



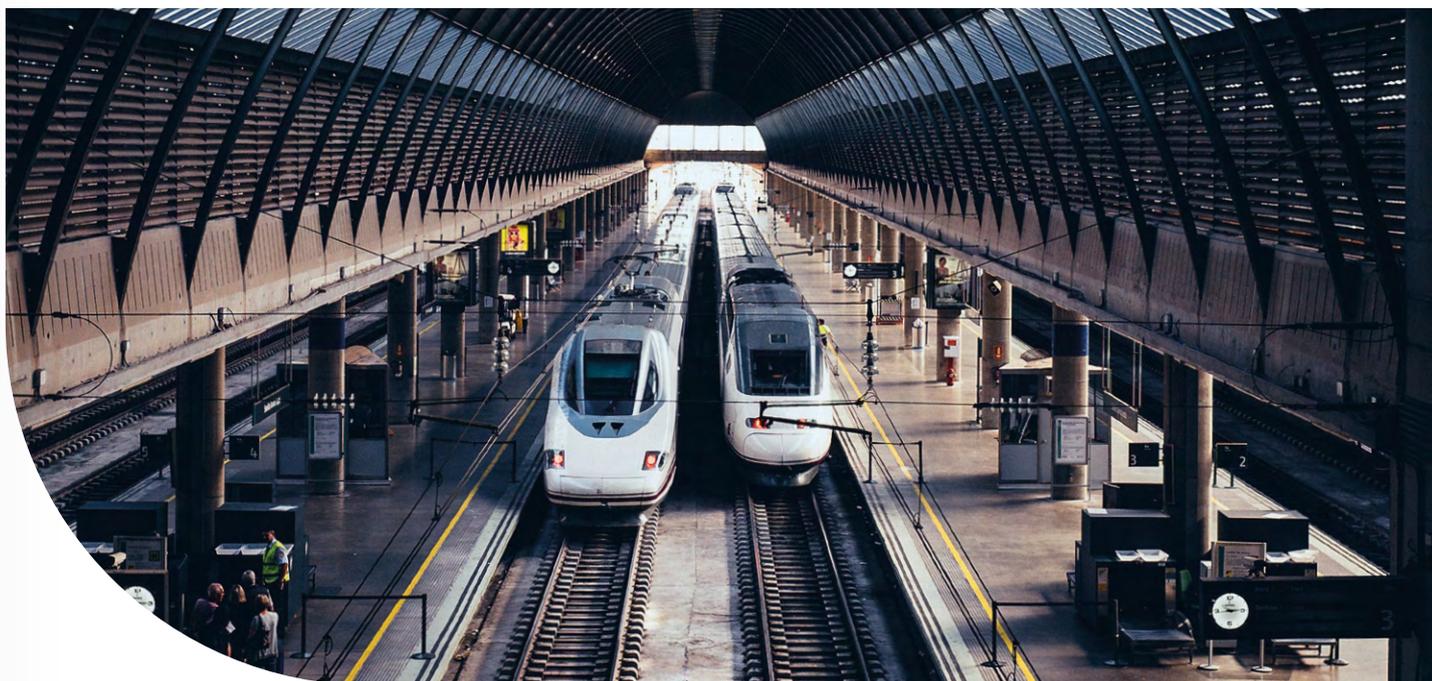
in collaborazione con



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA  
MILANO · LODI · MONZA E BRIANZA



**CONFEDERSICUREZZA**  
e servizi



# LA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

## APR 2025

**05 maggio 2025**

Confcommercio Milano - Palazzo Castiglioni, Sala Colucci

**securindex.com**

EVENTO ACCREDITATO



# Bodycams

## Obiettivo Sicurezza



revealmedia.it

REVEAL  
K7P  
154



 REVEAL

© 2022 Genetec Inc. Genetec and the Genetec logo are trademarks of Genetec Inc., and may be registered or pending registration in several jurisdictions.



## Proteggi la tua comunità e i tuoi dati

Grazie all'uso di una piattaforma di sicurezza unificata, in tutta Italia le organizzazioni stanno creando città più sicure e intelligenti. La possibilità di connettere fonti di dati provenienti da sistemi di sicurezza interni ed esterni offre una comprensione approfondita del tuo ambiente. Il tutto senza sacrificare né la privacy, né la sicurezza informatica, in modo da proteggere la tua comunità e le sue attività quotidiane.

[www.genetec.com/it](http://www.genetec.com/it)

Porta la sicurezza fisica a un nuovo livello  
con Genetec™ Security Center



## Sistemi di comunicazione in IP per ferrovie

Ermes Elettronica offre i migliori sistemi di comunicazione audio in IP per ferrovie, metropolitane e sistemi di trasporto veloce sia per installazioni a terra che a bordo treno.



## Sicurezza del trasporto ferroviario, il paradigma dell'integrazione

L'edizione 2025 di APR - Air, Port, Rail Security & Safety - è dedicata al sistema ferroviario che, per le sue caratteristiche strutturali, è un banco di prova tra i più sfidanti per l'intera filiera della sicurezza.

L'utilizzo continuativo di massa, la diffusione capillare delle infrastrutture, la complessità dei sistemi utilizzati ne aumentano l'esposizione ad azioni delittuose, incidenti e calamità naturali con pesanti conseguenze sulla continuità operativa delle comunità, l'opinione pubblica e la sicurezza percepita.

Di fronte a una situazione così complessa, è indispensabile integrare in modo efficace risorse, competenza e tecnologie coordinando gli interventi dei diversi attori.

La parola chiave di questa edizione di APR è pertanto "integrazione" che, nel corso della giornata del 5 maggio, viene declinata nei molteplici ambiti operativi che riguardano il sistema ferroviario, in un percorso finalizzato a produrre risultati utili per i soggetti interessati.

Il primo ambito è il PPP, ovvero il modello di Partenariato Pubblico Privato in base al quale il soggetto privato mette a disposizione dell'interlocutore pubblico le proprie competenze e risorse finalizzate al raggiungimento di obiettivi condivisi.

Dagli esempi positivi dei servizi di aeroportuale prende spunto la proposta di A.N.I.V.P. di impiegare le guardie giurate a bordo dei treni a supporto del personale viaggiante, interagendo con le forze dell'ordine nel quadro normativo del DM 154/2009 per la prevenzione e la mitigazione degli atti di violenza. I soggetti fornitori sono gli istituti di vigilanza in possesso dei requisiti organizzativi previsti che potranno interagire anche con FS Security, la struttura captive delle Ferrovie dello Stato, in un auspicabile quadro collaborativo per l'ottimizzazione delle risorse.

All'approfondimento di questo modello e degli eventuali adeguamenti normativi necessari alla sua implementazione, viene dedicata la prima parte di APR 2025 che vede un confronto dei rappresentanti della vigilanza con le istituzioni, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in primis, per condividere gli obiettivi e definire gli interventi attuativi.

Un secondo ambito è l'integrazione di tecnologie e servizi. A parte le bodycam impiegate dalle guardie giurate in servizio a bordo dei treni, il sistema ferroviario necessita di misure di sicurezza evolute in relazione alle molteplici minacce alle quali è esposto.

Solo a titolo indicativo, dal fronte degli atti volontari possono arrivare vandalismi, furti di materiali nei depositi, nelle stazioni e negli uffici, attacchi cyber, azioni terroristiche o anche solo dimostrative. I fatti accidentali comprendono incendi, guasti agli impianti di terra, al materiale rotabile, alle linee elettriche mentre tra gli eventi naturali si trovano frane, inondazioni, terremoti.

Un elenco formidabile anche se certamente incompleto, che impone un approccio prima di tutto culturale di integrazione delle competenze e delle tecnologie in materia di sicurezza fisica, sicurezza logica e safety anche attraverso l'esame di buone pratiche internazionali

La seconda parte di APR 2025 è dunque dedicata all'analisi delle esigenze dei responsabili della sicurezza dei diversi attori del sistema ferroviario ed alle proposte di tecnologie e servizi integrati a livello di eccellenza presentate dai partner di securindex.



## Sommario

- 06 Guardie giurate a bordo dei treni? Parliamone
- 08 Guardie giurate e sicurezza ferroviaria, un rapporto da rilanciare
- 12 ERMES, l'intelligenza artificiale per la sicurezza delle comunicazioni di emergenza
- 14 L'evoluzione della sicurezza fisica nell'industria dei Trasporti
- 16 GECO, l'importanza del dialogo con le forze di polizia per la sicurezza del trasporto ferroviario e metropolitano
- 18 Hanwha Vision, AI per la videosorveglianza nel trasporto pubblico
- 20 Tunnel sicuri: la sfida della protezione delle infrastrutture critiche in Italia e in Europa
- 22 L'evoluzione della vigilanza privata: l'esempio di Rangers Battistolli
- 24 Con Reveal alla scoperta delle bodycam per la sicurezza nei luoghi pubblici
- 26 Sicurezza sussidiaria, l'importanza della formazione di qualità
- 28 Automazione FAAC A952 con Porte REI: efficienza e sicurezza per le vie di fuga
- 30 La nuova Norma CEI 79-3, un passo avanti per la certificazione personale
- 32 SICUREZZA 2025: tutte le risposte per un settore che cambia
- 34 Innovazione e Sicurezza: la diffusione di annunci e le chiamate di emergenza nelle fermate di Tranvie e Metropolitane di Superficie

# LA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

## APR 2025



### PROGRAMMA

**09.15 - Registrazione - welcome coffee**

**09.45 - Inizio lavori**

Raffaello Juvara (direttore securindex), Marco Barbieri (Segretario Generale Confcommercio Milano), Tullio Mastrangelo (Presidente ANIVP)

**10.00 - previsto intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sen. Matteo Salvini**

**10.30 - "L'esperienza del Security Manager nel trasporto ferroviario"**

Keynote speech di Andrea Galletta, delegato ANIVP per la sicurezza del trasporto pubblico, Vincenzo Acunzo, Presidente AISEM

**11.00 - "Partenariato pubblico-privato per la mitigazione dei rischi relativi alla sicurezza dei passeggeri e del personale viaggiante"**

Tavola rotonda  
Polizia Ferroviaria, Arma dei Carabinieri, FS Security, Trenitalia, RFI, Italo, Trenord, TPER, ATM, ANIVP conduce Paola Fucilieri, giornalista de "Il Giornale"

**12.45 - Ipotesi progettuale - Tullio Mastrangelo**

**13.00 - Light lunch - networking**

**14.00 - "Minacce fisiche e cyber: la parola agli operatori"**

partecipano responsabili di funzione FS Security-RFI-Trenitalia-Italo-Trenord-ATM-TPER

**15.00 - "Le risposte della filiera della sicurezza"**

Le tecnologie e i servizi di eccellenza:  
Civis, Ermes, Hanwha, Genetec, Optex, Rangers, Reveal, San Giorgio Formazione conducono Andrea Galletta e Raffaello Juvara

**16.30 - Conclusioni**

**Verrà rilasciato l'Attestato di partecipazione a richiesta per il rilascio di CF anche per la Norma UNI 10459**



# Guardie giurate a bordo dei treni? Parliamone

intervista a Tulio Mastrangelo, Presidente A.N.I.V.P.

**Il sistema della vigilanza privata si propone come partner delle istituzioni che devono garantire la sicurezza del trasporto ferroviario. Per quali servizi e con quali modalità possono operare oggi le guardie giurate?**

Il sistema della vigilanza privata può certamente proporsi come partner delle istituzioni pubbliche preposte alla sicurezza del trasporto ferroviario, esattamente come avviene da anni negli aeroporti, nei porti e nei tribunali per fare qualche esempio. Si tratta di attività sussidiarie alla sicurezza pubblica delegate alla vigilanza privata anche per consentire alle forze dell'ordine di dedicarsi a servizi più complessi. Peraltro, nel sistema del trasporto ferroviario, in particolare nelle grandi stazioni di Milano e Roma, operano già istituti di vigilanza con guardie giurate e personale non armato per dare assistenza ai viaggiatori, prevenire reati e permettere la corretta fruizione delle strutture.

A bordo dei treni in questi anni sono state fatte delle sperimentazioni, in particolare da Trenord, grazie soprattutto ad un intervento/deroga alla normativa che consente di viaggiare "armati" a bordo treno esclusivamente agli appartenenti alle forze dell'ordine in servizio. Questa opportunità potrebbe trovare ancor oggi utile applicazione, se non divenire un modello permanente di riferimento.

