

BUSINESS ANTIFURTO



Un dubbio diffuso **SATELLITARI SERVONO DAVVERO?**

Da una parte le vetture trafugate sono sempre meno, dall'altra tra gli automobilisti è forte la sensazione che i dispositivi di protezione non possano fermare i ladri. Neppure quelli collegati alla rete Gps. Vediamo come stanno realmente le cose

● **SECONDO LA POLIZIA** di Stato, nel 2016 i furti di auto sono calati del 5,28%, passando dai 114.121 del 2015 a 108.090. Di questi, poco meno della metà si sono conclusi con il ritrovamento del mezzo. Si tratta di numeri incoraggianti, che confermano un trend in atto da tempo. Eppure, nonostante ciò, negli ultimi anni sembra aumentata la sfiducia verso quello che finora era ritenuto il non plus ultra degli antifurto: il dispositivo satellitare. Gli automobilisti, infatti, si sono spesso accorti a loro spese che questo sistema non è più inviolabile

come un tempo. I topi d'auto hanno imparato ad aggirarlo, portando comunque a termine le loro azioni e gettando nel panico chi aveva riposto tutta la sua fiducia nella tecnologia. Siamo dunque di fronte alla fine dell'antifurto satellitare? Vediamo.

COLPA DEL JAMMER

Verso la fine degli anni 80, quando nacquero i primi antifurto che sfruttavano la rete Gps, i ladri erano ancora abituati a rubare macchine povere di tecnologia, molte delle quali protette con catene

o inutili bastoni ancorati al volante. C'è voluto molto tempo per comprendere il funzionamento di questi nuovi apparecchi e studiare le contromosse. Un periodo che ha garantito una certa sicurezza e inviolabilità alle automobili e accresciuto la fama dei dispositivi satellitari, molto amati pure dalle assicurazioni, pronte a concedere sconti sulle polizze furto e incendio a chi li monta. L'improvvisa accelerazione della tecnologia scaturita dall'avvento di internet, però, ha permesso ai ladri di recuperare il gap e arrivare a operare,



COME FUNZIONA

L'antifurto satellitare deve la sua peculiarità (e il nome) al collegamento con la rete di satelliti in orbita attorno al nostro pianeta, il Gps (Global positioning system). Questo sistema, nato negli Usa alla fine degli anni 70 per scopi militari e successivamente aperto al mercato civile, consente a un ricevitore posizionato sulla Terra di comunicare la propria posizione grazie all'incrocio dei segnali ritrasmessi da almeno quattro satelliti. I dati viaggiano su frequenze oltre i 1.200 MHz e hanno bisogno di essere sincronizzati attraverso un orologio. Oggi la rete satellitare Gps non è l'unica in orbita: ci sono anche quella russa (Glonass: Global navigation satellite system) e quella europea (Galileo). Altre nazioni come Cina e India, inoltre, stanno mandando in orbita satelliti che assolveranno agli stessi compiti.



I moderni antifurto possono essere messi in collegamento con la rete satellitare oppure attraverso ponti radio: entrambe le soluzioni rendono più facile il ritrovamento dell'auto rubata

in qualche caso, in posizione di vantaggio. Lo scambio d'informazioni garantito dalla Rete e la caduta repentina dei prezzi della componentistica elettronica hanno infatti permesso ai criminali di accedere a dispositivi prima confinati in ambiti specialistici o militari, cosa nell'ultimo caso facilitata pure dal disgregamento dell'ex blocco comunista. Un esempio è rappresentato dal jammer, un aggeggio in grado di accecare ogni forma di comunicazione via radio all'interno di un range di frequenza determinato: una volta era quasi impossibile procurarsene

uno, mentre oggi lo si può acquistare, per scopi leciti, sul web e successivamente modificarlo per perseguire quelli illeciti. Il jammer è la bestia nera dell'antifurto satellitare: crea uno schermo isolante attorno alla vettura vicino alla quale è azionato, bloccando il collegamento con i satelliti e con la rete Gsm/Gprs. L'auto può così essere rubata senza che venga lanciato l'allarme e senza che la centrale operativa, che tiene sotto controllo il mezzo 24 ore su 24, si accorga di nulla. A dispetto di quello che potrebbe sembrare, tuttavia, l'operazione non è

un gioco da ragazzi. Non basta, infatti, avere un jammer in tasca per espugnare qualunque mezzo: occorre pure una certa competenza per mettere fuori uso l'antifurto, dopo aver commesso il crimine.

