



ITALIAN MARINE SURVEYORS

MAURO SAFFIOTI **INTERVENTO AL CONVEGNO AIPERT ROMA DEL 29/11/19**

Dopo una prima breve introduzione sull'importanza della sicurezza nell'organizzazione e pianificazione del flusso logistico verrà evidenziata la criticità della sicurezza in particolar modo conseguente a:

- 1. FURTO**
- 2. RAPINA**
- 3. APPROPRIAZIONE INDEBITA**
- 4. FRODE CIBERNETICA (CYBER FRAUD)**

1) FURTO

- FURTO DI MERCE A MAGAZZINO / ANALISI DEL FENOMENO / MODALITÀ ED ELUSIONE DEI SISTEMI DI ALLARME DA PARTE DI ORGANIZZAZIONI CRIMINALI/ANALISI DEGLI IMPIANTI DI ALLARME COMUNEMENTE UTILIZZATI, TIPOLOGIA DEI SENSORI DA POTERE UTILIZZARE AL FINE DI RIDURRE IL RISCHIO DI ELUSIONE - BINOMIO TVCC + ALLARME
- FURTO DI MEZZI PESANTI CON CARICO - ANALISI GENERALE DEL FENOMENO - FURTI PRESSO SEDI PRIVATE DELLE DITTE DI TRASPORTI E/O VIABILITÀ ORDINARIA – SISTEMI ANTIFURTO CONFORMI ALLA NORMA CEI 79-17 ED IMPIANTI SATELLITARI CONFORMI ALLA NORMA CEI 79-28
- FURTO PARZIALE DI MERCE DA VEICOLO IN SOSTA SIA SULLA VIABILITÀ ORDINARIA SIA AUTOSTRADALE, CENNO SULLE ORGANIZZAZIONI CHE OPERANO SUL TERRITORIO ITALIANO, MODALITÀ E INDICAZIONI DI PREVENZIONE
- FURTO PARZIALE DEL CARICO DA VEICOLI IN MOVIMENTO / FURTI COMMESSI A TIR MARCIANTI IN SEDE AUTOSTRADALE DA PARTE DI GRUPPI CRIMINALI STRANIERI OPERANTI IN ITALIA SETTENTRIONALE.

2) RAPINA

- ANALISI DEL FENOMENO DELLE RAPINE A TIR IN ITALIA, CON DETTAGLIO DEL MODUS OPERANDI DELLE ORGANIZZAZIONI CRIMINALI CHE OPERANO IN PUGLIA E CAMPANIA.
- USO DEL JAMMER PER INIBIRE IL SISTEMA DI ALLARME/ ANTIRAPINA SATELLITARE E POSSIBILITA' DI DIFESA E PREVENZIONE
- ANALISI DEL FENOMENO DELLE RAPINE A DEPOSITI DI SOCIETA' DI LOGISTICA E POSSIBILI MISURE DI PREVENZIONE

3) APPROPRIAZIONI INDEBITE DEI CARICHI

- ANALISI DEL FENOMENO DELLE APPROPRIAZIONI INDEBITE DI CARICHI IN ITALIA/ RECENTE TRASFORMAZIONE DEL MODUS OPERANDI DEI SODALIZI, INFORMAZIONI SUL BACKGROUND E COLLEGAMENTI DEI MEDESIMI CON ORGANIZZAZIONI CHE COMMITTONO FURTI DI MERCE DA CONTAINER
- ANALISI DEL FENOMENO IN AMBITO EUROPEO - IN PARTICOLARE DA SOGGETTI E/O DITTE DELL'EUROPA DELL'EST

4) CYBER CARGO CRIME (TRUFFA INFORMATICA NELLE COMPRAVENDITA DI MERCI)

- FRODI INFORMATICHE COMPIUTE DA PARTE DI SOGGETTI, CHE SI PRESENTANO CON CREDENZIALI DI PRIMARIE SOCIETA' ED ACQUISTANO IN AMBITO EUROPEO MERCI, CHE VENGONO FATTE CONSEGNARE A MAGAZZINI DI COMODO, IN PARTICOLARE CON DESTINAZIONE REGNO UNITO, DOVE VENGONO SOTTRATTE.
- ANALISI DEL FENOMENO MEDESIMO CON INDICAZIONE DEI TENTATIVI DI RIVALSA DELLE AZIENDE TRUFFATE NEI CONFRONTI DEL TRASPORTATORE

CONVEGNO AIPERT ROMA 29/11/19
RELATORE MAURO SAFFIOTI
LA SICUREZZA NEL FLUSSO LOGISTICO

CONVEGNO AIPERT ROMA 29/11/19

La logistica è la scienza di trasportare i prodotti da un luogo all'altro nei tempi previsti, in modo efficiente e al minor costo possibile, e comprende la gestione dei processi di scambio dei relativi dati e delle relative informazioni.

Le origini della logistica si trovano già nell'antichità e hanno una connotazione prettamente militare. Essa infatti veniva considerata una branca dell'arte militare che trattava tutte quelle attività volte ad assicurare agli eserciti quanto si rendesse necessario per vivere, muoversi e combattere nelle migliori condizioni di efficienza.

- In tempi recenti il termine logistica, partendo dal connotato militare, si è applicato alla logistica industriale (o *business logistics*), che in un'azienda industriale ha come obiettivo la gestione fisica, informativa ed organizzativa del flusso dei prodotti dalle fonti di approvvigionamento ai clienti finali;
- Nell'ottica della crescente evoluzione della funzione della logistica occorre tenere conto, nella pianificazione dei flussi, del fattore "sicurezza", intesa nel caso specifico non in senso lato come "sicurezza generale", che potrebbe includere la sicurezza del lavoratore e/o l'adeguamento dei depositi alle norme antincendio e/o il corretto fissaggio dei carichi durante la fase del trasporto, ma l'impatto del fattore "criminalità" e di come essa possa influire.

- L'Italia ha sempre avuto delle statistiche record nel furto di tir, secondo statistiche Viasat nel 2016 erano stati commessi 2.120 furti, nel 2017 si era registrato un calo a 1.670, per poi subire un drastico aumento nel 2018, dove si sono registrati 3.395 furti.
- Secondo i dati operativi non consolidati della Polizia Stradale, nel 2018 si sono registrati nel nostro Paese quasi 283 furti di Tir al mese, più di 9 al giorno. La Puglia stacca nettamente le altre regioni italiane per pericolosità con 625 furti l'anno. Seguono Lombardia (463) e Campania (455). Via via le altre: Lazio (387), Sicilia (286), Emilia Romagna (225), Piemonte (209)

- I dati riferiti al furto (comprendenti anche le rapine) a tir sono più facilmente ottenibili dalle banche dati dei ministeri, diventa invece più difficile ottenere delle informazioni circa i furti di merci perpetrate nei depositi, in quanto dati spesso non inseriti secondo una categoria bene distinta nelle banche dati interforze.
- Prima di affrontare in dettaglio il tema occorre a mio avviso menzionare come il nostro codice penale i reati connessi alle sottrazioni delle merci:

- **FURTO / ART 624 C.P.**
- Il furto è la sottrazione di un bene per il quale l'autore non ha il possesso ed è disciplinato dall'articolo 624 del codice penale
- **Codice Penale. Furto.** Chiunque s'impossessa della cosa mobile [c.p. 631] altrui, sottraendola a chi la detiene, al fine di trarne profitto per sé o per altri, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da euro 154 a euro 516 [c.p. 29] (3).