Inoltre già da tempo in diverse città le aziende di trasporto pubblico locale utilizzano le guardie giurate come supporto per il controllo della fiscalità, la verifica che i passeggeri abbiano il titolo di viaggio valido, con risultati positivi anche sul piano economico per effetto del recupero del prezzo dei biglietti.

Non a caso ci sono stati diversi interventi anche a livello di enti locali, da ultimo la Regione Lazio, che ha dato la possibilità alle guardie giurate di chiedere il titolo di viaggio a bordo treno.

Vediamo quindi che è un'attività permessa dalle normative vigenti, ma si devono risolvere alcuni vincoli, per esempio quello legato alla territorialità delle autorizzazioni delle guardie giurate e delle società di vigilanza. Un treno attraversa diverse province e andrebbe quindi verificato, in



collaborazione con Ministero Interno, Prefetture e Questure, come garantire la legittimità a operare in più territori. Ogni provincia dev'essere coperta da un'autorizzazione specifica o è sufficiente l'autorizzazione dalla partenza? Questo consente di avere la copertura anche dove si arriva e, in caso, nel viaggio di ritorno?

Per questi aspetti si potrebbe fare riferimento al precedente del trasporto valori dove, a suo tempo, si era dovuto risolvere proprio il problema della territorialità della licenza e del viaggio di ritorno.

**Oltre agli aspetti normativi, quali altri problemi si dovranno risolvere per dare seguito a questa proposta?**

Di sicuro ci sono aspetti operativi non secondari che rendono più complessa questa attività rispetto all'esempio del trasporto pubblico urbano.

Un aspetto importante è la frequenza delle fermate: in città i mezzi fermano ogni tre o quattro minuti con la possibilità di intervento da parte delle forze dell'ordine, mentre i treni, anche se regionali, fermano meno frequentemente. Di conseguenza, chi opera a bordo potrebbe trovarsi in situazioni più isolate, rendendo più difficile dare il supporto necessario al personale viaggiante per lavorare con la dovuta tranquillità.

A questo proposito, un altro aspetto di rilievo per garantire l'efficacia del servizio e la sicurezza del personale, è la presenza a bordo treno di almeno due guardie operanti in coppia, dotate di bodycam e quant'altro permetta di documentare le situazioni critiche che potrebbero provocare conseguenze di natura penale.

E' fondamentale poter documentare i fatti e avere un sistema di comunicazione con la Polfer per fare in modo che alla prima stazione, dopo che si è verificata un'aggressione o un altro episodio, la polizia possa intervenire per gli adempimenti e le denunce del caso.

**Ci saranno da risolvere anche aspetti contrattuali per le guardie come, ad esempio, l'orario di servizio collegato all'andata e ritorno.**

Le guardie devono espletare il servizio in turni completi e non frazionati, ingestibili per gli istituti di vigilanza e antieconomici per la committenza. E' necessario impostare l'organizzazione in modo che contemperino le esigenze di ogni attore coinvolto: polizia ferroviaria, committenza, lavoratori, istituti di vigilanza. Questa condizione non può che risultare da un tavolo unitario tra tutte le parti, anche le organizzazioni sindacali, che dovrà venire istituito quanto prima possibile, in quanto tutto nasce dall'esigenza di trovare rapidamente una soluzione per supportare la sicurezza nel trasporto ferroviario regionale, dove si verificano maggiormente episodi di violenza a carico del personale viaggiante e dei passeggeri.

**Parliamo di un'altra questione, la propensione delle società di vigilanza ad affrontare una sfida così impegnativa. Ritiene che il settore sia pronto?**

Di sicuro, una delle componenti essenziali per svolgere questa attività nel modo dovuto è un'adeguata formazione del personale, un tema già molto sentito nel settore dovendo assicurare una formazione continua ad un numero elevato di operatori impiegati nelle molteplici specializzazioni oggi richieste. Per la sicurezza sui treni è indispensabile immaginare un programma di corsi specifici. La prima professionalità da acquisire è la capacità di gestire l'aggressività delle persone; il primo requisito è sempre quello di non usare la forza ma le tecniche per gestire e diminuire l'aggressività. Avendo a che fare, ad esempio, con una persona in stato di alterazione da alcol o da stupefacente, si dovrà agire adottando delle tecniche codificate. Confermo che è fondamentale che le guardie giurate impiegate in questi servizi siano preparate per dare il supporto necessario al personale di servizio che si può trovare in difficoltà.

**Un'ultima domanda: cosa si propone il convegno del 5 maggio?**

Contiamo di far scaturire dal convegno la necessaria attenzione al tema, dimostrare la nostra affidabilità e renderci disponibili ad un tavolo di lavoro con le parti coinvolte con l'obiettivo di elaborare e mettere a terra un progetto. Potrebbe essere un disciplinare che renda sostenibile per tutti questo servizio e lo trasformi in un valore aggiunto. Il nostro delegato per la sicurezza nel trasporto pubblico, il dottor Andrea Galletta, sarà un elemento fondamentale nel supportare questo percorso perché nel suo speech riassumerà le conclusioni della sperimentazione del servizio quando era direttore della sicurezza di Trenord e racconterà le problematiche, le criticità e i punti di forza che ha riscontrato.



# Guardie giurate e sicurezza ferroviaria, un rapporto da rilanciare

intervista a Andrea Galletta, Esperto sicurezza trasporti pubblici

Andrea Galletta, per lungo tempo al vertice della sicurezza di Trenord e attualmente delegato A.N.I.V.P. ai rapporti per la sicurezza nei trasporti pubblici, analizza per securindex pregi e difetti dell'impiego delle guardie giurate a bordo dei treni. Il tema sarà al centro del convegno APR 2025 che si terrà a maggio a Milano per rilanciare il ruolo della vigilanza privata nel partenariato pubblico-privato per la sicurezza dei cittadini.

**In base alla sua esperienza di responsabile della sicurezza di Trenord, ritiene che l'apporto della vigilanza privata per la sicurezza a bordo dei treni possa mitigare gli atti di violenza nei confronti del personale e dei passeggeri?**

Il tema della sicurezza sui treni ed in particolare quelli che effettuano servizio pubblico locale regionale, è molto sentito. Nei lunghi anni del mio servizio in Trenord, quale Dirigente Responsabile della sicurezza, ho potuto approfondire con diretta esperienza un ambito caratterizzato purtroppo da numerosi eventi accaduti, talvolta eccessivi e violenti che hanno evidenziato criticità e lacune cui di volta in volta si è cercato di far fronte.

La vigilanza privata ha avuto sempre un ruolo primario e ad essa si è guardato per tentare di superare ostacoli a volte davvero importanti. In merito mi preme porre in evidenza come nel 2015 l'allora Prefetto di Milano Dr. Alessandro Marangoni, seguito dalle nostre dirette argomentazioni sul tema, riuscì ad ottenere dal Ministero dell'Interno espressa deroga all' art. 33 del DPR 753 del luglio 1980 (norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto), per cui Trenord è stata la prima Impresa ferroviaria a impiegare a bordo treno GPG "armate". In merito pochi mesi dopo venne pubblicato un "disciplinare" - a firma dell'allora Capo della Polizia - che stabiliva di fatto le regole d'ingaggio ed i percorsi formativi da porre in essere per "inquadrare" la nuova figura di GPG con la qualifica di "addetto ai servizi di sicurezza sussidiaria". Da qui però iniziano le dolenti note, perché gli Istituti di Vigilanza privata, non espressero adeguata attenzione al tema e verosimilmente non seppero adeguatamente motivare le loro risorse (anche in termini economici posti i gravosi servizi richiesti), per cui le GPG che avrebbero dovuto prepararsi, sostenere esami e produrre maggior impegno nel lavoro quotidiano, mostrarono forti lacune che dopo qualche anno provocarono la ferma decisione del vertice Trenord, di ridurre sensibilmente il numero di GPG e dar vita ad un'organizzazione



interna, che però venne creata in ottica Non di Security ma di "assistenza alla clientela" e posta nell'alveo della Direzione Commerciale.

Di certo il tema è assolutamente attuale e ritengo che oggi con una concreta rivisitazione anche normativa, GPG ben preparate e valorizzate, potrebbero essere un importante supporto e punto di riferimento per ferrovieri e viaggiatori ed esprimere concreta collaborazione anche alle specifiche attività della Polizia Ferroviaria.

**Sarebbero necessari provvedimenti normativi specifici in aggiornamento del DM 154/2009? Se sì, quali?**

Sì, ritengo che in un settore così ampio ed articolato, con un interesse complessivo e territoriale davvero vasto, il tema normativo è importante ma ad esso deve seguire un ancor più importante interesse alla formazione degli operatori.

In tale quadro, di getto, mi viene da suggerire che il DM 154 del 2009, che definisce le modalità per l'accertamento dei requisiti professionali, formazione e certificazione del personale addetto alle attività di sicurezza sussidiaria, debba essere posto in stretta correlazione con l'art.18 della legge 155 - del 2005, ed aggiornato affrontando il tema/aspetto: "esercizio delle pubbliche potestà". Aspetto che oggi appare oltremodo attuale, in ragione dell'incremento di azioni violente e fatti reato, in particolare nei confronti del personale ferroviario e/o preposto al servizio.

Tutto ciò per dare alle GPG - esclusivamente impiegate in suddetti ambiti - adeguata qualifica "giuridica" che consenta di far fronte ad una primaria basilare necessità: poter procedere all'identificazione del responsabile dell'azione/gesto/ fatto reato,

ed ancor più che tale iniziativa sia giuridicamente riconosciuta. Tema questo che ad oggi certamente non può essere assolto con la qualifica di "pubblico ufficiale".

**Sul fronte della formazione quali aspetti andrebbero approfonditi in particolare?**

Oggi viviamo in una società che ha nella comunicazione una delle sue più importanti leve e coinvolge moltitudini di soggetti con differenti livelli culturali ed ideali. Il mondo dei trasporti paradossalmente, esprime tutto ciò più di altri contesti.

E' arduo argomentare sugli aspetti che andrebbero approfonditi e forse non basta una breve intervista. Sui mezzi di trasporto ferroviario e stradale, in spazi ristretti, devono convivere seppur per breve lasso temporale, donne e uomini molto diversi tra loro, componenti di una società multietnica, con razze lingue e religioni ben difforni. Ecco che in questo quadro, che cambia colore e soggetto ogni giorno con differenti categorie sociali, incontriamo la casalinga, lo studente, l'operaio, il medico, il militare, il commerciante, l'impiegato, l'artista ma anche... il ladro, il molestatore, lo zingaro, il drogato, lo spacciatore, il truffatore etc.. Sono questi gli scenari in cui si trova ad operare la Guardia Particolare Giurata.

Su un treno con oltre 600 persone, con un giovane capotreno preposto al controllo dei titoli di viaggio ed un macchinista chiuso in cabina di guida, la GPG in servizio o meglio la pattuglia di GPG, diviene il concreto effettivo punto di riferimento per tutti i viaggiatori.

Questi operatori devono esprimere autorevolezza, ben consapevoli del ruolo cui sono preposti. E' questa la scommessa che occorre fare per il futuro e investire concretamente su questi temi per dare loro (GPG) forti reali motivazioni e l'orgoglio dell'appartenenza.

Provengo (prima di divenire Dirigente d'Azienda) da una rigorosa e selettiva "vita militare", sono orgogliosamente un Ufficiale dei Carabinieri in congedo (circa 30 anni di servizio) e mi sento di suggerire - per quella che è la mia esperienza e per il numero di GPG incontrate in 17 anni da Dirigente d'Azienda - che i modelli di formazione vanno rivisitati in linea con quegli aspetti di vita quotidiana prima accennati. Selezioni, livelli culturali, materie di studio, preparazione operativa, cura della persona etc. devono essere approcciati non solo in ottica di maggior qualità da esprimere in servizio, ma soprattutto con una attenzione maggiore all'individuo - GPG - al fine di responsabilizzarlo ed ancor più valorizzarlo.

**Sul piano delle tecnologie, di quali sistemi/applicazioni sarebbe più utile dotare gli operatori?**

Nei scorsi anni, in Trenord, abbiamo sperimentato un'applicazione installata sui palmari dei capi treno, ove con un "menu a tendina" si consente al capotreno di segnalare in tempo reale criticità di diverso genere a seconda della gravità, con indicati data orario progressiva chilometrica e numero treno.

