

L'eCall privato supera la sperimentazione in Italia



L'eCall privato supera la sperimentazione e diventa operativo in Italia: facciamo chiarezza su come funziona l'eCall in Europa e sul futuro eCall aftermarket.

L'eCall privato ha ufficialmente superato la sperimentazione in Italia e può considerarsi definitivamente operativo. Chi ci segue da un po' sa già che dal 2018 è diventata obbligatoria la presenza di un sistema eCall di serie (definito, "eCall pubblico") su tutte le nuove auto omologate. Per capire allora meglio le differenze tra l'eCall pubblico (a livello europeo) e l'eCall privato (in Italia), abbiamo chiesto spiegazioni alla TSP Association, l'associazione di categoria che riunisce alcuni tra i principali Telematics Service Providers. Sergio Tusa, presidente dell'Associazione, ci ha aiutato a chiarire meglio come funziona l'eCall pubblico per la chiamata al 112 in caso di incidente, che differenze ci sono con l'eCall privato e come si è svolta la sperimentazione in Italia. Dopo l'eCall privato arriverà anche l'eCall aftermarket, che estenderà la chiamata di emergenza a più tipologie di veicoli senza essere però vincolato ad alcun contratto assicurativo o di noleggio: ne abbiamo parlato con **Marco Annoni, CEO di VEM Solutions del Gruppo Viasat** (leggi parte filare dell'articolo).

ECALL "PUBBLICO" E "PRIVATO", COSA SONO E QUALI DIFFERENZE?

Le differenze tra l'eCall privato e l'eCall pubblico sono varie, dall'apparato utilizzato a bordo, alle modalità con cui avviene la chiamata al 112. L'eCall pubblico utilizza l'apparato montato in primo impianto e, in caso di incidente, può richiedere direttamente i soccorsi sul luogo dell'evento, contattando direttamente la Centrale Operativa più vicina. L'eCall privato si è preposto lo stesso obiettivo, ma sfruttando le potenzialità di milioni di apparati già installati su veicoli circolanti (anche antecedenti al 2018). L'obiettivo dell'eCall privato è convertire una richiesta di soccorso sanitario di emergenza "privata" in un alert pubblico al 112, evitando però di intasare il 112 con emergenze non critiche. Per ottenere questo risultato, la TSP Association ha messo in campo le competenze delle aziende associate, che in Italia gestiscono oltre 3 milioni di veicoli connessi.

ECALL PRIVATO: SPERIMENTAZIONE E COSTI

Telematic Service Providers Association è promotrice della sperimentazione dell'eCall privato in Italia. L'Associazione rappresenta una decina di operatori della telematica, sia assicurativa che di flotte (Viasat, Vodafone Automotive, Europ Assistance Italia, LoJack Italia, Multiprotexion, Way, Generali Jeniot, IMA Italia Assistance e TIM), impegnati nella sperimentazione dell'eCall in Italia dal 2017 al 2019. Il servizio di eCall privato, a differenza dei classici servizi di localizzazione GPS e/o recupero veicolo in caso di furto, riteniamo, riveste grande valore sociale. "La sperimentazione partita nel 2017 ha, di fatto, anticipato parte delle procedure di soccorso che poi sono diventate tipiche sulle auto di nuova omologazione con l'eCall pubblico di serie in Europa" ci spiega subito Sergio Tusa, con il quale abbiamo scoperto tante curiosità interessanti sull'eCall e la chiamata al 112.

Come funziona l'eCall pubblico per la chiamata di soccorso di emergenza al 112?

"Una chiamata di emergenza con eCall pubblico, cioè con apparato installato dai produttori sulle auto omologate successivamente all'aprile 2018, al verificarsi di un incidente di una certa gravità, viene automaticamente eseguita attivando una composizione telefonica al 112, Numero Unico Europeo di emergenza. In questa chiamata generata da un apparecchio OEM (di serie ndr) viene inviato un 'flag' che permette di indirizzare la chiamata stessa direttamente verso i servizi di primo soccorso". In sostanza il flag sarebbe come una richiesta di intervento con un codice specifico e contiene le coordinate GPS da inviare alla centrale operativa. Per poter utilizzare la chiamata con flag è importante che le centrali telefoniche abbiano abilitato il riconoscimento di questo flag, e adesso capiamo perché in tal modo. "Quando da un'auto parte una chiamata al 112, risponde la centrale operativa del 112 più vicina al luogo da cui la chiamata è avvenuta, il tutto per velocizzare i soccorsi. Dal 2018 gli operatori telefonici e le centrali operative hanno quindi dovuto 'imparare' a riconoscere questo flag sulle chiamate".

In cosa consiste l'eCall privato e come funziona?

"L'Associazione TSP con la sperimentazione dell'eCall privato, si è posta l'obiettivo di utilizzare gli apparati già installati sulle auto (assicurazione e flotte ndr) per accelerare i soccorsi in caso di incidente. Gli alert sono sempre inviati dagli apparati elettronici di bordo alla centrale operativa del Telematic Service Provider di riferimento, attiva h24, presenti in varie parti d'Italia. A questo punto, l'operatore del TSP che prende in carico l'alert discrimina, in base a una serie di criteri tabellati, il livello di gravità della segnalazione. Se necessario contatta anche il veicolo, poiché l'alert è accompagnato dai dati del veicolo e dalla posizione GPS. Se da questi filtri software, che sono istantanei, e operativi emerge la necessità ad esempio di un'ambulanza, l'operatore dovrebbe comporre il 112". Ma in questa situazione i soccorsi sarebbero limitati al territorio di competenza della Centrale Operativa del Telematic Service Provider in quanto il 112 indirizza automaticamente la chiamata alla centrale competente per territorio, mentre l'auto da cui è partito l'alert si trova in un'altra regione. Questo rappresenterebbe un grosso limite che ritarderebbe l'invio dei soccorsi.