- **APPROPRIAZIONE INDEBITA / ART 626 C.P.**

- L'appropriazione indebita è la sottrazione del bene del quale si ha il possesso, a differenza del furto che è la sottrazione del bene in assenza di detto requisito
- Art 626 Codice Penale. Chiunque, per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto, si **appropria** il denaro o la cosa mobile altrui di cui abbia, a qualsiasi titolo, il possesso, è punito, a querela della persona offesa, con la reclusione da due a cinque anni e con la multa da euro mille a euro tremila.

- **RAPINA / ART 628 C.P**

- La rapina è la sottrazione del bene perpetrata a seguito di violenza alla persona o minaccia, pertanto si tratta in primo luogo di un reato contro la persona, che il codice penale disciplina in modo più severo rispetto ai reati contro il patrimonio, furto e/o appropriazione indebita.
- **Art 628 Codice penale.** Chiunque, per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto mediante violenza alla persona o minaccia, s'impadronisce della cosa mobile altrui, sottraendola a chi la detiene, è punito con la reclusione da quattro a dieci anni e con la multa da 927 euro a 2.500 euro.

- Il furto e l'appropriazione indebita sono reati contro il patrimonio, mentre la rapina è in primo luogo un reato contro la persona.
- Mentre il furto e l'appropriazione indebita sono reati che sono perseguibili da querela di parte, per la rapina le autorità procedono d'ufficio alle indagini.
- Nel caso di furti ed appropriazioni indebite i rei vengono denunciati a piede libero, attendendo pertanto in libertà il giudizio, che spesso avviene in tempi abbastanza lunghi, mentre gli autori delle rapine sono associati nel centro di detenzione (e/o agli arresti domiciliari) in attesa del giudizio.

- Per noti problemi connessi al nostro sistema giudiziario spesso gli autori di furti e/o appropriazioni indebite, quando sono perseguiti, hanno pene piuttosto lievi, motivo per cui, in mancanza di sanzioni efficienti, si ha un'usuale reiterazione dei reati.
- Per le rapine il discorso è diverso, gli autori delle medesime hanno pene più severe ma il background dei medesimi è la criminalità organizzata, in particolare di Puglia, Campania e Sicilia, per cui è possibile procedere una veloce sostituzione dei soggetti.
- Dopo l'introduzione generale procediamo con l'analisi dettagliata del fattore sicurezza, intesa come rischio sottrazione delle merci, che l'operatore logistico dovrà tenere conto per l'organizzazione dei flussi, analizzando le criticità derivanti da

FURTO

RAPINA

APPROPRIAZIONE INDEBITA

FRODE CIBERNETICA (CYBER FRAUD)

•

Furto di merce da depositi

In Italia si registra un notevole numero di furti in depositi, con notevoli quantitativi di merce sottratti da bande particolarmente specializzate.

Tali eventi ricadono sulle polizze assicurative trasporti, nel caso le merci sottratte siano in magazzino durante la fase del trasporto, oppure rami elementari in caso di merci in logistica conto terzi (magazzino in outsourcing).

Le condizioni dei contratti assicurativi spesso richiedono la presenza di adeguate protezioni alle aperture, come grate alle finestre, ma sovente non richiedono la presenza di un impianto di allarme e, quando lo prevedono, spesso si parla di impianto di allarme senza specifiche delle caratteristiche e del grado di efficienza e/o se collegato a centrale operativa esterna.

A prescindere dalla copertura assicurativa è intenzione analizzare il fenomeno dei furti di merce da deposito, che può essere sia “interno”, perpetrato da personale infedele, o “esterno”, ossia da soggetti esterni che si introducono nei magazzini.

Il “furto interno” è praticamente fisiologico nelle logistiche, per cui sarebbe importante un’adeguata separazione fisica, per quanto possibile, delle merci di valore dalle altre, in aree particolarmente vigilate e/o inquadrare da TVCC.

La scelta del personale delle cooperative dovrebbe essere vagliata e, nel caso, richiedere l’estratto del casellario giudiziario prima di autorizzare la sua attività lavorativa nel sito.

- I furti a deposito “esterni” sono commessi sia da organizzazioni italiane, in particolar modo provenienti da Puglia e Campania, sia nelle regioni di origine sia in “trasferta”, sia da bande di stranieri, in particolare sodalizi di cittadini dell’Est Europa, con base nell’area milanese, nelle regioni dell’Italia settentrionale (Piemonte, Lombardia, Veneto).
- Spesso i furti sono portati a termine in quanto i depositi presi di mira sono privi di allarme e/o, quando lo stesso è presente, l’impianto è inadeguato a garantire la protezione di merci di valore.
- Sovente gli autori dei furti dispongono di informazioni circa l’ubicazione di merci di valore nei depositi, per cui costoro agiscono in modo chirurgico ed efficace, conoscendo i luoghi e i sistemi di sicurezza (se presenti).

Le fonti di informazioni all'esterno possono essere molteplici, considerando il numero di persone che, a vario titolo, accedono ai magazzini: autisti che effettuano i ritiri/ consegne, magazzinieri di cooperative, impiegati, guardiani, ecc.

Poiché le fonti informative possono essere diverse, è estremamente importante l'adozione di adeguate misure di prevenzione contro il rischio furto.

In primo luogo è importante dotare la sede logistica di un impianto di allarme sia volumetrico (pertanto a protezione dell'interno degli edifici) sia perimetrale (a protezione degli spazi esterni).

Per esperienza specifica l'impianto di allarme perimetrale è particolarmente importante, in quanto è di primaria importanza impedire l'avvicinamento al deposito da parte dei malintenzionati.

I ladri, veri professionisti, una volta che giungono al deposito in qualche modo riescono ad introdursi: forzatura le porte e/o finestre, e, molto spesso, penetrano dal tetto attraverso i lucernai).

Talvolta le aziende optano per rinunciare alla protezione esterna per il pericolo di falsi allarmi, in quanto l'allarme perimetrale è costituito spesso da barriere che bisogna regolare con fasci a più altezze, per il passaggio di animali.

Tuttavia, a nostro avviso, la sicurezza ed i valori delle merci dovrebbero richiedere un'adeguata protezione degli spazi esterni, al fine di evitare che i ladri si possano avvicinare indisturbati al deposito.

E' inoltre importante associare l'impianto di allarme ad un impianto di telesorveglianza, collegato ad una società di vigilanza 24/H, il cui operatore, in caso di allarme esterno ricevuto dalla centrale può visionare "live" da remoto la situazione, con possibilità pertanto di rilevare la presenza di intrusi ed avviare le procedure di intervento concordate.

La medesima procedura si applica ovviamente per l'allarme volumetrico, quello a protezione degli spazi interni: anche qui l'operatore della centrale esterna, ricevuta la segnalazione di un'intrusione, può eventualmente visionare da remoto le telecamere.

In considerazione delle notevoli dimensioni dei depositi, è sempre consigliabile avere un adeguato numero di sensori a protezione dell'area, pertanto sia degli accessi (porte di ingresso e zone di carico / scarico, sia delle campate, quindi a protezione delle parti alte del capannone e del tetto (sul tetto si possono installare delle barriere esterne come nel cortile).

A parte la capillare copertura delle aree interne degli edifici occorre tenere in considerazione la scelta di un adeguato impianto di allarme che possa rilevare le intrusioni.

L'utilizzo ottimale di un impianto di allarme prevede la parzializzazione in diverse zone, con allarme che venga recepito da eventuale centrale operativa della vigilanza, con possa avere l'informazione della zona violata, al fine di coordinare esattamente l'intervento nel luogo dell'intrusione.