Applicazione sempre più perfezionata ed affinata che ad oggi consente di riassumere periodicamente tutti gli eventi. I dati venivano poi condivisi con la Polizia Ferroviaria e oltre ad essere uno "strumento" storico, nei casi di criticità potevano essere estratti e subito trasmessi. Stessa cosa per le telecamere a bordo treno. Si è poi eseguita una sperimentazione per parecchi mesi con utilizzo delle body camera.

E' stata un'esperienza interessante che ha prodotto anche un meticoloso lavoro tecnico non solo dei tecnici dell'azienda produttrice ma e direi soprattutto dei miei collaboratori in Security. E' stata quindi creata o una "Control Room Security", ancor oggi molto apprezzata, che riceveva segnale e immagini anche dalle zone più lontane, ripenso alle fatiche ad esempio per assicurare le "coperture" di segnale da zone remote, o non pianeggianti, come la Valtellina.

Ci siamo riusciti ma poi per altre ragioni e "scelte" aziendali, non si è proseguito. L'esperimento comunque è stato utile e da quanto osservato, si era dimostrato un buon "deterrente". Abbiamo effettuato questo esperimento solo con personale di Security. I motivi erano di voler evitare che un capotreno, non adeguatamente preparato, potesse essere oggetto di attenzione di malintenzionati che oltre ad aggredirlo potevano sottrargli lo strumento.

I "ragazzi" di Security operavano in coppia con giubbetti catarifrangenti ben visibili, in un predisposto programma con salite e discese da treni diversi in determinate Stazioni, privilegiando le fasce orarie del mattino (pendolari) e del tardo pomeriggio e sera, in costante contatto con la Control Room presidiata H24. Control Room che via via è divenuta un fattivo concreto ed apprezzato punto di riferimento non solo con la Polfer - con la cui Centrale Operativa Compartimentale si è attuato un diretto sistema di comunicazione - ma anche con le Prefetture, la Sala controllo di Malpensa, le Centrali Operative dei Carabinieri etc..

Di fatto nel tempo affinando metodi e tecnologia si è giunti ad un qualificato ed apprezzato contesto di gestione del quotidiano ed ancor più dell'emergenza. A titolo di esempio, si è affinato il sistema per cui in casi di smarrimento di persona, seguito richiesta di Organo di Polizia, si riesce nell'immediato, ricevute generalità e foto, a diffonderle in tempo reale sui palmari di tutti i capireno dei treni circolanti nella Regione.

Quante persone rintracciate e posso dire, in silenzio talvolta "salvate". Con l'evoluzione tecnologica, quanto faticosamente pensato e costruito può solo evolversi e migliorare.

Ma al di là dei sistemi e applicazioni tecniche, la differenza come sempre è l'individuo. La professionalità, la dedizione, l'arguzia e la disponibilità, non sono strumenti in vendita.

Vorrei cogliere quest'occasione per porgere un sentito Grazie alle Donne e Uomini della Security Trenord che (dal gennaio 2011 - nascita dell'Azienda) ho avuto il privilegio di selezionare, formare e dirigere sino all'agosto 2022, mio collocamento in pensione.



## LIDAR. LA TECNOLOGIA CHE FA STRADA ALLA SICUREZZA.

### Rilevamento a lungo e a breve raggio con REDSCAN

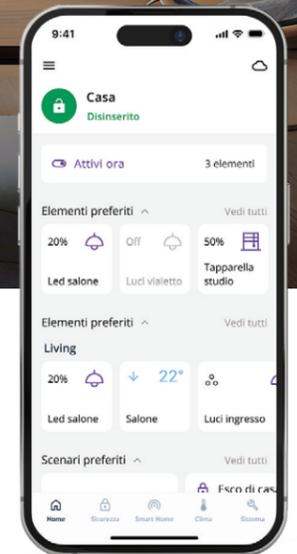
Le pluripremiate serie REDSCAN, dotate di tecnologia LIDAR, offrono rilevamento preciso anche in assenza di luce, ideali per monitorare gallerie ferroviarie e stradali. Con portata fino a 50x100 m (REDSCAN Pro) o 20x20 m (mini-Pro), creano modelli di rilevamento ad alta risoluzione senza punti ciechi.

Grazie alla logica a zone multiple, ai filtri intelligenti e al rilevamento X/Y in tempo reale, distinguono in meno di 100 millisecondi tra treni, persone o animali. La versione mini-Pro integra una telecamera IR per verifica visiva immediata e analisi post-evento. Compatibilità ONVIF per gestione video e allarmi.

[www.optex-europe.com](http://www.optex-europe.com)



**ONVIF** | S  
 ONVIF is a trademark of Onvif, Inc.



## Domotica modulare, comfort su misura.

Con i **moduli domotici Inim**, ogni elemento della casa entra in perfetta sinergia: **luci, tapparelle, clima, TV, audio, scenari e sicurezza** si fondono in un'unica esperienza intelligente e automatizzata.

Installati in modo discreto e integrati con l'app **Inim Home**, i moduli ti permettono di creare ambienti su misura per ogni momento della giornata: **aprire il cancello, regolare le luci, impostare la temperatura ideale, avviare l'intrattenimento, chiudere le tapparelle** e infinite altre funzioni.

Tutto con un tocco dall'app, un comando vocale o in automatico con l'AI delle nostre telecamere.

# ERMES, l'intelligenza artificiale per la sicurezza delle comunicazioni di emergenza

intervista a Filippo Gambino, CEO di ERMES Elettronica

## Il ferroviario è uno dei mercati principali per i sistemi di ERMES. Può riassumere quali sono le linee di prodotti dedicate?

Il settore dei trasporti è un segmento di mercato per il quale Ermes ha sviluppato specifiche linee di prodotti sia per quanto riguarda lo stradale sia per quanto riguarda il ferroviario; per quest'ultimo settore ERMES ha messo a punto soluzioni specifiche sia per le applicazioni a terra sia per quelle a bordo treno.

Di seguito una panoramica delle principali soluzioni:

### Colonnine SOS di Stazione

CityHELP è un sistema di colonnine SOS in IP progettato per gestire le comunicazioni di emergenza audio o audio/video. Nelle stazioni ferroviarie queste colonnine consentono ai passeggeri di contattare una sala operativa per la gestione delle emergenze o in alternativa, grazie all'indirizzamento IP ed alla possibilità di utilizzare più pulsanti di chiamata, differenti sale operative in base al tipo di assistenza necessaria, ad esempio informazioni, polizia o soccorso sanitario. Sono disponibili in diverse versioni tutte conformi alle EN6820 e con accorgimenti che ne rendono più facile l'utilizzo alle persone con disabilità.

### Diffusione Sonora di Stazione

SoundLAN è un sistema di diffusione sonora in IP conforme alla norma EN 50849, utilizzato per trasmettere annunci al pubblico nelle stazioni ferroviarie. Il sistema permette la diffusione di annunci sia da una postazione centrale presso il DCO che da postazioni secondarie nelle singole stazioni. Include console microfoniche, amplificatori di potenza e unità che consentono l'integrazione con impianti di diffusione sonora esistenti.

### Sorveglianza Audio/Video dei Passaggi a Livello

CrossingHELP è un sistema in IP per passaggi a livello che offre una serie di servizi per garantire la sicurezza di queste specifiche aree. Le funzionalità includono la visualizzazione



delle immagini riprese da telecamere, la diffusione di annunci tramite altoparlanti, l'ascolto ambientale nell'area prossima al passaggio a livello, la disponibilità di unità per chiamate di emergenza (SOS) che consentono comunicazioni audio bidirezionali in viva voce.

### Sistema TunnelHELP per Comunicazioni di Emergenza in Gallerie Ferroviarie

TunnelHELP è un sistema IP che combina chiamate di emergenza e diffusione sonora, installato nei punti di evacuazione delle gallerie ferroviarie. Consente agli utenti di contattare le sale di controllo remote e permette agli operatori di diffondere annunci di emergenza, migliorando la gestione delle situazioni critiche all'interno dei tunnel.

### Sistemi di Allarme Passeggeri a Bordo Treno

TrainHELP è una famiglia di apparecchiature audio in IP certificate EN 50155, destinate all'utilizzo a bordo dei treni per implementare un sistema di comunicazione tra passeggeri e personale di servizio. Questi dispositivi sono conformi alle norme EN 16683 e EN 16334, e quindi adatti

per implementare sistemi PAS (Passenger Alarm System) e di PIS (Passenger Information System).

In particolare il sistema PAS, che può anche essere interfacciato al freno di emergenza, consente comunicazioni bidirezionali tra passeggeri e macchinista o terra nel caso di convogli driverless, permettendo di decidere se fermare immediatamente il treno o attendere un luogo più sicuro.

Tutti i sistemi prodotti da Ermes Elettronica per il settore ferroviario sono conformi alle normative europee pertinenti, garantendo elevati standard di sicurezza e affidabilità.

### Quali sono le realizzazioni più importanti?

Per quanto riguarda i sistemi a bordo treno Ermes Elettronica ha fornito sistemi installati sulle vetture per vari progetti ferroviari, tra cui:

- Treni Metrostar di EAV
- Treni Leonardo di MM
- Treni della Metropolitana di Fortaleza in Brasile

Recentemente, inoltre, sono stati forniti apparati di comunicazione tra passeggeri e personale di bordo conformi alle norme EN 16683, EN 16334 ed EN 50155 per il revamping di una serie di treni della Trentino Trasporti ed è stato acquisito un ordine per la fornitura di analoghi sistemi che saranno installati sui treni per la manutenzione delle linee 15, 16 e 17 di metropolitana della SOCIETE DU GRAND PARIS.

Per quanto riguarda gli impianti a terra un esempio significativo è costituito da quanto realizzato per Ferrovienord che ha adottato i nostri sistemi per gli SOS di stazione, le chiamate di emergenza e la remotizzazione della diagnostica di ascensori e scale mobili, gli impianti audio/video presso i passaggi a livello e i sistemi di SOS e diffusione sonora all'interno dei tunnel ferroviari.

### Avete già sviluppato applicazioni della AI o ne avete in programma?

L'intelligenza artificiale porta numerosi vantaggi nel campo dell'interfonia migliorando la qualità dell'audio e garantendo comunicazioni chiare in ambienti ad alta rumorosità, elemento fondamentale per la sicurezza delle comunicazioni in settori critici come quello dei trasporti pubblici

ERMES ha implementato una tecnologia avanzata di

cancellazione del rumore e soppressione dell'eco basata su IA. Questa soluzione, attraverso algoritmi di apprendimento automatico, distingue tra voce umana e rumore di fondo, eliminando quest'ultimo per fornire una comunicazione più nitida che migliora la sicurezza e l'efficienza delle comunicazioni in situazioni critiche.

Altra caratteristica gestita attraverso l'AI è il controllo automatico del guadagno del microfono, che mantiene costante il livello audio del parlato anche se la persona si avvicina o allontana dal microfono. Questo riduce la variabilità nel livello del segnale, elemento che influisce direttamente sulla qualità dell'audio.

### Ci può anticipare quali saranno le vostre prossime novità relative al sistema ferroviario/metropolitano?

Attualmente siamo in fase avanzata nello sviluppo di un nuovo software basato sull'AI per la gestione dei sistemi audio ed audio/video utilizzati in ambito ferroviario. L'intelligenza artificiale consente di rivoluzionare l'operatività di una postazione centrale per la gestione di un sistema di chiamate di emergenza e diffusione sonora, offrendo funzionalità avanzate che migliorano l'efficienza operativa, la reattività e la sicurezza.

Tra le funzionalità ricordiamo:

- L'assegnazione di priorità alle chiamate in base alla tipologia dell'evento (es. malore, incendio, atto vandalico) instradandole verso gli operatori competenti per la specifica emergenza.
- La traduzione Multilingua in Tempo Reale che, in un contesto ferroviario internazionale, permette di abbattere le barriere linguistiche migliorando l'accesso ai servizi.
- La generazione di messaggi vocali dinamici, adattati al contesto (ritardi, evacuazioni, allerte) in tempo reale e in più lingue.
- La possibilità di usare voci sintetiche naturali (text-to-speech) che non richiedono intervento umano immediato.
- L'ottimizzazione del contenuto e della sequenza degli annunci da diffondere con l'ausilio di algoritmi intelligenti che possono decidere quali annunci diffondere, dove e in che ordine, in base alla gravità, alla localizzazione dell'emergenza e al flusso passeggeri.
- L'integrazione con sistemi di terze parti.