CONTROFFENSIVA IN CORSO

La tecnologia, dunque, ha tolto molte sicurezze agli automobilisti desiderosi di proteggere le proprie vetture. Ma nella continua rincorsa tra guardie e ladri, le prime di recente hanno segnato qualche importante punto a loro favore, come del resto dimostrano i numeri segnalati

BUSINESS ANTIFURTO



a inizio articolo. I maggiori produttori di antifurto satellitari hanno infatti studiato sistemi intelligenti, capaci di capire se sono sotto attacco e generare comunque l'allarme poco prima di essere accecati. Alcuni apparecchi, inoltre, oggi sono in grado di autogestirsi pur in mancanza di qualunque forma di comunicazione con il proprietario e con le centrali operative, mettendo in difficoltà i ladri. Per fare ciò, seguono una procedura che si basa sul riconoscimento di chi si mette alla guida (lo fa, per esempio, il Pandora), che può avvenire tramite un transponder, un telecomando o mediante l'azionamento di alcuni tasti sulla plancia, secondo una sequenza prestabilita. Se la vettura disconosce il conducente, si comporta come se fosse sotto attacco a prescindere dal fatto che le sue comunicazioni (Gps e Gsm/Gprs) siano o meno inibite. Entrano così in azione varie contromisure, come il blocco del motore (non può essere avviato), della pompa benzina (non manda carburante all'alimentazione), del cambio automatico (resta bloccato in modalità Parking) e, in genere, di tutto ciò che ha una connessione elettrica e può essere comandato attraverso la rete Can-Bus della vettura. Un altro apparecchio (il Sirio Plus) è capace di accorgersi se vengono tagliati i cavi per metterlo fuori uso. Se poi il ladro riesce comunque ad avviare l'auto, gli antifurto più evoluti la spengono dopo pochi minuti di funzionamento. C'è infine il sistema utilizzato dalla LoJack, che per scovare un veicolo rubato, invece della rete Gps, utilizza la tecnologia delle onde ad alta frequenza, con un dispositivo che si avvale della classica triangolazione radio per stabilire la posizione dell'auto.

LE CAUTELE DEI LADRI

La tecnologia, dunque, ha fatto passi da gigante anche a favore dell'automobilista. Se da un lato i ladri hanno abbandonato i vecchi arnesi da scasso in favore di più moderni lettori di centraline, scanner e jammer, dall'altro i produttori di antifurto hanno disseminato le automobili di trappole elettroniche pronte a scattare al minimo tentativo fraudolento. Prova di ciò è il fatto che i topi d'auto hanno persino adottato una nuova procedura per scongiurare i colpi di coda degli antifurto. Subito dopo aver trafugato la macchina, la parcheggiano in un'autorimessa oppure in un garage pubblico (talvolta anche per strada) e l'abbandonano per qualche

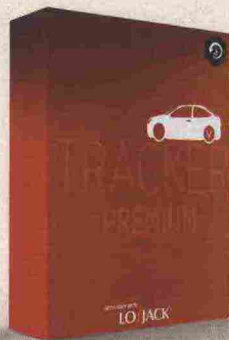
giorno. Questa sorta di periodo di decantazione serve per essere sicuri di averla sottratta completamente al controllo della centrale operativa ed evitare di essere presi con le mani nel sacco nell'atto di trasferirla verso la destinazione finale. Trascorsa l'attesa, se la vettura non è stata recuperata dalle forze dell'ordine, passa per le mani di uno specialista incaricato di capire che tipo di antifurto è montato, per provare a neutralizzarlo. Tanta cautela si spiega solo con il timore di finire intrappolati da qualche congegno elettronico non previsto e testimonia la rinnovata validità degli antifurti per auto.

Cosimo Murianni

SMEMBRATE IN MENO DI DUE ORE

QUANDO i carabinieri della compagnia di Corsico hanno preso, nel giugno del 2016, due ricettatori di piccolo cabotaggio intenti a smontare in un capannone di Trezzano sul Naviglio (MI) un'auto appena rubata, mai avrebbero immaginato che, seguendo quella pista, sarebbero risaliti a una vera e propria organizzazione criminale, dedita al furto e al riciclaggio di vetture di tutti i tipi, dalle utilitarie a quelle di lusso. E così il 30 marzo 2017, dopo una serie d'indagini e appostamenti, sono scattate le manette per cinque italiani e tre marocchini, membri di una ben

DISPOSITIVI GPS (E NON SOLO) ISTRUZIONI PER L'USO



LOJACK TRACKER PREMIUM

A differenza degli altri antifurto, il Lojack non sfrutta la rete Gps, ma si affida a onde radio ad alta frequenza, capaci di attraversare ostacoli e costruzioni e, quindi, più difficili da contrastare per i ladri. Il trasmettitore radio è molto piccolo e ciò facilita il montaggio. Inoltre è autoalimentato e, quindi, funziona anche tagliando le connessioni elettriche. In caso di furto, il veicolo viene localizzato mediante antenne presenti nelle grandi città e con l'ausilio di vetture delle forze dell'ordine dotate di apparecchi di tracciamento. Due le offerte: il Tracker Classic a 499 euro (canone 120 euro/anno) e il Tracker Premium a 699 euro (canone 140 euro/anno). I prezzi comprendono l'installazione e il primo canone.