Talvolta gli istituti di vigilanza ricevono l'allarme come evento generico "intrusione", senza indicazione della zona violata. Per questo motivo, in caso di depositi di grosse dimensioni, l'intervento della vigilanza e/o addetti alla sicurezza dovrebbe disporre sempre dell'informazione esatta della zona violata, al fine di condurre un'azione quanto più efficace.

Le porte degli edifici, comprendendo anche quelle a scorrimento delle rampe di carico/ scarico, sono generalmente protette da contatti magnetici (che si attivano quando, ad allarme inserito, avviene l'apertura non autorizzata delle porte con allontanamento del magnete)



I contatti magnetici non sono sufficienti a proteggere un'area, in quanto i ladri, al fine di eluderli, praticano dei fori alle porte e/o alle serrande delle porte di carico, passando dagli stessi e quindi la loro intrusione non cagiona l'allarme, in quanto la porta non viene aperta.



“ OBLO” DELLA PORTA
SCORREVOLE DI UNA RIBALTA
TAGLIATA DAI LADRI PER
INTRODURSI ALL’INTERNO DI UN
DEPOSITO ELUDENDO IL CONTATTO
MAGNETICO

Pertanto le aree protette da sensori magnetici dovrebbero essere ulteriormente protette da sensori / rilevatori, fissati alle pareti.

I tipi di sensori volumetrici a protezione dei depositi sono principalmente di due tipologie:

sensori ad infrarossi

sensori a doppia tecnologia

Si specifica che è molto importante che il fascio dei sensori a protezione delle aree non sia impedito da ostacoli, quali pile di merce posti nelle vicinanze degli stessi.

La cautela ottimale, prima dell'inserimento dell'allarme, è che il responsabile del deposito faccia un giro di controllo accertando che non vi sia merce (talvolta posizionata deliberatamente) che possa impedire il corretto funzionamento dei sensori.

Si procede ora ad una spiegazione in merito alle diverse tipologie di sensori

- **Sensori ad infrarossi**

- Il sensore con tecnologia all'infrarosso rileva la variazione termica dell'ambiente derivante dal calore di un corpo in movimento.
- Quando passa un corpo estraneo, un essere umano, il sensore rileva a distanza una temperatura non registrata ed invia un segnale di allarme.
- Il sensore ad infrarossi efficace dovrebbe disporre di adeguata funzione antimascheramento, quale protezione nel tentativo di oscuramento con spray, ecc.

- **Sensori a doppia tecnologia**

- I sensori a doppia tecnologia sommano la tecnologia ad infrarosso a quella delle microonde. Con l'infrarosso il rilevatore capta la differenza termica provocata dal corpo in movimento, mentre la tecnologia a microonde utilizza un emettitore di onde elettromagnetiche che lavorano ad alta frequenza, circa 25 Ghz. Il funzionamento si basa sull'[effetto Doppler](#). L'onda che si propaga dal sensore satura la stanza controllata impiegando una certa energia. Ad un ulteriore controllo, quando c'è un corpo in movimento, l'onda propagata avrà bisogno di un'energia differente. Il sensore si accorge di questa anomalia ed invia un segnale di allarme.

- I sensori a doppia tecnologia possono essere settati nelle modalità AND e OR: con la modalità AND il sensore si attiva qualora si verificano variazioni di calore (rilevazione infrarosso) unitamente a variazioni di movimento (rilevazione microonde). Con la modalità OR il sensore si attiva se si verifica anche una sola delle condizioni sopra indicate.
- I sensori ad infrarossi possono essere elusi dai ladri se questi ad esempio indossano tute schermanti che non lasciano trasparire il calore del corpo in movimento.
- Talvolta i ladri hanno praticato fori nei muri e/o nelle porte, costruendosi dall'esterno un "tunnel" di cartoni con il quale raggiungere la merce nel magazzino. Il "tunnel" scherma il corpo per cui l'infrarosso non ha rilevato il calore emanato dal medesimo.

- I sensori a doppia tecnologia possono essere egualmente elusi se programmati in modalità AND, in quanto detta modalità presuppone prima il rilevamento della funzione “infrarosso”, quindi prima della microonda (entrambe le modalità con questa sequenza).
- I tecnici sovente settano i sensori a doppia tecnologia in modalità AND al fine di limitare eventuali falsi allarmi, ma detta opzione presenta rischio più elevato di elusione rispetto alla modalità OR, dove è sufficiente l’attivazione di una delle 2 modalità per generare un evento allarme.

- Per i motivi sopra illustrati il sensore a doppia tecnologia settato in modalità AND diviene di fatto un sensore ad infrarosso, per cui se detta funzione viene elusa dai ladri con le modalità precedentemente descritte, il sensore a doppia tecnologia viene eluso alla pari del sensore ad infrarosso.
- Il successivo fotogramma riprende l'azione di ladri all'interno di un deposito, protetto da sensori a doppia tecnologia settati in modalità AND. I ladri indossano tute ermetiche che non lasciano trasparire il calore del corpo in movimento.



- A nostro avviso la protezione ottimale è costituita da un impianto di allarme con sensori volumetrici a doppia tecnologia settati in modalità OR.
- Si vuole evidenziare che sensori a doppia tecnologia (come quelli ad infrarossi) possono essere cablati e/o senza fili, pertanto che il loro collegamento alla centralina dell'allarme può essere via cavo o per frequenza radio se wireless.
- I sensori a doppia tecnologia wireless (senza fili) sono unicamente in modalità AND per cui gli stessi devono attivare dapprima la tecnologia ad infrarossi, che come si è visto presenta maggiore rischio di elusione.

- La scelta ottimale per una migliore sicurezza è l'utilizzo di sensori a doppia tecnologia cablati e **settati in modalità OR** (il settaggio in modalità OR è da richiedere sempre in modo specifico al tecnico dell'allarme, in quanto i tecnici scelgono di preferenza il settaggio in AND per limitare l'incidenza di falsi allarmi, senza comunicarlo al proprietario dell'impianto).
- Dopo avere analizzato gli impianti di allarme e le caratteristiche ottimali per consentire di rilevare l'intrusione, altrettanta importanza è la trasmissione evento allarme rilevato dall'impianto medesimo all'esterno e/o centrale operativa, che possa recepire l'evento ed intervenire

- Talvolta i depositi dispongono di propria postazione fissa di guardia armata / servizio di piantonamento, ma per regola occorre almeno la presenza di una seconda guardia armata per un intervento all'interno dei depositi.
- Gli impianti di allarme dovrebbero essere collegati sia ad un istituto di vigilanza e, in aggiunta, anche ad un referente aziendale e/o alle forze dell'ordine.
- Le centraline dell'allarme hanno diverse uscite, alle quali collegare più periferiche per il collegamento a diversi soggetti esterni con vettore differente.

A tale proposito si specifica che il collegamento di un impianto di allarme con una centrale di controllo esterna avviene con le seguenti modalità:

- collegamento telefonico vocale – con combinatore telefonico (normale via telefonica)
- collegamento GSM - scheda telefonica – invio messaggio vocale
- collegamento GPRS - collegamento con scheda telefonica dati (non vocale)
- collegamento a mezzo periferica radio – collegamento VHF possibile solo con istituti di vigilanza che dispongono di licenza prefettizia e con assegnazione di frequenze radio.