Contatti:  
ERMES Elettronica  
Tel. +39 0438 308470  
www.ermes-cctv.com

# L'evoluzione della sicurezza fisica nell'industria dei Trasporti

di Gianluca Mauriello, Account Executive Genetec Italia

L'industria dei trasporti, pilastro fondamentale della società moderna, si trova ad affrontare un'era di trasformazioni senza precedenti. La rapida innovazione tecnologica, l'urbanizzazione crescente e le aspettative sempre più elevate degli utenti finali e delle aziende di trasporto esercitano una pressione costante sugli operatori del settore per raggiungere standard più moderni. Cresce la domanda di maggior efficienza, di migliore comfort e di disporre di puntuali informazioni sui servizi. Tuttavia, le organizzazioni che si occupano di trasporto spesso sono caratterizzate da strutture interne che non comunicano tra di loro e faticano a sostenere il cambiamento tecnologico necessario per soddisfare le aspettative. Per rimanere al passo e fronteggiare le dinamiche del mercato, le aziende devono abbracciare una visione olistica al fine di raggiungere quell'approccio unificato necessario per affrontare le sfide attuali.

## Sfide storiche e frammentazione dei sistemi

Storicamente, molti enti di trasporto pubblico hanno adottato soluzioni di sicurezza fisica in base alle esigenze di ciascun comparto. Ad esempio, l'azienda preposta alla gestione delle linee metropolitane potrebbe utilizzare un insieme di tecnologie di sicurezza completamente diverso da quello della divisione che ha in carico la circolazione degli autobus. Questa frammentazione ha spesso rallentato o addirittura impedito di sfruttare appieno le innovazioni tecnologiche.

## L'unificazione come soluzione

Oggi, con la graduale sostituzione delle tecnologie obsolete e dei mezzi più vecchi, si presenta l'opportunità di adottare un nuovo approccio strategico. L'attenzione si sta spostando verso l'interconnettività per implementare e gestire la sicurezza fisica come un 'unicum' in tutti i comparti della rete di trasporto e incentrata sul concetto di unificazione.

## I vantaggi di una piattaforma di sicurezza unificata

Una soluzione di sicurezza unificata per il settore trasporti si compone di sistemi integrati con una suite di prodotti

sviluppata come un'unica soluzione. Ciò significa che un'azienda di trasporto pubblico può adottare e standardizzare una singola piattaforma di sicurezza per l'intera organizzazione con l'obiettivo di unire gradualmente tutti i vari sistemi in modo da gestire la sicurezza dei vari processi operativi come un'unica entità.

Con l'adozione di una piattaforma unificata, per esempio, i dati e i video a bordo delle varie tipologie di mezzi non devono più essere raccolti manualmente e non c'è più la necessità di utilizzare svariate fonti separate di informazioni per ricostruire una cronologia degli eventi. Una piattaforma head-end unificata semplifica le operazioni compilando e sincronizzando i dati, sia a bordo dei veicoli che nelle zone di transito.

Una soluzione di sicurezza unificata consente di mantenere i dispositivi già in dotazione e in parallelo di aggiungere nuove tecnologie nel corso del tempo così da integrare nuove funzionalità e applicazioni, in base alle necessità, senza problemi di compatibilità.

## Efficienza dei processi e risparmio sui costi

Gli operatori del settore devono imparare a gestire il funzionamento di un'unica soluzione di sicurezza, anche coloro che si occupano della manutenzione sono agevolati poiché tutti gli aggiornamenti e le configurazioni del sistema vengono gestiti all'interno della stessa piattaforma. Controllo centralizzato, processi più efficienti, riduzione della formazione e della manutenzione contribuiscono a ridurre i costi operativi. Utilizzando un'unica piattaforma, gli operatori della sicurezza dispongono di protocolli di risposta automatizzati per migliorare la reazione alle emergenze così, indipendentemente da dove si è verificato un incidente, è possibile recuperare rapidamente le prove e condividerle in modo sicuro con le autorità. Anche la condivisione dell'accesso video con altri dipartimenti operativi può garantire che treni e altri mezzi di trasporto arrivino in orario, che le procedure di sicurezza siano seguite e che le richieste di informazioni su oggetti smarriti o rubati siano risolte più rapidamente.



Il passo più importante per unificare la sicurezza del trasporto pubblico è pensare a lungo termine e adottare un approccio graduale. Ciò significa chiedersi: come vogliamo che sia la nostra piattaforma di sicurezza fisica tra 5, 10 o 15 anni e oltre? È qui che entra in gioco l'architettura aperta della piattaforma unificata che fa la grande differenza nella facilità con cui un ente dei trasporti può adattarsi a nuove esigenze in futuro, accedendo alle più recenti innovazioni, che vanno dalle nuove analisi perimetrali alle tecnologie automatizzate dei droni.

## L'importanza del partner per la sicurezza fisica unificata

Genetec, con la sua esperienza e le sue soluzioni, è un partner affidabile nel supportare il settore ferroviario nel percorso di unificazione e mette al centro delle proprie soluzioni la sicurezza informatica garantendo che i dati dei clienti siano protetti da minacce e attacchi e consentendo di raccogliere, analizzare e gestire i dati in modo da poter prendere decisioni informate. Si tratta di un'offerta che va oltre la semplice videosorveglianza, fornendo strumenti per:

- **Migliorare la sicurezza dei passeggeri:** soluzioni per il monitoraggio del sovraffollamento, il rilevamento di comportamenti sospetti e la gestione delle emergenze, contribuendo a creare un ambiente più sicuro per i passeggeri.
- **Ottimizzare i processi:** soluzioni per integrare i dati provenienti da diverse fonti, come i sistemi di segnalamento,

i sistemi di gestione del traffico e i sistemi di informazione ai passeggeri, fornendo una visione completa e in tempo reale dei processi operativi ferroviari. Questo consente di ottimizzare la gestione delle risorse, ridurre i ritardi e migliorare l'efficienza complessiva.

- **Proteggere le infrastrutture:** soluzioni per il monitoraggio delle infrastrutture ferroviarie, come binari, ponti e tunnel, consentendo di rilevare tempestivamente eventuali anomalie o danni. Questo contribuisce a prevenire incidenti e a garantire la sicurezza e l'affidabilità della rete ferroviaria.

- **Gestire la cybersecurity:** Genetec pone una forte enfasi sulla sicurezza informatica, offrendo soluzioni per proteggere i sistemi ferroviari da cyberattacchi. Questo è particolarmente importante nel settore ferroviario, dove i sistemi di controllo e segnalamento sono sempre più interconnessi e vulnerabili a minacce informatiche.

Le sfide specifiche del settore ferroviario, come la necessità di operare in ambienti complessi, la gestione di grandi quantità di dati e la necessità di garantire la continuità del servizio possono essere affrontate affidandosi a soluzioni robuste. Qualsiasi azienda di trasporto può iniziare a modernizzare la propria infrastruttura di sicurezza scegliendo una piattaforma aperta con cui sia facile iniziare a unificare integrando le telecamere e i dispositivi già esistenti per poi includere i sistemi a bordo dei mezzi e altre tecnologie in un quadro di sicurezza più ampio.

**Genetec**<sup>TM</sup>

Contatto:  
Genetec  
[www.genetec.com/it](http://www.genetec.com/it)

# GECO, l'importanza del dialogo con le forze di polizia per la sicurezza del trasporto ferroviario e metropolitano

intervista a Giuseppe Romeo, CEO di GECO srl

## Ci può parlare di GECO, della sua storia e delle sue attività?

GECO Italia è una realtà consolidata nel settore della sicurezza e dell'automazione industriale, fondata con l'obiettivo di fornire soluzioni innovative e all'avanguardia per il monitoraggio e la protezione di infrastrutture critiche. La nostra storia si intreccia con quella dell'evoluzione tecnologica nel campo della sicurezza e di sistemi di telecomunicazione, dove abbiamo sempre cercato di anticipare le esigenze del mercato con soluzioni su misura per i nostri clienti.

La nostra attività si concentra principalmente sulla progettazione e realizzazione di sistemi di sicurezza e telecomunicazioni dalle infrastrutture di terra al rolling stock, includendo sistemi di informazione al pubblico, sistemi di rilevazione degli incendi, interfonia, sistemi di sincronizzazione e molto altro.

## Quali sono le vostre realizzazioni più significative per la sicurezza in ambito ferroviario?

Nel settore ferroviario, abbiamo realizzato progetti di particolare rilievo sia in Italia che all'estero. In un'importante linea ferroviaria nel Medio Oriente abbiamo affrontato sfide complesse legate alla protezione perimetrale e delle aree sensibili. Abbiamo implementato sistemi avanzati di video analisi e controllo accessi, riuscendo inoltre a garantire la sicurezza di infrastrutture critiche come tunnel e ponti attraverso anche l'impiego di telecamere termiche dotate di video analisi e intelligenza a bordo camera ottimizzando il costo dell'infrastruttura.

Un altro progetto significativo ci ha visti coinvolti nella sicurezza di una rete metropolitana in Italia, dove abbiamo sviluppato una soluzione integrata che comprende



informazione al pubblico, sistemi antintrusione e controllo degli accessi. In particolare, abbiamo messo a punto un sistema per rilevare eventuali intrusioni nelle gallerie e generare allarmi in caso di attraversamento della linea gialla, garantendo così una maggiore sicurezza per i passeggeri e il personale di servizio.

## Quanto è importante per la riuscita di un progetto il ruolo di un partner come Genetec?

Il ruolo di un partner come Genetec è fondamentale per la riuscita di un progetto, in particolare grazie alla disponibilità di una piattaforma aperta, che consente di sviluppare soluzioni su misura, adattandole alle esigenze specifiche del cliente. Si tratta di una piattaforma in continua evoluzione, che permette di crescere nel tempo senza dover sostituire l'infrastruttura esistente, seguendo l'evoluzione dei bisogni operativi e tecnologici.

Abbiamo avviato la collaborazione con Genetec circa 20 anni fa, quando il sistema era un semplice VMS. Oggi, ci troviamo a lavorare con una piattaforma molto più avanzata, capace di unificare un ampio ventaglio di sistemi,

inclusi quelli IoT, e di integrare soluzioni di livello superiore come Mission Control e Operations Center.

Un altro elemento di grande valore è la collaborazione con il team di Genetec: lavorare fianco a fianco con il loro personale ci consente di fare realmente squadra e sviluppare i progetti in modo condiviso, garantendo risultati concreti e sostenibili nel tempo.

## Guardando alle vostre esperienze in altri Paesi, quali suggerimenti si potrebbero trarre per la sicurezza del nostro sistema ferroviario?

Le esperienze che abbiamo maturato in altri Paesi ci hanno insegnato che la sicurezza ferroviaria richiede una visione globale e integrata. Un elemento chiave è lo sviluppo di una buona ingegneria, capace di valutare tutte le integrazioni e arrivare a un livello di dettaglio spinto, in grado di prevenire criticità in tutte le fasi di progetto. L'ingegneria deve anche essere concepita per supportare l'evoluzione dell'infrastruttura nel tempo, evitando la necessità di cambiare soluzioni man mano che il sistema si sviluppa.

Un punto di riflessione: in UAE, ad esempio, le forze di polizia locali svolgono un ruolo attivo nella definizione degli standard di sicurezza richiesti in base alla tipologia di infrastruttura. Hanno stabilito in modo preciso il tipo di sorveglianza necessario e il livello di copertura da garantire a seconda delle caratteristiche dei diversi ambienti. Seguendo lo standard DORI, è stato definito anche il numero minimo di pixel per metro richiesto per ciascuna applicazione, in modo da assicurare l'efficacia delle immagini in funzione dell'uso (rilevamento, osservazione, riconoscimento, identificazione). Inoltre, sono state definite anche le interfacce software necessarie per consentire agli organi di polizia di accedere e visionare direttamente i flussi video delle telecamere, garantendo un monitoraggio centralizzato e tempestivo in caso di necessità operative

o di sicurezza.