MED SKY MS10/MS10.1 CAN

Il sistema proposto dalla storica azienda emiliana è collegato H24 a una centrale operativa ed è in grado di lanciare un allarme se si prova a usare un jammer per accecarlo. Oltre alle connessioni Gps e Gsm/Gprs Quadriband, il modulo gestisce, tra gli altri, anche i sensori anti-traino, anti-sollevamento e blocco motore e può essere configurato a piacimento con accessori supplementari, come per esempio l'anti-rapina. Reagisce anche in caso di taglio dell'alimentazione e la posizione del veicolo può pure essere richiamata via web. Si può attivare sia dal radiocomando della vettura sia da uno addizionale. Prezzo al pubblico: 597 euro, montaggio escluso; canone annuale da 61 a 181 euro, secondo il livello di servizio.

strutturata banda capace di farsi beffe d'immobilizer e antifurto satellitari. L'operazione, che ha interessato pure le province di Ancona, Como, Monza, Pavia, Perugia e Varese, ha permesso di appurare il modus operandi del sodalizio criminale. Una parte degli arrestati si occupava di rubare auto nel Milanese, tutte le notti, ricorrendo a centraline di gestione motore modificate per aggirare gli immobilizer (foto qui accanto). Per proteggersi da eventuali sistemi di allarme satellitare, utilizzava un jammer che disturbava i segnali, accecando ogni dispositivo antifurto (foto sopra, a destra). Quindi i malviventi



ricoveravano le vetture in capannoni, dove altri componenti della banda, in meno di due ore, le smontavano in mille pezzi, che venivano stoccati in vista della successiva ricettazione. Quest'ultima avveniva grazie a officine



e autoricambiisti compiacenti, oltre che per mezzo della vendita a privati. Componenti della banda a parte, sono stati indagati a piede libero altri cinque italiani coinvolti a vario titolo in questa specie di supermarket del pezzo rubato.



PANDORA 5100/5100 S PRO

Punto di forza degli antifurto della russa Pandora è il collegamento con il veicolo attraverso un telecomando speciale, la cui frequenza è criptata e difficilmente accecabile, grazie a un protocollo di derivazione militare. Anche in caso di attacco con jammer, il proprietario riceve comunque l'allarme. L'antifurto, inoltre, può decidere d'immobilizzare il veicolo, pure se è isolato e sotto attacco. Speciali blocchi di linea a radiofrequenza interrompono i punti vitali dell'auto, rendendo vano ogni tentativo di rimetterla in marcia. Il proprietario può controllare lo stato del veicolo anche attraverso un'app. Costo al pubblico: 1.047 euro, ma esiste anche un modello light a 340 (montaggio escluso).



VIASAT BLUBOX

Da almeno 30 anni, Viasat è sinonimo di antifurto satellitare. L'ultimo discendente della stirpe è il BluBox, un apparecchio Gps/Gsm con accelerometro triassiale che racchiude le funzioni antifurto, protezione personale e servizi. La prima, quella che ci interessa più da vicino, protegge il veicolo rilevando eventuali intrusioni o attacchi con il jammer, per poi lanciare l'allarme alla centrale operativa. Il kit prevede numerose funzioni, tra cui una sirena, il modulo anti-rapina, il blocco dell'avviamento e il sensore di crash. Il BluBox si acquista come gli smartphone: sottoscrivendo un contratto di gestione triennale (118 euro/anno), l'apparecchio è gratis. Sconto del 30% nel primo anno fino al 15 giugno 2017.

PICCOLA GUIDA PER DIFENDERSI

1 AL SUPERMERCATO, in autogrill o, comunque, ogni volta che si parcheggia l'auto, controllare sempre che la vettura sia chiusa. Se un ladro è in agguato, infatti, può inibire il telecomando di chiusura con un jammer.

2 LA PROTEZIONE del veicolo aumenta in maniera considerevole se, all'antifurto satellitare, si abbinano un altro dispositivo, anche se meno sofisticato, come un blocco motore. Lo scopo è quello di far perdere tempo ai malfattori.

3 MOLTI DISPOSITIVI meccanici, soprattutto quelli di basso costo, reperibili nei centri commerciali sono inefficaci. Il "ferro", tuttavia, è utile se serve a proteggere la centralina o la presa Eobd, di solito i punti di accesso privilegiati ai sistemi di bordo.

4 SE DECIDETE d'installare un antifurto satellitare di ultima generazione, scegliete con cura l'installatore. Più è bravo e coscienzioso, maggiore sarà il livello di protezione.

5 GLI INSTALLATORI più qualificati sono anche in grado di realizzare interruzioni di circuiti (per esempio, la pompa carburante) su misura. Maggiore è il grado di personalizzazione, più difficile sarà per il ladro scovare la connessione e aggirare il blocco. Regola aurea: mai installazioni standard, con i componenti dell'antifurto messi sempre negli stessi posti.

© Riproduzione riservata