La peculiarità dei collegamenti a mezzo GPRS e ponte radio (VHF) è che sono bidirezionali, nel senso che è possibile da remoto interrogare il sistema di allarme e di ricevere in automatico (in default) funzioni basilari, quali la perdita del segnale, la mancanza rete elettrica, con segnale distinto per mancanza di rete o per avvenuta manomissione

Dette funzioni non sono disponibili per i collegamenti a mezzo linea telefonica fissa o GSM, essendo detti collegamenti monodirezionali.

Per questo motivo talvolta accade che i ladri, prima di penetrare negli stabili, siano essi abitazioni private o magazzini, tranciano i cavi telefonici. In questo modo essi interrompono il collegamento (pertanto la trasmissione dell'evento allarme) tra lo stabile e la centrale operativa esterna.

Si evidenzia inoltre che i collegamenti dei sistemi di allarme con le forze dell'ordine sono unicamente di tipo fonico vocale (a mezzo collegamento telefonico con messaggio), pertanto per le autorità non è possibile ricevere informazione di allarme in caso di interruzione del segnale telefonico, intervenuto sia a seguito manomissione, mancanza rete e/o altra causa.

Pertanto, per personale avviso, gli impianti di allarme dovrebbero essere collegati con doppio vettore, preferibilmente VHF e/o GPRS con istituto di vigilanza con centrale operativa 24H quindi, in aggiunta, con collegamento telefonico alle forze dell'ordine ed altro referente aziendale.

Nel caso di un collegamento doppio con vigilanza e forze dell'ordine, l'intervento della vigilanza dovrebbe essere coordinato con le medesime al fine di evitare pericolosi incroci.

Una regola assolutamente da osservare è la collocazione delle periferiche del vettore dell'allarme in luogo non facilmente accessibile del deposito e comunque protetto dall'allarme, al fine di evitarne la manomissione.

Si evidenzia che anche in caso di intrusione nei depositi i ladri potrebbero disporre di jammer, disturbatori di frequenza, che potrebbero inibire il collegamento GSM/ GPRS / VHF della periferica con la centrale esterna.

Il jammer, di cui anche in seguito per quanto concerne furti e rapine a tir, è anche utilizzato per i furti a magazzino, allo scopo di inibire il collegamento tra la periferica dell'allarme e la centrale operativa esterna.

Il jammer, di cui anche in seguito per quanto concerne furti e rapine a tir, è anche utilizzato per i furti a magazzino, allo scopo di inibire il collegamento tra la periferica dell'allarme e la centrale operativa esterna.

Pertanto l'allarme in locale rileva correttamente l'intrusione, ma per l'inibizione del collegamento della periferica del vettore, il segnale non può essere trasmesso alla centrale operativa esterna.

Al fine di ovviare a detta problematica si suggerisce l'utilizzo della centrale di allarme del sito "in parallelo" con altra centrale allarme, ubicata presso altra sede. La perdita di collegamento tra le 2 centraline di allarme "in parallelo", intervenuta per l'utilizzo di un jammer e/o altro motivo, dovrebbe pertanto essere recepito dalla centrale "ricevente" quale allarme, che segnala alla centrale operativa esterna.

Un ultimo accenno meritano le "telecamere intelligenti", ossia telecamere con particolare software che distinguono le figure umane, anche se strisciano e/o sono carponi, da animali, utilizzabili sia in ambienti interni sia in ambienti esterni.

- **b) Furti di mezzi pesanti con carico**

Si è già parlato in precedenza dei numerosi furti di tir nel territorio nazionale. I furti dei veicoli, carichi di merce, avvengono sia sulla viabilità ordinaria e, talvolta, dai piazzali dei medesimi autotrasportatori.

In generale non avvengono furti di tir carichi in autostrada, in quanto l'autista, se ne accorge in tempo, potrebbe attivare immediatamente la polizia con blocco delle uscite.

Il furto di tir è equamente suddiviso su tutto il territorio nazionale, a differenza delle rapine, che sono in prevalenza commesse in Italia meridionale.

I tir, specie se lasciati incustoditi in luoghi isolati, con assenza degli autisti per varie ragioni (cena presso vicino ristorante, riposo a casa, ecc), e per tempo prolungato, sono soggetti a furto.

Le coperture assicurative RCV usualmente prevedono che i veicoli siano dotati di un antifurto meccanico / immobilizzatore con le caratteristiche della testimoniabilità dell'inserimento, rispondenti alla norma CEI 79-17. Gli antifurti dispongono usualmente di chiavi con numero di serie, non duplicabili, con serratura dedicata.

Detti antifurti inibiscono la messa in moto del mezzo, quindi agiscono sull'impianto idraulico, pertanto se attivati consentono il blocco dell'impianto frenante e/o della frizione e/o di entrambi.

Usualmente, in sede di accertamento peritale, si rileva che una buona parte trasportatori sono convinti che l'immobilizzatore di serie con chiave codificata sia rispondente ai requisiti della norma CEI 79-17.

La duplicazione di chiavi codificate è possibile rivolgendosi a centri.

Il relatore, ad esempio, ha ottenuto la duplicazione di una chiave codificata, in un centro particolare, effettuata da una normale chiave, in assenza della master key, nel giro di pochi secondi.

Un'altra variante che i ladri adottano per commettere il furto dei tir è lo scollegamento della centralina del tir per collegamento dell'avviamento ad una centralina elettronica portata dai medesimi.

Pertanto l'antifurto meccanico è attualmente non solo l'unico riconosciuto dalla polizza RCV per l'operatività della polizza, ma anche la misura di sicurezza più idonea.

Si rileva che i vettori sono in tal senso male consigliati da broker e/o agenti, che non sono a conoscenza dei requisiti degli antifurti rispondenti alla norma CEI 79-17, per cui gli assicurati, in assenza di consulenza specifica, scoprono solo in occasione del sinistro gli effettivi requisiti dei medesimi.

Parleremo del sistema di geolocalizzazione satellitare in occasione dell'argomento delle rapine ai tir.

In generale il sistema satellitare prevede una periferica a bordo dell'unità collegata ad una centrale esterna, che può controllare la posizione.

Generalmente distingue la geolocalizzazione pura per motivi prettamente di fleet management, ossia controllo della posizione del veicolo per questioni operative, dai servizi antifurto / antirapina connessi al medesimo.

Un efficace sistema "antifurto satellitare" prevede la protezione della cabina da apertura portiere della cabina, avviamento e marcia solo dopo inserimento codice a tastiera e/o presenza di transponder (lettore di prossimità), sensore che rileva lo sganciamento del semirimorchio, apertura non autorizzata dei portelloni del s/r (si può avere sia un unico impianto come impianto indipendente).

L'impianto antifurto satellitare può avere anche funzione antirapina, con pulsante SOS nascosto in cabina, ascolto silente, ecc.

Il collegamento tra la periferica a bordo e la centrale operativa esterna è per mezzo di GMS/GPRS, per cui la trasmissione è di tipo telefonico.

La trasmissione può essere pertanto impedita da un jammer, disturbatore di frequenza comunemente utilizzato da ladri e rapinatori.

Per quanto concerne il furto dell'intero veicolo la presenza del jammer inibisce il collegamento con la centrale operativa, tuttavia l'avviamento in assenza del codice è un ostacolo, al quale si può eventualmente unire la presenza di un antifurto meccanico rispondente ai requisiti della norma CRI 79-17.