Un altro aspetto centrale è la collaborazione tra enti pubblici e privati, ma soprattutto tra i diversi servizi di trasporto. Solo una reale sinergia tra i vari attori può garantire l'intermodalità, condizione indispensabile per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico e migliorare l'efficienza complessiva del sistema. In Italia, sarebbe auspicabile investire di più proprio in questa direzione: promuovere l'integrazione tra ferrovie, porti, metropolitane e aeroporti rappresenta un passo fondamentale per rendere il trasporto pubblico un'alternativa concreta, comoda ed efficace rispetto al mezzo privato.

## Può infine accennare i vostri prossimi progetti?

Attualmente siamo impegnati nello sviluppo di soluzioni tecnologiche avanzate, tra cui spicca il progetto dei pali intelligenti, una proposta innovativa pensata per aumentare la sicurezza e ridurre i consumi energetici nelle infrastrutture, anche in contesti non presenziati come le stazioni ferroviarie. Questi pali integrano sensori IoT, sistemi audio, pannelli informativi e illuminazione intelligente, regolata tramite telecamere dotate di intelligenza artificiale e algoritmi di videoanalisi.

Stiamo promuovendo la collaborazione diretta tra apparati tramite comunicazione machine-to-machine, oltre allo sviluppo di sinergie con droni per il monitoraggio e il supporto operativo. A questo si affianca la sperimentazione di soluzioni di audioanalisi, particolarmente efficaci per incrementare la sicurezza a bordo treno e in aree urbane sensibili, come i sottopassi.

Questi progetti rappresentano un'evoluzione concreta della nostra visione: un'infrastruttura intelligente, interconnessa, sostenibile e unificata grazie a Genetec Security Center, capace di adattarsi dinamicamente al contesto e di rispondere in tempo reale alle esigenze di sicurezza e operatività.



Contatti:  
GECO S.R.L.  
Tel. +39 0321 806957  
g.romeo@gecoitalia.biz

# Hanwha Vision, AI per la videosorveglianza nel trasporto pubblico

intervista a Luigi Fontana, Business Development Manager | Hanwha Vision Europe

## Ci può riassumere le caratteristiche delle linee di prodotto Hanwha Vision?

In Hanwha Vision ci dedichiamo da anni allo sviluppo di soluzioni complete per la videosorveglianza, puntando su tre pilastri fondamentali: qualità, innovazione e affidabilità. Le nostre linee di prodotto sono progettate per rispondere a esigenze differenti, con possibilità di applicazione in diversi ambiti operativi del trasporto pubblico, dalla gestione delle aree passeggeri al monitoraggio a bordo dei mezzi di trasporto, al controllo del perimetro e degli accessi. Dal punto di vista tecnologico, la nostra proposta include apparati ad altissima risoluzione fino a 26 MPX, telecamere multisensore per riprese a 360° e telecamere termiche, particolarmente utili per applicazioni di anti-intrusione. Tutte le nostre soluzioni integrano funzionalità basate su intelligenza artificiale e sono sviluppate secondo i più alti standard di cybersecurity, un requisito ormai imprescindibile nei sistemi moderni.

## In relazione alle molteplici esigenze di security e safety dei sistemi di trasporto pubblico ferroviario e metropolitano, quali sono le vostre proposte?

Il mondo del trasporto pubblico rappresenta una delle sfide più complesse in ambito sicurezza. Considerato parte delle infrastrutture critiche, richiede soluzioni all'avanguardia in grado di garantire la sicurezza di passeggeri e operatori, oltre a rilevare tempestivamente minacce per assicurare la continuità operativa.

Le nostre proposte si articolano su diversi livelli e sono pensate per garantire sicurezza e innovazione sia a bordo dei mezzi sia nelle stazioni.

A bordo, mettiamo a disposizione soluzioni tecnologiche avanzate che rispettano gli standard Railway e integrano algoritmi di intelligenza artificiale per un monitoraggio intelligente e continuo.

Nelle stazioni, invece, offriamo una copertura video completa insieme a sistemi in grado di analizzare i flussi dei passeggeri, rilevare oggetti abbandonati e individuare



comportamenti sospetti, contribuendo così a creare ambienti più sicuri ed efficienti.

Per le aree critiche come depositi o centrali operative, offriamo protezione perimetrale, integrata con sistemi di controllo accessi e VMS.

L'intelligenza artificiale consente di rilevare minacce in tempo reale, riducendo i tempi di intervento e migliorando la capacità investigativa post-evento attraverso l'analisi forense.

## In che modo l'AI può contribuire a migliorare la prevenzione di reati e incidenti?

L'intelligenza artificiale rappresenta un vero punto di svolta nella videosorveglianza. Le nostre telecamere, grazie all'AI integrata, sono in grado di identificare in tempo reale situazioni che un tempo richiedevano ore di osservazione da parte degli operatori.

Alcuni esempi concreti delle nostre soluzioni includono il rilevamento di persone che sostano per un tempo prolungato in aree sensibili o che accedono a zone non autorizzate, attivando così una notifica immediata al personale incaricato della sicurezza.

Un altro ambito fondamentale riguarda l'identificazione tempestiva di situazioni potenzialmente pericolose, come le cadute accidentali sui binari o la presenza di oggetti abbandonati, permettendo interventi rapidi ed efficaci per garantire la sicurezza di passeggeri e operatori.

Nelle indagini post-evento, l'AI consente ricerche rapide e mirate: grazie alla classificazione dei metadati, possiamo individuare facilmente immagini in cui compaiono persone con caratteristiche specifiche (genere, colore degli abiti, presenza di bagagli, ecc.).

Ogni nostra proposta nasce dalle reali esigenze degli utenti finali e dalla collaborazione continua con i nostri partner System Integrator.

Grazie a un team R&D interno, siamo in grado di sviluppare continuamente nuove funzionalità su misura.

## Possiamo citare delle case history anche internazionali?

Hanwha Vision ha contribuito a migliorare la sicurezza e la gestione in diversi progetti di trasporto pubblico e urbano nel mondo.

Le Ferrovie Svizzere e l'aeroporto turco di Rize-Artvin hanno adottato i nostri sistemi per garantire maggiore controllo in stazioni e terminal. Anche la metropolitana di Praga ha potenziato la sorveglianza con soluzioni Hanwha,

migliorando la sicurezza dei passeggeri.

In Repubblica Ceca, un ampio sistema di monitoraggio è stato adottato per migliorare la gestione del traffico e la sicurezza urbana.

In tutti questi contesti, Hanwha Vision si è distinta per affidabilità, qualità delle immagini e capacità di adattarsi a diversi ambienti e esigenze.

## In che modo vi rapportate con i system integrator specializzati?

I System Integrator sono per noi partner strategici e fondamentali nella diffusione delle nostre soluzioni. La nostra collaborazione si basa su:

- Formazione continua, tecnica e commerciale, anche personalizzata.
- Supporto nella progettazione, con simulazioni e demo in loco.
- Strumenti dedicati, come il nostro STEP Partner Portal, materiali marketing, accesso anticipato alle novità e condizioni commerciali vantaggiose.

Ma soprattutto, ascoltiamo. Ogni progetto ha le sue peculiarità, e spesso sono proprio gli integratori a fornirci gli spunti migliori per l'innovazione.



Contatti:  
Hanwha Vision Europe  
Tel. +39 02 36572 890  
hvesecurity@hanwha.com  
www.hanwhavision.eu

# Tunnel sicuri: la sfida della protezione delle infrastrutture critiche in Italia e in Europa

di Marco Censi, Regional Sales Manager Italia & Andrea Tiberti, Pre Sales Technical Consultant - Italia



I tunnel rappresentano un elemento strategico e imprescindibile per le infrastrutture di trasporto europee, e l'Italia – con la sua geografia complessa e il ruolo centrale nelle rotte commerciali continentali – ne è uno degli snodi principali. Queste opere ingegneristiche velocizzano il trasporto di merci e persone, collegano comunità, ospitano reti di comunicazione e contribuiscono alla competitività economica del Paese e dell'intera Unione Europea. Proprio per la loro rilevanza, cresce l'attenzione – da parte delle istituzioni e delle aziende – sulla loro sicurezza.

Sempre più reti di trasporto vengono realizzate in gallerie sotterranee, per ridurre l'impatto ambientale e acustico nelle aree urbane e naturali. Ma queste opere sono anche sempre più lunghe e profonde: il Tunnel di Base del Brennero, che collegherà Innsbruck a Fortezza, è lungo 55 km, mentre l'HS2 britannico arriva a 90 metri di profondità. Sono numeri che raccontano una trasformazione in atto.

Se gli incidenti gravi sono fortunatamente rari, quelli minori – ma comunque costosi – sono frequenti. Secondo i dati della Commissione Europea, nel 2023 si sono verificati 1.567 incidenti ferroviari significativi, con 841 vittime e 569 feriti gravi. Più della metà delle vittime erano intrusi, spesso senz'altro, vandali o writer. Anche quando non ci sono feriti, atti vandalici o intrusioni possono causare deragliamenti, collisioni o incendi. In Spagna, nel solo 2022, si sono registrati 3.559 atti di vandalismo e graffiti sulla rete ferroviaria, con costi stimati attorno ai 25 milioni di euro per la compagnia Renfe. In Austria, ÖBB spende 3,2 milioni l'anno per la rimozione dei graffiti; SNCB, in Belgio, ne spende 6.

## La sfida dell'intrusione: visibilità e complessità

All'interno di una galleria ferroviaria, buia, umida e angusta, è estremamente difficile per un macchinista accorgersi per tempo di una presenza non autorizzata. Rilevare correttamente una persona all'interno di un tunnel è di per sé complesso, e lo è ancora di più se il tunnel è in funzione, con più treni in movimento contemporaneamente. È qui che le tecnologie di rilevamento giocano un ruolo decisivo.

Per decenni, il monitoraggio si è basato esclusivamente sulle telecamere di sorveglianza. Ma sistemi analogici e primi modelli digitali richiedevano l'osservazione costante da parte degli operatori. L'arrivo dell'analisi video intelligente (VCA – Video Content Analysis) ha rappresentato una svolta: i sensori delle videocamere, grazie ad algoritmi evoluti, analizzano le immagini in tempo reale e generano allarmi automatici in caso di intrusione, guidando gli operatori sulla scena del potenziale pericolo.

Tuttavia, anche questa tecnologia non è immune a limiti. Gli intrusi più esperti hanno imparato ad aggirare i sistemi, ad esempio camuffando l'aspetto o sfruttando il passaggio del treno per entrare inosservati. Inoltre, in ambienti ostili come i tunnel, con elevata umidità e temperature variabili, anche la scelta di tecnologie basate su radar o microonde possono generare falsi allarmi a causa dell'interferenza dei treni in movimento.



## La precisione dei sensori LiDAR di OPTEX

La nuova generazione di sensori basati su tecnologia LiDAR rappresenta un'evoluzione importante. Questi dispositivi, come quelli della serie REDSCAN di OPTEX, utilizzano un laser invisibile per mappare l'ambiente, indipendentemente dalle condizioni ambientali e di luce. Non risentono della presenza di forti fonti di luce, riflessi o ombre e permettono il tracciamento continuo di un oggetto o persona, anche in totale oscurità.

Una delle caratteristiche più avanzate è il **filtraggio dinamico degli eventi**: il sistema non si limita a rilevare un movimento, ma analizza il comportamento. Ad esempio, distingue un treno da una persona (anche nel caso in cui il passaggio sia simultaneo) sulla base di sequenze temporali, dimensioni, velocità e posizione. Se rileva un treno, "ignora" il passaggio. Se rileva una persona o un gruppo, invia un allarme in tempo reale alla centrale operativa e, se necessario, al macchinista, permettendo di rallentare o fermare il convoglio per evitare incidenti.

Un singolo sensore può monitorare un'area di 100 metri suddivisa in otto zone distinte, con la possibilità di configurare la sensibilità per ignorare oggetti piccoli (come pietre) ma rilevare quelli potenzialmente pericolosi (persone, animali o grandi ostacoli). Il sistema fornisce inoltre le coordinate esatte di ogni oggetto rilevato, permettendo un intervento rapido e mirato da parte delle squadre di sicurezza.