Cosa aggiunge alla chiamata al 112 l'eCall privato in Italia?

"Il limite viene meno con il supporto dell'AREU (Agenzia Regionale Emergenza Urgenza ndr). Con l'accordo sottoscritto tra AREU e TSP Association, le Centrali operative dei TSP associati sono abilitate a chiamare non il 112, ma un numero lungo, cosiddetto 'nero', della Centrale Operativa di AREU. Essendo una Centrale Operativa pubblica, AREU può contattare direttamente tutte le Centrali Operative nazionali nel luogo più vicino all'emergenza, fornendo direttamente le informazioni di assistenza necessarie. Il ruolo di AREU è fondamentale nella trasformazione di un segnale proveniente da un sistema 'privato' in un alert pubblico".

Quali sono state le fasi della sperimentazione dell'eCall privato?

"Le varie fasi del progetto sono state di avvio, sperimentazione e corretta interpretazione dei dati di alert attraverso un algoritmo di filtro". Per arrivare a questo risultato Tusa ci spiega che durante la sperimentazione avvenuta dal 2017 al 2019, a fronte di 989.582 alert da incidenti inviati automaticamente dagli apparati telematici privati, solo in 91 casi è stata generata una richiesta di soccorso. "Una disparità dovuta al fatto che l'apparato rileva anche micro-incidenti, successivamente filtrati tramite software e operatore. In questo modo si è evitato l'intasamento della rete pubblica del soccorso di emergenza, stabilendo una serie di procedure operative specifiche. Il Ministero dello Sviluppo Economico ha recentemente riconosciuto, di concerto con AREU,

la validità della sperimentazione dell'eCall privato, dando il benessere all'operatività del servizio”.

Quali saranno le prossime fasi dell'eCall privato?

“Il 31 dicembre 2019 l'Associazione TSP ha rinnovato l'accordo con AREU, trasformandolo da sperimentale ad operativo. I prossimi step consistono nel far riconoscere il sistema eCall privato attuato in Italia anche a livello europeo.”

VERSO L'ECALL AFTERMARKET PER TUTTI I VEICOLI

Un filone di sperimentazione parallelo all'eCall privato riguarda l'eCall aftermarket, che permetterà a qualsiasi veicolo che non è già dotato di eCall pubblico, di installare un dispositivo eCall aftermarket ed effettuare in caso di emergenza una chiamata eCall al 112, senza essere però vincolato necessariamente ad alcun contratto assicurativo o di noleggio, come invece per l'eCall privato. E' un'estensione che colma un limite della norma originaria dell'eCall pubblico del 2018, basata prettamente sulle auto. Questa sperimentazione, iniziata il 1 gennaio 2019, è parte integrante del progetto europeo sAFE della durata inizialmente prevista di 2 anni, ma che si prevede sarà più lunga a causa dell'emergenza Covid-19, come ci spiega **Marco Annoni, CEO di VEM Solutions (Viasat Group)**. “Il progetto sAFE, finanziato dalla Commissione europea, è la quarta fase dei progetti pilota precedentemente denominati HeERO che allarga lo scopo della chiamata di emergenza eCall a camion, veicoli commerciali, moto, bici, veicoli leggeri e tutte le categorie di veicoli diverse dalle auto”. Questa estensione comporterà una fase di sperimentazione sul campo per “dimensionare” il funzionamento dell'eCall aftermarket in base alla tipologia di veicolo cui è destinato l'apparecchio. “Tra un camion e un'auto, ad esempio, ci sono sicuramente caratteristiche fisiche, meccaniche e di 'trigger' che possono essere diverse. Lo stesso vale per le moto: nel veicolo è plausibile che gli occupanti rimangano all'interno dell'abitacolo dopo un incidente, mentre su un veicolo a due ruote è quasi certa la separazione fisica tra il conducente e il mezzo”. Queste variabili aprono quindi alla necessità di stabilire degli standard univoci che vanno ben oltre il funzionamento e l'omologazione dell'apparecchio eCall: ad esempio, decidere se l'eCall per bici o moto debba essere sul veicolo o anche indossato dal conducente.

Come funzionerà l'eCall aftermarket in Europa? Ci sarà una Centrale Unica di emergenza?

“Non esisterà una Centrale Unica europea. L'idea è realizzare una rete europea di PSAP (Public Safety Answering Point nrd) che rispondono alle chiamate di emergenza a livello nazionale. Se un'auto o un qualsiasi veicolo equipaggiato di eCall aftermarket partito dall'Italia, ad esempio, dovesse avere un incidente in Norvegia, l'operatore norvegese gestirà la chiamata 112 a livello nazionale. Nel momento in cui la chiamata eCall arriverà al PSAP dell'operatore norvegese, insieme ai dati inviati dall'apparecchio (posizione, velocità prima dell'incidente, l'identificativo del veicolo ndr) che sono inclusi nel MSD – Minimum Set Of Data – standardizzato per qualunque dispositivo eCall in Europa, l'operatore riconoscerà che il veicolo è italiano. A quel punto la chiamata di emergenza eCall sarà gestita o da una Centrale di emergenza multilingua nazionale o, nel caso non esista, la gestione della chiamata verrà trasferita a livello internazionale a chi potrà interagire con l'occupante del veicolo equipaggiato con con eCall aftermarket”.