L'efficacia di un sistema antifurto satellitare prevede comunque il collegamento ad una primaria società di vigilanza, che possa recepire in modo immediato l'evento e gestire l'emergenza. Il servizio dovrebbe prevedere anche un'interrogazione costante della posizione, nei casi di carichi di maggior valore, in regime di "massima sicurezza".

I vari livelli di sicurezza dell'antifurto satellitare sono stati codificati in passato dal collega Vanini ed è ancora, nonostante migliorie apposte, un punto di riferimento per gli addetti ai lavori.

-
- **c) Furto parziale di merce da veicolo in sosta sia su viabilità ordinaria sia in ambito autostradale, cenni sulle organizzazioni che operano sul territorio italiano, modalità ed indicazioni sulla prevenzione**

- Negli ultimi anni è cresciuto notevolmente il furto di merce da veicoli in sosta, che viene commesso equamente sia sulla viabilità ordinaria sia in ambito autostradale.
- Il furto avviene sia durante la temporanea assenza del conducente o spesso anche quando questi dorme in cabina.
- Gli autori di detti furti storicamente erano gruppi provenienti dall'area napoletana (zona Ponticelli) e/o pugliese (zona di Andria).
- Costoro partivano in "batterie organizzate", di 5-6 persone, con auto e piccolo autocarro a seguito, in trasferta per la settimana e colpivano in tutta la rete autostradale, sconfinando nelle loro scorrerie anche in Francia ed in Austria.

portare diversi membri della batteria sia per funzione di “apripista” per verificare la presenza di pattuglie.

Usualmente costoro procedono ad ispezionare il contenuto del carico, mediante il taglio del telone e/o aprendo il portellone, prima di commettere il furto.

Una volta identificato un carico interessante, generalmente costituito da materiale leggero quale abbigliamento, calzature, alimentari e/o telefonia, i ladri commettono il furto, aprendo i pallet e passandosi i cartoni, che caricano sul loro furgone, con il quale si allontanano velocemente.

Gli autisti, che dormono in cabina, spesso non si accorgono di nulla.

Talvolta i ladri, prima di agire, abbassano i piedi del semirimorchio così che il conducente non percepisce le oscillazioni del trailer provocate dai ladri all'interno del vano di carico.

Le successive immagini rilevano la presenza dei soggetti in un'area di servizio, quindi l'arrivo del furgone sul quale caricano la merce trafugata.





Si tratta di furgoni e/o piccoli autocarri anonimi, prive di scritte e spesso con targhe rubate e/o contraffatte.

Nell'area lombarda, Milano ed hinterland, negli ultimi anni si è registrato un vistoso aumento di furti con le medesime modalità, commessi da bande di cittadini dell'est Europa che sono nella zona di Milano. Costoro agiscono in prevalenza sulla viabilità ordinaria.

Per una migliore protezione del furto di merce da veicolo in sosta è più indicato l'utilizzo, per merce sensibile, di veicolo chiusi, non telonati, con portelloni chiusi a chiave, assicurati da barre di protezione e possibilmente provvisti di allarme acustico (sirena) in caso di apertura non autorizzata dei portelloni.

Si tratta di furgoni e/o piccoli autocarri anonimi, prive di scritte e spesso con targhe rubate e/o contraffatte.

Nell'area lombarda, Milano ed hinterland, negli ultimi anni si è registrato un vistoso aumento di furti con le medesime modalità, commessi da bande di cittadini dell'est Europa che sono nella zona di Milano. Costoro agiscono in prevalenza sulla viabilità ordinaria.

Per una migliore protezione del furto di merce da veicolo in sosta è più indicato l'utilizzo, per merce sensibile, di veicolo chiusi, non telonati, con portelloni chiusi a chiave, assicurati da barre di protezione e possibilmente provvisti di allarme acustico (sirena) in caso di apertura non autorizzata dei portelloni.

Ovviamente, laddove possibile, è consigliabile anche la protezione antifurto GPS contro l'apertura non autorizzata dei portellini del semirimorchio e/o dell'autocarro.

Nonostante il fenomeno sia presente anche in sede autostradale, attualmente è sempre meno frequente che sulla viabilità ordinaria, in particolar modo in Lombardia, per cui, nel caso di viaggio, gli autisti dovrebbero preferibilmente trascorrere la notte in ambito autostradale.

d) Furto di merce da veicoli in movimento

In Italia, come avvenuto in altri paesi europei, si sono registrati degli attacchi a tir in marcia, da parte di organizzazioni di cittadini dell'est Europa.

Nel nostro paese gli attacchi sono stati registrati nel 2014, sull'autostrada A21 Piacenza Torino.

La loro auto si avvicina al tir, posizionandosi a luci spente dietro al medesimo.

La tecnica prevede che uno dei malviventi fuoriesca dal tettuccio dell'auto, quindi, tenuto da un complice, questi si inginocchia sul cofano della vettura, tentando di aprire i portelloni posteriori del tir in marcia, saltando all'interno.

Una volta all'interno del trailer questi getta i colli, che vengono raccolti dai complici.

Diversi colpi venivano portati a segno finché la banda veniva tratta in arresto dalla Polizia Stradale.

Le immagini successive sono riferite ad uno degli attacchi, fallito, ad un tir che aveva una telecamera posteriore. Si vede l'arrivo dell'auto a luci spente dietro al tir, il tentativo di far saltare il lucchetto posto a chiusura dei portellini con una fiamma ossidrica, l'auto che si allontana desistendo. Il tutto a velocità di km 90/h.

Fortunatamente sono stati episodi isolati, non risulta che vi siano stati ulteriori attacchi del genere, dopo l'operazione della Polizia Stradale.

Una tecnica simile era stata utilizzata molti anni fa in Puglia da soggetti locali.



2014-11-24 23:13:03

XX.XXX X XXX.XXX X



2) RAPINE AI TIR

Le rapine ai tir avvengono in particolar modo in Campania, Puglia, in Sicilia, e, in misura minore, in Lombardia.

Al momento la regione dove si registrano il maggior numero di eventi criminosi è la Puglia, dove, come appreso in occasione di incontri con investigatori locali, sono attivi 5 sodalizi criminali dediti alle rapine ai tir, suddivisi geograficamente come segue

- Bari - Quartiere di San Paolo e Bitonto
- Bari - Quartiere di Japigia
- Andria (BT) gruppo autonomo
- Andria (BT) gruppo misto con elementi di Cerignola (FG)
- Cerignola (FG) gruppo misto con elementi di Andria (BT)



Pertanto vi sono due gruppi di rapinatori nell'area di Bari, uno nell'area di Andria (BT) costituito solo da andriesi, un secondo in Andria con elementi di Cerignola (FG), nonché quello di Cerignola (FG) nel quale sono presenti elementi di Andria (BT).

I sodalizi agiscono in modo autonomo per quanto concerne le rapine ai Tir, tuttavia in alcuni casi, ad esempio per gli assalti ai portavalori, partecipano i membri di tutti i gruppi.

Nel 2013 avvenivano in media circa 12-13 rapine ai tir sulle autostrade pugliesi, trend che è continuato fino al Luglio 2014, quando vi è stata un'importante operazione del Compartimento della Polizia Stradale di Bari nei confronti di questi gruppi.

Dal Luglio 2014 è avvenuto un decremento delle rapine in autostrada, con conseguente spostamento dell'attività di rapine sulle strade statali, dove i malviventi hanno maggiore possibilità di dileguarsi.

