

I PREDONI DEL CAMION

Nove assalti al giorno accompagnati da atti di violenza contro gli autisti. Le statistiche di furti e rapine sono impietose e l'Italia risulta fra i Paesi a maggiore rischio. Un problema amplificato dalla carenza di aree di sosta. I camion sono il principale obiettivo di ladri e rapinatori in Europa nell'ambito più generale dei crimini attuati nel settore della logistica. Il dato è intuitivo, considerato che il veicolo è l'elemento più facilmente attaccabile dell'intera filiera del trasporto delle merci, ma ora è analizzato in maniera più precisa da un rapporto realizzato da ITT Club (che fornisce servizi legati al mondo assicurativo) in collaborazione con BSI Supply Chain Services, che considera la situazione a livello globale nel 2018. A differenza di altri continenti - come l'Asia dove il 43% dei crimini avviene nei magazzini - in Europa l'86% dei furti e delle rapine ha come bersagli i camion, con emerse modalità di attuazione.

Taglia e prendi. La maggior parte dei casi (50%) appartiene alla categoria del "taglia e prendi", quando i ladri colpiscono veicoli fermi per una sosta, preferibilmente lunga e notturna, tagliando il telone e rubando il carico. Il motivo dell'incidenza elevata di questo metodo è la mancanza di parcheggi sicuri in tutto il Continente, unita alla normativa sui tempi di guida e di riposo. Questa impone agli autisti di fermarsi anche in posti vulnerabili o scarsamente presidiati, tra i quali ci sono pure le aree di servizio autostradali di molti Paesi (Italia compresa). Viceversa, i criminali non considerano piattaforme logistiche e i magazzini (che sono solo il 4% degli obiettivi raggiunti lo scorso anno) perché generalmente dotate di sistemi di protezione e sorveglianza.

False aziende. Al proposito, bisogna segnalare che una parte dei furti avvenuti negli impianti logistici o industriali è stato caratterizzato dall'impiego di tecniche sofisticate, come quella della falsa azienda di autotrasporto che si offre con tariffe basse (magari a nome di una vera impresa), riceve la commessa del trasporto, si presenta in ribalta con targhe e documenti falsi, carica la merce e poi sparisce. Proprio nei giorni scorsi, il Gup di Salerno ha rinviato a giudizio 27 persone accusate di appartenere a un'organizzazione che ha attuato numerose truffe usando questo sistema. Gli altri modi per assalire i veicoli industriali sono la sottrazione dell'intero veicolo, la rapina a mano armata (anche con il sequestro dell'autista) o il furto in semirimorchi o container isolati. La ricerca segnala l'Italia come il Paese dove è più diffuso il sequestro del veicolo. Questo dato è confermato da una ricerca svolta da **Viasat**, sempre per il 2018, secondo cui aumenta nel nostro Paese la violenza contro gli autisti. I dati della Polstrada mostrano che mediamente in Italia avvengono 9 assalti ai camion (furti o rapine) al giorno e che gli eventi sono aumentati del 112% rispetto all'anno precedente. La regione più pericolosa è la Puglia, dove nel 2018 sono stati denunciati 625 furti, quasi due al giorno, seguita da Lombardia (463 furti), Campania (455), Lazio (387), Sicilia (286), Emilia Romagna (225) e Piemonte (209).

Giorni e merci a rischio. La ricerca fornisce anche alcune informazioni sui periodi in cui avvengono i crimini e sul tipo di merce preferita da ladri e rapinatori. Il giorno più rischioso è il martedì, seguito

dal mercoledì e dal giovedì, mentre quello più tranquillo è la domenica, anche perché molti veicoli non viaggiano. I carichi più soggetti agli assalti sono le sigarette e le bevande alcoliche, che raccolgono il 21% dei casi, seguite dai prodotti di largo consumo (15%), cibo e bevande (10%), abbigliamento (7%) e prodotti elettronici (6%). Stanno aumentando i furti ai danni di farmaci e l'Italia è tra i primi posti al mondo per tale obiettivo (con il 7% dei casi rilevati a livello globale). Il resto è non catalogato o sconosciuto. In linea generale, il TT Club raccomanda che per ridurre i crimini contro i camion in Europa bisogna aumentare le aree di sosta sicure, ma anche utilizzare allestimenti che ostacolano i ladri, come teloni anti-taglio o furgonature.

Quando c'è il basista. Non sempre, però, i furti sono compiuti da persone estranee alle imprese di trasporto e la ricerca si sofferma sul coinvolgimento di personale interno all'azienda. Questo caso comprende sia i dipendenti a tempo pieno o part-time, sia i collaboratori a tempo determinato o somministrati da fornitori terzi. In molti casi, la complicità è involontaria, per esempio fornendo informazioni sensibili per ignoranza o superficialità o anche per l'insufficienza di norme di comportamento interne. Ma ci sono anche casi di crimini commessi direttamente dai collaboratori. La ricerca identifica cinque tipi di attività interna: diffusione non autorizzata di informazioni sensibili (nel 47% dei casi rilevati); procedure sbagliate; accesso di persone non autorizzate agli impianti; sabotaggio fisico; intrusione nei sistemi informatici. È interessante notare che questi eventi coinvolgono più gli uomini (82%) che le donne e più il personale dipendente a tempo determinato (88%) che quello precario o fornito dall'esterno. Un altro elemento sottolineato dalla ricerca è che l'infiltrazione programmata riguarda solo una piccola parte dei casi (il 6%), mentre la maggior parte è una decisione presa dal collaboratore mentre già opera nell'azienda. Per prevenire gli attacchi interni, il TT Club raccomanda di svolgere analisi dei candidati durante il reclutamento e di seguire protocolli di verifica anche per il personale già impiegato. In Assediati dal crimine La forzatura della cabina e il furto del veicolo, con o senza il sequestro del conducente, sono ai primi posti nelle statistiche sui reati contro il trasporto in Italia.