## Ambienti ostili: come proteggere i sensori

Un aspetto spesso sottovalutato è l'aggressività dell'ambiente tunnel. L'umidità, i detriti metallici sollevati dal passaggio dei treni, i fumi e gli oli possono danneggiare le ottiche o ostruire i sensori. Le più recenti soluzioni OPTEX integrano un algoritmo che misura in tempo reale il livello di opacizzazione della lente e avvisa automaticamente il centro di controllo quando è necessario un intervento di pulizia. Inoltre, l'uso di speciali pellicole protettive autorigeneranti previene l'accumulo di sporcizia e prolunga la vita utile dei sensori, riducendo i costi di manutenzione.

## Progettare sistemi su misura

Ogni tunnel è unico e richiede una progettazione dedicata. La fase di sopralluogo iniziale serve a definire il numero di sensori e telecamere necessarie per coprire adeguatamente l'intera struttura. In gallerie ferroviarie di medie dimensioni, ad esempio, i sensori laser vengono posizionati ai lati della linea, mentre nelle gallerie più larghe si aggiunge una terza linea centrale.

È importante valutare quali minacce si vogliono monitorare: intrusioni, atti vandalici, graffiti, o anche solo la presenza di animali. Solo con un sistema configurato correttamente si possono evitare falsi allarmi, ottenere rilevamenti precisi e, soprattutto, prevenire danni a cose e persone.

## Verso un'infrastruttura più sicura

La sicurezza dei tunnel non può prescindere dall'evoluzione tecnologica. Le nuove soluzioni di monitoraggio, combinate in modo intelligente, permettono di costruire sistemi realmente efficaci, capaci di adattarsi a ogni esigenza e contesto. Per l'Italia e l'Europa, proteggere queste infrastrutture significa tutelare la mobilità, la logistica e il benessere delle comunità. E ogni passo avanti nella sicurezza è un investimento per il futuro del continente.



Contatti:  
OPTEX

Tel. +39 351 9272789  
enquiry-it@optex-europe.com  
www.optex-europe.com/it

# L'evoluzione della vigilanza privata: l'esempio di Rangers Battistolli

intervista a Carlo Scatturin, Amministratore Delegato Rangers srl

## Ci può presentare Rangers, la società del Gruppo Battistolli dedicata alla vigilanza?

Rangers è sul mercato da più di 40 anni e oggi conta con più di 2.000, con oltre 1900 Guardie Particolari Giurate che lavorano ogni giorno per la sicurezza dei nostri clienti. Far parte del Gruppo Battistolli, leader nel trasporto valori da oltre 60 anni, ci consente di valorizzare un'esperienza e una competenza che pochi hanno nel settore della sicurezza. Abbiamo una presenza importante in Italia, con 32 sedi diffuse principalmente tra Veneto, Toscana, Lombardia, Piemonte, Lazio, Campania e Puglia.

Disponiamo di 5 centrali operative alle quali sono collegati i nostri clienti, permettendoci di monitorare costantemente la sicurezza e intervenire rapidamente in caso di necessità. Ci occupiamo soprattutto di vigilanza mobile e fissa, e di soluzioni tecnologiche avanzate per la sicurezza. Questo ci permette di rispondere velocemente alle diverse esigenze di chi si affida a noi.

Negli ultimi anni stiamo investendo molto in tecnologia e nel miglioramento dei nostri processi, perché vogliamo offrire soluzioni di sicurezza sempre più efficaci, che si tratti di una abitazione privata, un'azienda o un edificio pubblico.

Un aspetto che ci distingue è il forte impegno nella compliance e nella qualità. Abbiamo adottato il modello 231 e siamo certificati secondo numerosi criteri che dimostrano la nostra volontà di operare secondo i più alti livelli etici e professionali del settore.

## Nell'ambito delle vostre attività, i servizi di sicurezza sussidiaria quanto sono rilevanti?

Oggi possiamo dire che la sicurezza sussidiaria non è solo una parte importante delle nostre attività, ma anche un'area in cui la nostra azienda continua a crescere e a specializzarsi, in risposta a una domanda sempre maggiore



di soluzioni di sicurezza integrate e complementari a quelle pubbliche. La nostra presenza in diverse regioni italiane ci ha permesso di costruire una solida esperienza, affrontando soluzioni di sicurezza molto diverse tra loro.

## Nello specifico, quelli in ambito ferroviario?

L'ambito ferroviario rappresenta per noi un settore strategico. Attualmente operiamo in importanti stazioni del territorio nazionale, dove forniamo servizi di vigilanza fissa con personale formato e certificato secondo quanto previsto dal Decreto Ministeriale 154/2009.

L'esperienza che stiamo maturando ci permette di sviluppare protocolli operativi sempre più efficaci, in grado di rispondere alle specifiche esigenze di sicurezza che caratterizzano gli ambienti ferroviari, dove si combinano elevati flussi di persone, esigenze di tutela delle infrastrutture e necessità di garantire un servizio di trasporto sicuro e puntuale.

## Nell'ipotesi di impiegare le GPG armate a bordo dei treni, quali sarebbero secondo lei i problemi più rilevanti?

Esistono questioni normative e di responsabilità che

devono essere attentamente considerate per l'impiego di GPG armate a bordo dei treni. Il primo aspetto cruciale è la formazione specialistica: oltre alle competenze tipiche, le GPG devono essere preparate per operare in uno spazio confinato e in movimento, con protocolli specifici per gestire situazioni critiche senza mettere a rischio i passeggeri.

Un secondo elemento fondamentale riguarda il coordinamento operativo con il personale ferroviario e con le forze dell'ordine. È essenziale stabilire procedure chiare di comunicazione e intervento, definendo con precisione ruoli e responsabilità di ciascun soggetto coinvolto. Questo permette di garantire risposte tempestive ed efficaci in caso di necessità, minimizzando i rischi per tutti.

## In questa fase, avete problemi di recruiting? Come vedete la situazione in prospettiva?

Il recruiting rappresenta attualmente una delle sfide più significative per la nostra azienda, in linea con quanto sta accadendo in tutto il settore della sicurezza.

Ci troviamo in un particolare contesto storico del mercato occupazionale che rende difficile attrarre candidati.

La complessità aumenta considerando che il profilo della Guardia Particolare Giurata richiede caratteristiche personali e professionali specifiche, oltre a dover ottenere certificazioni e autorizzazioni particolari.



In prospettiva, vediamo la necessità di rinnovare le strategie di attrattività del settore, lavorando su tutti quegli aspetti legati al benessere e alla crescita professionale.

Stiamo investendo nella formazione e nello sviluppo di percorsi di carriera più strutturati, cercando di rendere il lavoro nella sicurezza privata più appetibile, soprattutto per i giovani.

Crediamo che nei prossimi anni sarà fondamentale ripensare le modalità di reclutamento, puntando maggiormente sulla valorizzazione del ruolo sociale delle GPG e sull'importanza del contributo che danno alla sicurezza collettiva.



Contatti:  
Rangers Battistolli  
[www.rangersbattistolli.it](http://www.rangersbattistolli.it)

# Con Reveal alla scoperta delle bodycam per la sicurezza nei luoghi pubblici

intervista a Luigi Lagonigro, Head of Sales and Channel Partnerships - Europe & LATAM @ Reveal Media

## Nel quadro del vostro mercato internazionale, in quali paesi le bodycam vengono adottate dalle società di sicurezza privata per il proprio personale?

Le bodycam vengono adottate da società di sicurezza privata in diversi paesi a livello globale, tra cui Regno Unito, Stati Uniti, Francia, Germania, Svezia, Spagna, Paesi Bassi, Australia, Canada e ultimamente Italia. In questi mercati, le bodycam sono ampiamente utilizzate per migliorare la sicurezza degli operatori, garantire la trasparenza e fornire prove in caso di incidenti o controversie. Anche in altri paesi, come Messico e Colombia, il loro impiego è in aumento per gestire situazioni ad alto rischio.



## Quali riscontri avete sul gradimento delle bodycam da parte del personale che le utilizza?

Il feedback degli operatori che utilizzano le bodycam è generalmente molto positivo. I principali vantaggi riscontrati includono:

- **Maggiore sicurezza personale**, grazie all'effetto deterrente sulle aggressioni.
- **Tutela legale**, poiché le registrazioni forniscono prove oggettive in caso di incidenti o denunce.
- **Miglioramento della professionalità**, poiché gli operatori sono più consapevoli delle proprie azioni e degli standard da mantenere. Alcuni iniziali dubbi relativi alla privacy o alla gestione delle registrazioni vengono solitamente superati con una formazione adeguata e una chiara comunicazione sulle finalità d'uso.

## Sul piano della privacy del personale, quali procedure si devono adottare per non incorrere in sanzioni come datori di lavoro?

Per garantire la conformità alle normative sulla privacy, le aziende devono adottare procedure rigorose, tra cui:

- **Trasparenza e consenso**: Informare chiaramente i dipendenti sull'uso delle bodycam e sulle finalità delle registrazioni.
- **Limitazione dell'uso**: Attivare le bodycam solo in situazioni lavorative specifiche e pertinenti.
- **Protezione dei dati**: Archiviare le registrazioni in modo sicuro, limitandone l'accesso solo a personale autorizzato.
- **Cancellazione periodica**: Stabilire tempi chiari per la conservazione e l'eliminazione dei dati, in linea con il GDPR e le normative locali.
- **Coinvolgimento dei sindacati**: In molti paesi, è consigliabile coinvolgere le rappresentanze sindacali per garantire un'implementazione trasparente ed equa.

## In questo momento quali sono i settori in Italia più orientati a impiegare le bodycam?

In Italia, il mercato delle bodycam sta crescendo rapidamente, con una forte adozione in diversi settori, tra cui:

- **Sicurezza privata**: Utilizzate da guardie giurate e addetti alla vigilanza in centri commerciali, eventi e trasporto valori.
- **Forze dell'ordine locali**: Polizie municipali e provinciali stanno integrando sempre più le bodycam per la gestione dell'ordine pubblico.

- **Trasporti pubblici**: Aziende di trasporto (autobus, treni, metro) impiegano bodycam per proteggere il personale da aggressioni.
- **Sanità**: Alcuni ospedali e pronto soccorso stanno sperimentando le bodycam per garantire la sicurezza del personale medico.
- **Retail e grande distribuzione**: I security manager dei grandi gruppi retail le stanno adottando per prevenire furti e aggressioni.

## Come siete organizzati in Italia, che si delinea come un mercato in forte espansione?

In Italia siamo strutturati per supportare la crescente domanda con un'organizzazione ben definita:

- **Team commerciale/tecnico dedicato**, con professionisti che seguono i clienti dalla consulenza alla post-vendita.
- **Partnership strategiche con distributori locali**, per garantire una copertura capillare e un supporto rapido.
- **Formazione e supporto post-vendita**, con corsi dedicati all'uso corretto delle bodycam e alla gestione della privacy.
- **Collaborazioni con enti pubblici e privati**, per favorire la diffusione della tecnologia in nuovi settori.

Siamo pronti a cogliere le opportunità di un mercato in crescita, offrendo soluzioni innovative e su misura per le esigenze del contesto italiano.



Contatti:  
Reveal  
sales@revealmedia.com  
www.revealmedia.it

# Sicurezza sussidiaria, l'importanza della formazione di qualità

intervista a Michele Bardi, Senior Security Manager e Istruttore presso San Giorgio

**Il sistema della vigilanza privata sta attraversando un momento particolarmente complesso, dovendo da una parte recuperare gli aumenti del costo del lavoro del CCNL del 2024 e dall'altra trovare personale per svolgere i servizi in appalto. Si aggiunge la richiesta dell'utenza di avere operatori più formati a giustificazione dei prezzi maggiori. Quali sono le proposte di San Giorgio, leader nella formazione dei security executive?**

La nostra visione della formazione è sistemica, vista la complessità della sicurezza. La proposta San Giorgio è ideata per garantire la formazione nelle sue diverse declinazioni e finalità: oltre 120 corsi, a catalogo e su misura, obbligatori e volontari, online, in webinar e in presenza, con un costante e importante investimento su innovazione di metodi e strumenti. Quello economico può essere un nodo significativo ed è un aspetto che gestiamo insieme ai nostri clienti, per trovare soluzioni in grado di assicurare l'alta qualità della formazione e la sostenibilità economica, ad esempio con una efficiente gestione della formazione finanziata. Questo implica un supporto nell'intero processo, con efficienza ed efficacia. E noi lo facciamo da anni.