In particolar modo vi sono rapine sulla viabilità ordinaria, in particolare la SS 16 Adriatica che è una superstrada a lunga percorrenza, in scorre parallela alla A14 da Termoli (Abruzzi) fino a Lecce.

Spesso gli autotrasportatori utilizzano la viabilità ordinaria per questo tratto, considerando che la stessa non è a pedaggio ed inoltre è a gran scorrimento, con quasi eguale tempo di percorrenza di quello autostradale.

I luoghi più a rischio rapina per quanto concerne la viabilità sulla SS 16 sono i seguenti:

- area di Bari
- SS 16 area tra Barletta (BT) e Foggia

In autostrada il rischio maggiore di rapina si ha all'intersezione tra la A16 Napoli / Bari e la A 14 Adriatica Bologna / Taranto, direzione verso Bari.

Gli attacchi ai tir sono compiuti da veri e propri commandos, i soggetti sono pesantemente armati con fucili e mitragliette, agiscono fulmineamente e, soprattutto, si dileguano velocemente nell'agro dove dispongono di depositi e basi logistiche.

Per le rapine in Puglia, come anche in Campania, il jammer è di uso comune.

I rapinatori utilizzano dei jammer talmente potenti che, al momento dell'avvicinamento dell'autovettura al tir con il disturbo attivo, si crea un tale disturbo delle frequenze GPS/GRPS che per un raggio di alcune centinaia di metri non è più possibile la comunicazione.

Il tir da questo momento pertanto non è più “visibile” dalla centrale operativa esterna, collegata in GPRS. (telefonico dati).

Per questo motivo anche l’attivazione del pulsante SOS antirapina da parte del conducente non ha alcun effetto, essendo la comunicazione GPRS (telefonica) tra la periferica a bordo e la centrale operativa inibita dal jammer.

In questi casi è importante sia la massima sicurezza, ossia l’interrogazione costante della posizione del veicolo di una centrale operativa di società di vigilanza il cui operatore, a fronte della perdita del segnale di localizzazione, possa immediatamente attivare le forze dell’ordine.

In Puglia i rapinatori talvolta sganciano il semirimorchio pochi minuti dopo l’attacco, che viene portato via da un loro trattore stradale. Sul posto viene pertanto trovato unicamente il trattore stradale, provvisto di GPS, a cui il trailer rubato era agganciato.

Per quanto appreso i rapinatori, una volta impossessatisi degli autoarticolati, procedono allo scarico delle merci con il jammer sempre attivato.

I malviventi dispongono inoltre di dispositivi che segnalano la presenza di dispositivi GPS occultati, tipo spy box, per cui gli stessi, se attivi, vengono trovati con bonifica e distrutti.

Al momento la Puglia dove si verificano ripetuti attacchi ai Tir, spesso riusciti.

Una delle misure di sicurezza per proteggersi dalle rapine consiste nella scorta armata dei convogli con merce di valore e/o appetibile dal luogo di carico, specie nell'area di Bari, fino alla sede autostradale e/o viceversa, in uscita dal casello autostradale.

Un'altra misura di protezione contro le rapine è la dotazione dei trattori stradali di dispositivo antijammer ossia di un sensore che, rilevando l'interferenza del disturbatore (non la perdita del segnale GPS ma l'interferenza alle frequenze provocata da un jammer), inserisca di default dapprima il graduale rallentamento del mezzo, con spegnimento del motore nel lasso di tempo di circa 60 secondi.

Una volta spento il motore lo sblocco del veicolo può essere effettuato solo da remoto dalla centrale operativa esterna.

Si evidenzia che lo spegnimento del motore deve avvenire dopo un continuo e costante rallentamento della velocità, al fine di evitare pericoli per la circolazione e/o incidenti

Il sistema antijammer si attiva non dalla centrale operativa GPS, che non può più interagire e/o comunicare con il mezzo in presenza di un jammer attivo, ma di default: in pratica è il sensore installato sul trattore che, riconoscendo l'interferenza provocata dal disturbatore (non la mera perdita del segnale GPS), attiva lo spegnimento del motore.

Si evidenzia che il sistema potrebbe essere eluso se i rapinatori hanno disponibile nell'immediatezza un trattore stradale, con il quale trascinare il trattore bloccato e agganciare pertanto il semirimorchio carico.

Tuttavia siamo a conoscenza di eventi dove lo spegnimento del motore a seguito dell'attivazione dell'antijammer ha reso inefficaci delle rapine.

Questo è avvenuto sia in Puglia, sia in Campania, nell'area di Teverola (CE).

Da informazioni ricevute dal Compartimento della Polizia Stradale di Napoli attualmente, nel 2019, detta unità ha trattato n. 4 rapine a tir, di cui 3 occorse in autostrada.

In Campania al momento registriamo un numero minore di rapine ai Tir rispetto alla Puglia.

In Sicilia le aree a maggior rischio rapina sono l'area di Catania e Palermo.

Le rapine sono spesso commesse nelle zone industriali e, diversamente da quanto accade in Puglia e Campania, in Sicilia l'uso del jammer da parte dei rapinatori è più limitato.

Si sconsiglia la sosta dei tir carichi nelle ore notturne nell'area industriali di Catania e Palermo, includendo i comuni limitrofi, in prossimità delle ditte dove si effettua la consegna.

Eguale pericolosità le hanno le autostrade, specie nelle ore notturne, in quanto, a parte la Messina – Catania, le medesime non sono a pedaggio, pertanto vi è possibilità di uscire agli svincoli privi di controllo e di telecamere,

Nel Nord Italia le rapine ai tir avvengono per lo più nell'hinterland milanese, zona est rispetto a Milano.

L'ultima grossa indagine in tal senso è stata condotta 2 anni fa dalla Polizia Stradale che ha consentito l'arresto di 29 soggetti milanesi specializzati in rapine a tir che trasportavano abbigliamento griffato.

Nell'area di Torino sono segnalate delle rapine a danno di tir che trasportavano carichi di automotive. Gli autori sono presumibilmente un'organizzazione di nomadi che di recente ha commesso anche diversi furti.

• 3 RAPINE AI DEPOSITI

Le rapine ai depositi, intese come rapine a mano armata, sono per lo più commesse in logistiche del Nord Italia da gruppi provenienti dall'area campana.

La "batteria" dei rapinatori usualmente è composta da circa 10 persone.

I rapinatori spesso entrano nelle aziende al termine della giornata lavorativa e/o all'apertura e/o di notte, quando i cancelli sono aperti e/o, se chiusi, sfruttano magari l'apertura dei medesimi per i transiti di altri veicoli.

I rapinatori usualmente confinano i dipendenti in una stanza, legando (almeno gli uomini) con fasce da elettricista, facendosi quindi consegnare i telefoni cellulari.

Solo i magazzinieri vengono lasciati liberi, sotto controllo, per caricare le merci dal deposito sul mezzo e/o sui mezzi portati dai medesimi rapinatori, spesso provento di furto.

Nel presente anno è stata registrata una rapina con detta modalità presso una logistica di Basiano (MI), quindi una seconda nell'area di Macerata.

In occasione di questa secondo evento i Carabinieri traevano in arresto la banda, composta da elementi campani.

Una protezione in questi casi è costituita da un telecomando SOS portatile, collegato all'impianto di allarme della società, a sua volta collegato ad una società di vigilanza.

Il telecomando può essere occultato nelle tasche del responsabile, che può attivarlo in modo silente senza farsene accorgere.

L'impianto di allarme collegato con periferica GPRS e/o VHF all'istituto di vigilanza, trasmette in modo differente l'evento "rapina", che viene riconosciuto come tale dall'operatore.

