE RED (Radio Equipment Device) e Omologati secondo il Regulation 97 oppure secondo il Regulation 116 (marcatura E grande R10 Exx).
- I dispositivi immessi sul mercato in data antecedente al 2014 possono avere la marcatura exx (e piccolo).

N.B.. Ogni sistema ha sue omologazioni da richiedere al costruttore.

IN CASO DI EVENTO

Viene acquisito in centrale lo storico desumibile da quanto registrato dalla periferica, se non già trasmesso alla centrale;

La documentazione viene archiviata, sia su supporto cartaceo che su supporto elettronico, e mantenuta per 5 anni per eventuali esigenze di giustizia nel rispetto della legge o a disposizione del cliente;

Resta un problema a cui dare una soluzione:

gli eventi di mezzi italiani all'estero.

Ad oggi sono i network con centrali corrispondenti ma una soluzione con attivazione diretta tramite Interpol è auspicabile.