**Considerando l'importanza per il Paese dell'impiego delle GpG nei servizi di sicurezza partecipata nelle infrastrutture del trasporto pubblico, qual è il livello di collaborazione, in base alla vostra esperienza, con le Autorità preposte?**

Parto dall'ultima iniziativa San Giorgio: abbiamo preparato un contributo, da inserire nei nostri corsi innovativi, del Responsabile Risorse Umane di un'importante azienda di Trasporto Pubblico Locale, che vanta un protocollo Sicurezza siglato con le Istituzioni locali e le OOSS, finalizzato a migliorare la sicurezza del servizio e del



personale, a prevenire e gestire situazioni critiche e a monitorare costantemente il fenomeno sul territorio. In particolare le Guardie Particolari Giurate, ma anche gli operatori di vigilanza non armata, sono figure centrali per dare forma a modelli di "sicurezza partecipata" ovvero di "sicurezza integrata", in base a principi di sussidiarietà verticale e orizzontale. La formazione è uno degli strumenti più importanti e deve fornire competenze specifiche, non solo normative e tecniche ma anche psicologiche e relazionali in cui ogni operatore fa la differenza. San Giorgio è attore del sistema in modo attivo, le nostre interazioni e collaborazioni con le Autorità sono consolidate e ci permettono di valorizzare sempre i reciproci ruoli.

**Dovendo pensare anche in Italia ad una presenza sempre maggiore di lavoratori stranieri in questo comparto, quali aspetti normativi andrebbero risolti per facilitare l'inserimento.**

Farei un quadro più generale che riguarda i cittadini italiani, europei e, con le necessarie ulteriori specifiche, i cittadini extra UE. Il tema centrale è la fortissima esigenza di velocizzare i tempi burocratici per l'inserimento dei lavoratori. Attualmente il rilascio del titolo impiega

mediamente 90 giorni e se aggiungiamo la criticità sulla convocazione delle sessioni d'esame da parte delle Prefetture, è evidente che per quanto siano importanti e magari anche di successo le azioni delle aziende, dei recruiter e del mondo formativo, il sistema va in affanno. Eppure qualche buona pratica c'è: ad esempio la Prefettura di Roma pubblica un calendario annuale!

**Quanto può influire nelle scelte dei potenziali candidati la certezza di avere un percorso formativo adeguato?**

In effetti, il percorso formativo è percepito sempre più come fattore importante, per diverse ragioni. Intanto,

la formazione che prevede esami finali, è un modo di affrontare le prove con la preparazione necessaria e adatta. In generale comunque, la qualità della formazione è ritenuta indicativa per la crescita professionale, anche come percorso di carriera. Noi ci poniamo l'obiettivo di far crescere e valorizzare gli operatori e la nostra formazione contribuisce a dare risposte concrete per gestire la realtà, con corsi seri, certificati, di alta qualità. La formazione è uno degli strumenti per dare il giusto riscontro, professionale e di percezione sociale a tutti i protagonisti della sicurezza con la forza del metodo che contraddistingue San Giorgio.



Contatti:  
San Giorgio Srl  
formazione@sangiorgionet.com  
www.sangiorgionet.com

# Automazione FAAC A952 con Porte REI: efficienza e sicurezza per le vie di fuga

comunicato aziendale

Nel settore dell'automazione per porte a battente, la tecnologia e l'affidabilità sono elementi chiave per garantire sicurezza, funzionalità e conformità normativa. FAAC, azienda leader nell'automazione e nel controllo accessi, risponde a queste esigenze con il modello A952, una soluzione innovativa progettata per l'installazione su porte REI e su varchi delle vie di fuga, che offre prestazioni avanzate in particolare in ambienti pubblici e ad alto traffico.



## Innovazione e sicurezza per le porte REI

Le porte REI sono un elemento essenziale nella protezione passiva antincendio e l'adozione di automazioni certificate è fondamentale per garantire la loro corretta funzionalità in caso di emergenza. L'automazione FAAC A952 si distingue per la sua capacità di operare in modo affidabile anche in condizioni critiche, assicurando la chiusura della porta anche in assenza di alimentazione elettrica, grazie a un sistema a molla testato per oltre un milione di cicli.

Progettata per rispondere agli standard più rigorosi, l'A952 è certificata EN16005 e TUV, due riferimenti fondamentali per garantire la sicurezza nell'uso pubblico e nelle vie di fuga. Grazie a queste certificazioni, l'automazione risponde ai più elevati requisiti di sicurezza, offrendo una straordinaria affidabilità anche in ambienti complessi come ospedali, aeroporti, scuole e strutture ricettive. Inoltre, l'automazione è conforme alla norma EN 1634-1 per la resistenza al fuoco, rendendola ideale per l'installazione su porte tagliafuoco.

La certificazione TUV per l'installazione su vie di fuga assicura il rispetto delle normative e libera i gestori da qualsiasi responsabilità legale. Sulle porte REI, ha superato con successo i test con i principali produttori di chiusure antincendio, garantendo la chiusura in caso di incendio e contribuendo a limitare la diffusione delle fiamme. Per le porte di evacuazione fumi, invece, mantiene la chiusura in condizioni normali e si attiva automaticamente in caso di allarme, facilitando il deflusso dei fumi e aumentando la sicurezza degli ambienti.

## Tecnologia avanzata e versatilità di utilizzo

Uno degli elementi distintivi dell'A952 è l'integrazione di tre brevetti FAAC che ne migliorano le prestazioni:

- Ingranaggi a rapporto variabile, per garantire movimenti fluidi e precisi;
- Pignone e cremagliera a rapporto variabile, per mantenere una forza costante e una chiusura affidabile;
- Soft Draw, una tecnologia che permette di regolare la velocità di chiusura anche in assenza di alimentazione elettrica, evitando impatti bruschi e migliorando la sicurezza e il comfort di utilizzo.

Queste caratteristiche rendono l'A952 estremamente flessibile, adattandosi a diverse configurazioni di montaggio (braccio a pattino o articolato) e a una vasta gamma di applicazioni. La sua compattezza, unita alla possibilità di essere installata su ante fino a 1600 mm di larghezza e 450 kg di peso, la rende una soluzione ideale per molteplici contesti.

L'automazione è dotata di una logica di gestione intelligente, con un encoder magnetico che permette di ottimizzare il movimento della porta, adattandosi dinamicamente alle condizioni di utilizzo. Inoltre, il sistema è in grado di rilevare eventuali ostacoli, invertendo il movimento per garantire la sicurezza degli utenti.

## Attenzione particolare alla sostenibilità

FAAC pone grande attenzione alla sostenibilità ambientale dei suoi prodotti. L'A952 è dotata della Dichiarazione Ambientale di Prodotto (EPD), conforme alle norme ISO 14025 ed EN 15804+A2, attestando così il suo basso impatto ambientale lungo tutto il ciclo di vita.

Inoltre, la riduzione dei consumi energetici è un aspetto fondamentale per l'A952, che grazie alla sua elettronica avanzata, consente di ottimizzare l'uso dell'energia, riducendo gli sprechi e garantendo un'elevata efficienza operativa nel tempo. Questa attenzione alla sostenibilità si traduce in una maggiore durata del prodotto e in un risparmio energetico significativo per gli edifici in cui viene installato.

## Un'installazione pensata per il futuro

Oltre alle caratteristiche strutturali, l'automazione FAAC A952 è progettata per semplificare l'installazione e la configurazione. Tra le funzionalità integrate troviamo:

- Encoder magnetico per una regolazione precisa;
- Compatibilità con la piattaforma FAAC Simply Connect per la gestione remota;
- Connettore USB per l'upload e il download delle configurazioni;
- Innesto radio per schede di decodifica a 5 pin 433MHz e 868MHz;
- Funzione di autotaratura, che permette un'installazione veloce e intuitiva, riducendo i tempi di configurazione.

## L'integrazione con Simply Connect di FAAC

Simply Connect di FAAC è una piattaforma avanzata per la gestione e la configurazione remota dei dispositivi di automazione FAAC. Si tratta di un sistema basato su cloud che consente ai tecnici e agli operatori di monitorare, programmare e diagnosticare le automazioni in tempo reale, riducendo la necessità di interventi in loco e ottimizzando la manutenzione. L'integrazione tra Simply Connect e A952 porta diversi vantaggi:

- Monitoraggio remoto: gli operatori possono controllare lo stato dell'automazione, ricevere notifiche su eventuali anomalie e intervenire rapidamente da remoto.
- Configurazione personalizzata: è possibile modificare i parametri operativi della A952 senza dover intervenire fisicamente sulla centralina.
- Aggiornamenti software: la piattaforma permette di installare aggiornamenti firmware per mantenere l'automazione sempre efficiente e conforme alle normative.
- Riduzione dei tempi di intervento: grazie alla diagnosi da remoto, i tecnici possono risolvere problemi senza la necessità di sopralluoghi frequenti, riducendo costi e tempi di fermo impianto.

Questa integrazione è particolarmente utile in ambienti complessi come ospedali, aeroporti e centri commerciali, dove la gestione efficiente delle porte REI e delle vie di fuga è essenziale per la sicurezza e l'accessibilità.

## Una soluzione di riferimento ogni volta che c'è bisogno di sicurezza

L'adozione dell'automazione FAAC A952 su porte REI rappresenta quindi un passo avanti in termini di sicurezza ed efficienza per le vie di fuga. Grazie alla sua tecnologia avanzata, alla conformità normativa e alla versatilità di utilizzo, questa soluzione si conferma un riferimento per gli ambienti che necessitano di elevati standard di sicurezza e affidabilità.



# FAAC

Contatti:  
FAAC  
[www.faac.it/progetti](http://www.faac.it/progetti)

# La nuova Norma CEI 79-3, un passo avanti per la certificazione personale

intervista a Paolo Galiazzo, Security Area Manager & product certification approval Manager presso El.Mo. S.p.A - membro GdL CEI 79-3

## Riassumendo le novità introdotte dalla nuova edizione della CEI 79-3, quali sono i vantaggi per i progettisti e gli installatori rispetto alla precedente?

Seguo da anni la conformità dei prodotti di EL.MO. Spa applicando le norme di prodotto e, di conseguenza, la loro applicazione all'interno delle norme di sistema. Ho visto molte volte che se le norme non sono chiare e applicabili vengono messe nel cassetto, non essendo cogenti ma di tipo volontario. Partecipando, grazie alla nostra azienda, al gruppo di lavoro della norma CEI 79-3 sono entrato in contatto con persone ricche di professionalità, cultura e sensibilità, molto attente alle esigenze degli operatori.

Secondo il mio punto di vista, la grande differenza e innovazione che la nuova versione della CEI 79-3 porta è che, da norma da applicare, diventa uno strumento di lavoro. Non dimentichiamo che, per il DM 37/08, la conformità alle norme CEI, UNI o di altri enti di normalizzazione appartenenti agli Stati membri dell'Unione Europea, sia per la progettazione che per la realizzazione, viene considerata eseguita secondo la regola dell'arte. Questo per progettisti e installatori è molto importante. La norma che oggi viene riproposta nella nuova versione, per prima cosa fornisce lo strumento di calcolo del rischio, elemento indispensabile per il professionista nel momento in cui deve valutare le soluzioni da adottare per il controllo dei beni richiesti. Già questo elemento è innovativo perché il progettista, attraverso un'intervista con il proprio committente, seguendo un percorso guidato, arriva alla fine ad ottenere il livello di prestazione richiesto per il controllo desiderato.

Il secondo punto fondamentale è che, una volta in possesso del livello di prestazione ottenuto, si passa a valutare la soluzione di controllo secondo il metodo tabellare, ossia le opportunità che la norma indica come possibili soluzioni da mettere in campo. Le tabelle proposte dalla norma non danno indicazioni sulla tecnologia da adottare, ma sulle situazioni da rilevare, lasciando al progettista la massima



libertà nelle scelte delle rilevazioni, tenendo ovviamente in considerazione le conformità dei prodotti utilizzati.

Il terzo punto che rende interessante la norma, soprattutto per l'aspetto commerciale, è che viene inserito il concetto di sotto-impianto, ossia la possibilità, all'interno di un'area controllata, di creare più parti con livelli di prestazione diversi. In questo modo si concentra la maggiore sicurezza dove è richiesta, economizzando nelle parti meno a rischio. Infine metterei in risalto anche un'altra novità che la nuova versione introduce, ossia l'indice IIS (Indice Integrativo Sicurezza). In pratica, oltre all'indicazione del livello di prestazione, la norma ci dà la possibilità di valorizzare anche altre situazioni che migliorano le condizioni di sicurezza a controllo di uno specifico bene, attraverso dispositivi di oscuramento, audio, illuminazione, termocamere, videoanalisi, ecc.