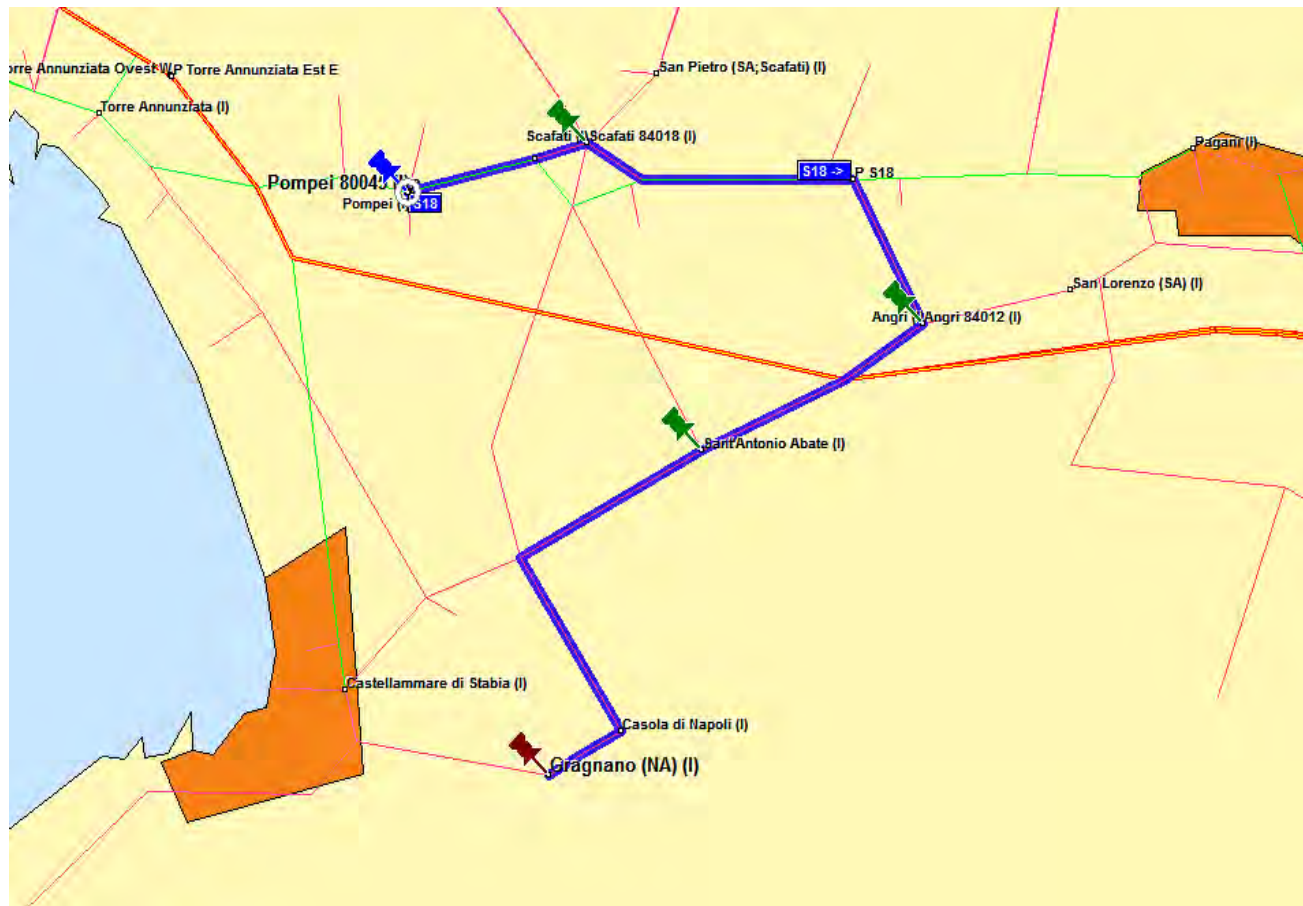
Nel caso la vigilanza, come auspicabile, abbia anche il collegamento per la visione in remoto delle TVCC della logistica l'operatore, ricevuto l'allarme "rapina" può visionare le telecamere e, nel caso, attivare immediatamente le forze dell'ordine.

Il sistema SOS può essere attivato per telecomando o per pulsante occultato in qualche luogo, spesso la postazione di lavoro.

A nostro avviso il telecomando portatile è preferibile in quanto spesso gli attacchi di sorpresa possono avvenire lontano dal luogo dell'eventuale postazione fissa dove è collocato un eventuale pulsante SOS.

• 4) APPROPRIAZIONI INDEBITE DEI CARICHI

Il fenomeno delle appropriazioni indebite/ truffa di carichi vede storicamente protagoniste sodalizi criminali dell'agro nocerino / sarnese, territorio sito a cavallo delle province di Napoli e Salerno, per lo più nei comuni di Angri, Scafati, Nocera Inferiore, San Valentino Torio nel conune di Salerno e Sant'Antonio Abate, Pompei, Castellammare di Stabia, Poggiomarino e Boscoreale in provincia di Napoli.



Le prime operazioni di polizia nei confronti dei sodalizi dediti alle appropriazioni indebite risalgono al 1992, relativi fatti avvenuti tra il 1989 e il 1991.

Importanti operazioni delle forze dell'ordine sono state condotte nel 2004, nel 2006 e, per ultima, dalla Procura di Nocera Inferiore nel 2014 (operazione every vanish).

Il fenomeno, anche per il fatto che la singola appropriazione indebita prevede la denuncia a piede libero, con difficoltà in sede giudiziale a dimostrare il reato associativo, è lungi dall'essere debellato.

I rei, dopo ogni importante operazione delle autorità, dopo un certo periodo di tempo si riorganizzano puntualmente costituendo nuove società, sia direttamente sia attraverso dei prestanome.

Nel tempo i soggetti hanno trasferito la loro attività in Italia settentrionale, dove dispongono di basi logistiche con sodalizi con soggetti malavitosi, riferiti alla ndrangheta calabrese.

Questo accade in particolare per le province di Parma e Reggio Emilia in Emilia Romagna, a Milano e Brescia in Lombardia, a Verona in Veneto.

La nuova tendenza è la clonazione di una società del nord Italia che nulla a che fare con i trasporti, pertanto completamente estranea ai fatti, o la rilevazione di una società già attiva, regolarmente iscritta all'albo trasportatori, magari in difficoltà, che viene subito utilizzata per commettere appropriazioni indebite subito dopo il cambio di management.

Le società non sono ovviamente presenti alle sedi sociali dichiarate, dismesse e/o a volte inesistenti. Purtroppo, a differenza di quanto succede con l'anagrafe, dove la polizia locale controlla il cambio di residenza delle persone, la sede legale della ditta è dichiarata ma le autorità non effettuano alcuna verifica della presenza fisica della ditta alla sede dichiarata.

I soggetti utilizzano email di comodo e telefoni cellulari intestati a soggetti non esistenti.

Le targhe dei mezzi comunicate sono talvolta riferiti ad altri veicoli e, per quanto appreso, spesso dopo avere effettuato il ritiro dei carichi i malviventi cambiano le targhe dei medesimi.

I carichi rubati vengono dapprima stoccati in depositi di comodo, nel nord Italia, quindi o venduti a ricettatori locali e/o inviati in Campania.

Spesso i vettori, pressati da esigenze operative, vagliano frettolosamente la documentazione professionale sottoposta dagli appropriatori, non rilevando magari grossolane modifiche dei medesimi, come DURC e polizza assicurativa.

Talvolta comunque la documentazione è pienamente in regola, con polizze assicurative RCV stipulate ad hoc.

Un sistema di protezione contro le appropiazioni indebite sarebbe in primo luogo di evitare contatti e trattative con soggetti che utilizzano utenze cellulari e, in secondo luogo, procedere e/o inviare qualcuno alla sede legale e/o operativa della medesima, per verificare che sia effettivamente presente.

Un altro elemento da tenere in considerazione è pretendere la trasmissione di visure camerali aggiornate e non obsolete, dalle quali ad esempio non si rileva l'eventuale e recente cambio di management.

Un'altra misura cautelativa sarebbe che la ditta che viene contattata dagli "appropriatori" effettui essa stessa una visura camerale aggiornata e consulti l'anagrafe nazionale protesti prima di valutare l'affidamento del carico. Spesso le società "rilevate" hanno protesti.

Nel caso il contatto sia per cellulare, è sempre opportuno effettuare una verifica in internet per reperire un'eventuale utenza telefonica fissa della ditta, nonché chiamare la medesima e verificare se effettivamente si sono presentati per offrire i propri servizi.

Questo per evitare che soggetti si siano presentati a nome di una ditta, senza che questa ne sia a conoscenza.

Il fenomeno delle appropriazioni indebite non è solo italiano ma investe l'intera Europa, in particolare gli appropriatori sono società slovacche, ceche, ungheresi, acquisite e/o riferite a soggetti ucraini.

Nel caso degli appropriatori italiani si è rilevato che, nel corso degli anni, costoro si dedicano anche al furto di merce dai container in esportazione con soggetti a loro riferiti.

Alcuni anni fa una società riferita al sodalizio che, oltre a commettere appropriazioni indebite, aveva sottoscritto contratti con società di spedizioni di Savona e Genova per le trazioni di container dal luogo di carico al porto di Genova, da dove venivano poi imbarcati.

I container giungevano quindi a destino con il sigillo integro ma con il carico di origine mancante, spesso contenitori di liquidi per fare peso.

L'operazione della Polizia di Frontiera di Genova, a seguito dell'apertura di uno dei container nel porto di Genova rinvenendo dei contenitori di liquidi, avviava un'indagine indentificando il luogo dove il sodalizio occultava le merci trafugate dai container, nella zona di Pavia.

5) CYBER CRIME (TRUFFA TELEMATICA NELLA COMPRAVENDITA DELLE MERCI)

Negli ultimi anni è accresciuto il fenomeno delle truffe cibernetiche e/o telematiche, non solo nel settore dei trasporti ma anche nel settore dell'industria.

In particolare vi sono truffatori operanti in particolare nel Regno Unito, che contattano aziende in tutta Europa utilizzando in modo fraudolento le credenziali e l'identità di primarie industrie dei vari settori (alimentari, liquori, metalli, ecc).

Costoro allettano le aziende con la prospettiva di grosse forniture, da effettuarsi con più trasporti

Le aziende contattate effettuano talvolta delle ricerche commerciali sulla “vera” ditta per la quale i truffatori si presentano, non rilevando nulla di anormale.

I truffatori utilizzano mail simili” alle ditte “clonate”, con numeri di telefono riferiti spesso a numeri cellulari o numeri telefonici di linea fissa, ma che poi sono numeri VOIP (internet).

Spesso le vendite sono ex works, condizione per cui è il compratore ad incaricare il trasportatore.

I carichi vengono quindi consegnati a presunte logistiche degli acquirenti, da dove poi vengono fatti ripartire velocemente.

Una volta eseguito la consegna il presunto acquirente non è più contattabile, motivo per cui il venditore richiede notizie della consegna al trasportatore, magari incaricato dal medesimo acquirente.

Spesso le aziende truffate cercano di rivalersi sui vettori per presunta non osservanza delle disposizioni della consegna ad un determinato indirizzo, che spesso è una sede legale di una ditta dove non è presente alcuna logistica.

I trasportatori, una volta accertato che sul posto non è presente alcun magazzino, chiamano il committente, alias truffatore, che fornisce disposizioni su un indirizzo alternativo di consegna.

Per questo motivo, anche in caso di vendita ex works, il venditore truffato cerca di rivalersi sul vettore.

Usualmente questi danni non ricadono sulle polizze trasporti: nei casi specifici il contratto di compravendita è nullo in quanto l'acquirente non esiste, motivo per cui il contratto di trasporto, che è accessorio ad un contratto di compravendita nullo, diviene nullo di conseguenza.

Vi sono tuttavia dei casi in cui le compagnie possono includere anche detto rischio, assumendo la difesa del cliente e/o le spese legali.

In diversi casi l'Autorità Giudiziaria italiana, ricevuta la denuncia dell'azienda truffata, ha chiuso il procedimento in quanto non competente per un fatto avvenuto all'estero.

La tutela maggiore in questi per i trasportatori è, nel caso di una deviazione del carico ad un indirizzo di consegna diverso a quello indicato nei documenti, di richiedere una conferma scritta sia dal committente (acquirente), quindi di procedere anche ad ottenere una conferma scritta anche dal mittente/venditore che è d'accordo sulla consegna in luogo diverso

CONCLUSIONI

L'operatore logistico deve tenere conto del fattore sicurezza ed il rischio delle sottrazione delle merci a seguito azioni criminose, quali furto, rapina ed appropriazioni.

In primo luogo occorre un'efficace scelta dell'impianto di allarme e di telesorveglianza a protezione dei depositi, quindi una corretta pianificazione dei trasporti, evitando per quanto possibile soste dei mezzi in zone considerate pericolose e/o potenzialmente pericolose.

Al fine di proteggersi dal furto dei mezzi pesanti si suggerisce di dotare i tir degli antifurti previsti dalla normativa CEI 79-17 e, possibilmente, di un antifurto satellitare adeguato.

Al fine di minimizzare il furto delle merci dai veicoli in sosta si indica in primo luogo di prediligere le soste notturne in autostrada e/o parcheggi privati sulla viabilità ordinaria. L'uso di un veicolo chiuso (non telonato), assicurato da allarme acustico in caso di apertura non autorizzata dei portelloni è auspicabile.

In aree particolarmente a rischio rapina, quale Puglia e Campania, oltre ad una corretta pianificazione dei trasporti al fine di evitare tragitti sulla viabilità ordinaria nelle ore notturne, è auspicabile dotare i veicoli che trasportano merci di valore di un adeguato sistema antifurto satellitare con funzione antirapina, con antijammer che intervenga nello spegnimento del motore nel tempo programmato.

La scelta dei trasportatori è inoltre di primaria importanza, considerando l'elevato numero di appropriazioni indebite ad opera di sodalizi criminali.

A tal riguardo è opportuno evitare di affidare carichi a soggetti sconosciuti che utilizzano solo telefoni cellulari, effettuare una visura della ditta e dei protesti (il costo è minimo e si può effettuare comodamente on-line), analizzare con attenzione la documentazione professionale presentata, inviare qualcuno a verificare l'effettiva presenza della società nella sede legale.

Per limitare il rischio di rapina nei depositi, si suggerisce l'utilizzo di un dispositivo SOS portatile, che il responsabile logistica porta sempre con se, collegato all'impianto di allarme collegato per VHF e/o GPRS alla vigilanza, abilitata a visionare da remoto le TVCC in caso di evento.