## Ritiene che il mercato sia informato e orientato a richiedere ai fornitori di sistemi antintrusione la certificazione in base a questa norma?

Da decenni il mercato richiede ai costruttori prodotti conformi. La speranza è che con l'avvento della nuova versione della norma CEI 79-3, anche i progettisti e gli installatori si allineino a questa tendenza. La dichiarazione di conformità dell'impianto specifico porterà benefici

sia agli operatori del settore che ai committenti finali, a garanzia di tutto il settore.

## E gli operatori che dovrebbero certificarsi, come stanno reagendo?

Con l'avvento delle certificazioni "personali", alcune grandi organizzazioni stanno imponendo ai fornitori che all'interno del personale ci siano degli esperti nei settori specifici. Il frutto di questa richiesta ha portato le aziende del settore ad adeguarsi, portando a certificazione il personale. È un primo passo e sicuramente la nuova versione della norma CEI 79-3 darà nuovo slancio a questa attività.

## Cosa sta facendo EL.MO. Spa per promuovere nella propria rete la norma?

Da sempre, EL.MO. Spa, attraverso i suoi prodotti, progettati e realizzati in conformità alle norme, la certificazione dei componenti, con i gradi più elevati della famiglia di norme EN 50131 e la costante ricerca di soluzioni innovative, garantisce ai nostri clienti la realizzazione di sistemi sempre più performanti. Negli ultimi anni, oltre a tutto questo, EL.MO. Spa ha portato avanti una formazione specifica sulle norme di sistema, sia per i propri collaboratori interni

che per i propri funzionari commerciali sul territorio, per poter offrire sempre più "consulenza" ai clienti.

## Ritiene siano necessari provvedimenti legislativi per imporre le certificazioni delle organizzazioni e delle figure tecniche?

Sicuramente un'imposizione, usando un termine volutamente incisivo, darebbe uno stimolo ulteriore a tutto il comparto, come sta accadendo per la parte delle manutenzioni dei presidi antincendio. Ma dubito che, nell'immediato, ci siano le condizioni per arrivare a una decisione così importante. Nel frattempo, sta a noi del settore sensibilizzare sull'importanza delle norme, trasferendo il concetto che lavorare a norma (come la normalità richiederebbe) porta sempre benefici, sia in termini di sicurezza che di professionalità. L'esempio da prendere, secondo il mio punto di vista, è quello dei produttori che della norma hanno fatto lo strumento più efficace per entrare nei più svariati settori applicativi. La norma è un valore aggiunto, come la professionalità e la tecnica che ogni operatore utilizza per creare sistemi. Non prenderla in considerazione significherebbe far cadere il settore nell'anonimato e nel qualunquismo più assoluto.



Contatti:  
EL.MO. Spa  
Tel. +39 049 9203333  
info@elmospa.com

# SICUREZZA 2025: tutte le risposte per un settore che cambia

a cura della redazione

Dal 19 al 21 novembre 2025 Fiera Milano, attraverso la manifestazione SICUREZZA, si conferma hub europeo della security & fire e accende i riflettori su un'edizione chiave per affrontare le sfide di oggi e di domani.

Il settore della sicurezza è nel pieno di una trasformazione epocale. Le nuove normative europee, a partire dalla direttiva NIS2, e proseguendo con le recenti CER e CRA, stanno ridisegnando ruoli, responsabilità e standard operativi lungo tutta la filiera, dagli sviluppatori ai system integrator, dagli installatori ai security manager. Si tratta di un cambiamento significativo per le imprese e le organizzazioni, che ha imposto l'adozione tempestiva di nuove misure di protezione e di gestione del rischio informatico.

E sarà proprio SICUREZZA 2025 a rappresentare un fondamentale momento di verifica per tutto il mercato, a un anno esatto dall'entrata in vigore delle nuove regole. Un'occasione preziosa per valutare lo stato di adeguamento, confrontarsi sulle criticità organizzative e sistemiche ancora da risolvere, e individuare le migliori pratiche da adottare per garantire la conformità e rafforzare la resilienza.

Oltre 200 aziende già iscritte, tra cui importanti brand leader da sempre presenti, un 25% di nuovi ingressi e significativi ritorni dopo anni di assenza, testimoniano il valore strategico di un evento che conferma Fiera Milano come hub europeo della security & fire, ma anche come spazio di aggiornamento, visione e formazione per affrontare un contesto sempre più complesso e trasformare il cambiamento, se gestito con consapevolezza e competenza, in un'opportunità di nuovo business

## La sicurezza digitale al centro dell'agenda

In un mondo dove ogni impianto, edificio o infrastruttura è sempre più connesso, garantire la sicurezza del dato e la protezione delle reti diventa una priorità imprescindibile.



SICUREZZA 2025 sarà il luogo in cui questo cambiamento sarà affrontato in modo sistematico e professionale.

Per questo la manifestazione, all'interno del palinsesto di eventi, riconfermerà l'attenzione all'approfondimento tecnico e normativo sulla sicurezza informatica, con focus su scenari di attacco, protezione dei sistemi e conformità alle nuove disposizioni europee. Un'opportunità per **formarsi e confrontarsi** sulle competenze necessarie oggi, che sempre più spesso si estendono ben oltre la protezione fisica per abbracciare ambiti digitali, cloud e IoT.

## Un evento su misura per ogni professionista della security

Grazie all'ampio parterre di aziende, alle iniziative dedicate a tematiche verticali, ai tanti e variegati momenti di confronto che affronteranno il tema della security da diversi punti di vista, SICUREZZA 2025 si conferma come il momento ideale per tutti i professionisti alla ricerca di soluzioni per la propria azienda o attività. Per gli **installatori**, SICUREZZA offrirà un percorso completo tra **novità tecnologiche, soluzioni integrate e standard aggiornati**, aiutando a scegliere e proporre impianti sicuri, conformi e interoperabili.

Per i **security manager**, sarà una vetrina per rivedere le strategie di protezione fisica e digitale, in un momento in cui il **concetto stesso di sicurezza aziendale si sta ampliando** fino a includere la resilienza informatica e la continuità operativa.

Per i **system integrator**, la fiera sarà un banco di prova per l'**integrazione tra sicurezza fisica e digitale**, tra hardware, software e gestione smart degli edifici. Il tutto in una cornice ancora più ampia e trasversale grazie al **progetto MIBA-Milan International Building Alliance**, che vede la contemporaneità di SICUREZZA con SMART BUILDING EXPO (integrazione tecnologica), MADE Expo (edilizia) e GEE - Global Elevator Exhibition (mobilità orizzontale e verticale). Un ecosistema unico dove la sicurezza è integrata fin dalla fase di progettazione di edifici e città intelligenti.



**SICUREZZA**  
INTERNATIONAL SECURITY & FIRE EXHIBITION  
19 - 21 NOVEMBRE 2025 | fieramilano

Contatti:  
**SICUREZZA**  
www.sicurezza.it

# Innovazione e Sicurezza: la diffusione di annunci e le chiamate di emergenza nelle fermate di Tranvie e Metropolitane di Superficie

comunicato aziendale

Le fermate delle tranvie e delle metropolitane di superficie moderne richiedono soluzioni avanzate per le comunicazioni e la sicurezza. Tra queste, la diffusione sonora di annunci e l'uso di apparati per chiamate di emergenza rappresentano servizi fondamentali per migliorare l'esperienza degli utenti e garantire risposte rapide in caso di necessità. ERMES propone una soluzione che combina, in modo sinergico, un sistema per chiamate di emergenza e un sistema di diffusione sonora per annunci al pubblico, appositamente progettata per le fermate di tranvie e metropolitane di superficie.



## Unità per Chiamate di Emergenza

Per queste applicazioni la società ERMES propone l'unità HelpLAN-820C che è realizzata con una scocca anti-manomissione con grado di protezione IP66 in poliestere caricato vetro che assicura durabilità e resistenza agli atti vandalici. L'interfaccia utente semplice e intuitiva, anche grazie alla sintesi vocale integrata, ne consente il facile utilizzo anche a persone ipovedenti ed ipovedenti come richiesto dalla normativa EN 62820.

## Sistema di Diffusione Sonora

Il cuore del sistema di diffusione sonora è rappresentato da altoparlanti in POE, distribuiti lungo l'area della fermata e connessi in rete tramite IP, che permettono la diffusione uniforme di annunci e messaggi informativi. I sistemi di diffusione sonora devono rispettare gli standard EN 50849, che stabiliscono i requisiti per i sistemi di allarme vocale e di evacuazione sonora, garantendo elevata intelligibilità, affidabilità, e sicurezza. Per queste applicazioni la società ERMES propone altoparlanti amplificati in IP ed alimentati in POE come l'altoparlante da incasso SoundLAN-POE.AS10 e la tromba SoundLAN-POE.T10.



Contatti:  
ERMES Elettronica  
Tel. +39 0438 308470  
www.ermes-cctv.com

## Partner

### ANIVP

www.anivp.it  
6/7

### EL.MO. S.P.A.

www.elmospa.com/it  
30/31

### ERMES ELETTRONICA S.R.L.

www.ermes-cctv.com  
2, 12/13, 34

### FAAC

www.faac.it  
28/29

### GECO

www.gecoitalia.biz  
16/17

### GENETEC

www.genetec.com/it  
I romana, 14/15

### HANWHA

www.hanwhavision.eu  
18/19, IV copertina

### INIM ELECTRONICS S.R.L.

www.inim.biz  
11

### OPTEX

www.optex-europe.com/it  
10, 20/21

### RANGERS BATTISTOLLI

www.rangersbattistolli.it  
22/23

### REVEAL

www.revealmedia.it  
II copertina, 24/25

### SANGIORGIO S.R.L.

www.sangiorgionet.com  
26/27

### SICUREZZA

www.sicurezza.it  
32/33, III copertina

**essecome**  
ONLINE

n. 03/2025  
Anno XLV  
Periodico fondato da Paolo Tura

## DIRETTORE RESPONSABILE E COORDINAMENTO EDITORIALE

Raffaello Juvara  
editor@securindex.com

## HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Gianluca Mauriello, Marco Censi,  
Andrea Tiberti

## SEGRETERIA DI REDAZIONE

redazione@securindex.com

## PUBBLICITÀ E ABBONAMENTI

marketing@securindex.com

## EDITORE

essecome editore srls  
Milano - Via Montegani, 23  
Tel. +39 02 3675 7931

## REGISTRAZIONE

- Tribunale di Milano n. 21 del 31 gennaio 2018  
- Registro pubblico Operatori di Comunicazione  
(ROC) n. 34727

## GRAFICA/IMPAGINAZIONE

Lilian Visintainer Pinheiro  
lilian@lilastudio.it

# SICUREZZA

INTERNATIONAL SECURITY & FIRE EXHIBITION

19 - 21 NOVEMBRE 2025 | fieramilano



## MIBA

MILAN INTERNATIONAL BUILDING ALLIANCE

GEE GLOBAL ELEVATOR EXHIBITION | MADE EXPO SMART BUILDING EXPO | SICUREZZA

ASSOCIATO A



INTERNATIONAL NETWORK



www.exposec.com.br



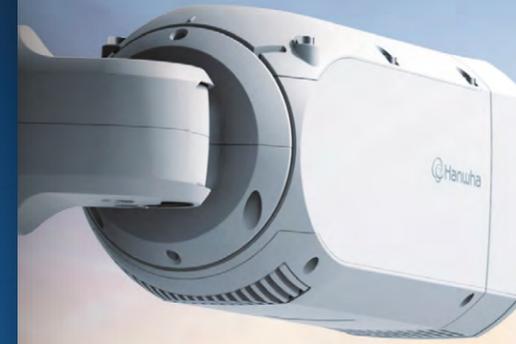
fireshow.com.br

f X @ in | [www.sicurezza.it](http://www.sicurezza.it)



FIERA MILANO

 Hanwha Vision



## Analisi video intelligente, immagini incredibilmente dettagliate.

### TELECAMERA SERIE T AI 26MP

Sperimenta una qualità dell'immagine senza compromessi e potenti capacità di analisi AI, per una visione chiara e dettagliata in ogni contesto.



TNO-A26081