Ladri all'assalto: il furto e la rapina dei veicoli commerciali che costano miliardi all' industria

Data: Invalid Date | Autore: Redazione

LECCE 13 NOV 2011 - Ladri all’assalto: il furto e la rapina dei veicoli commerciali che costano miliardi all’ industria, uno dei fenomeni criminali più diffusi e, al tempo stesso, devastanti per l’economia. Il carico dei camion sono la destinazione privilegiata per i ladri di oggi. Uno studio dimostra che i criminali rubano fino a 50 miliardi di dollari di merci ogni anno. Le compagnie assicurative hanno deciso di non stipulare più polizze sulla merce trasportata in Italia.[MORE]

Secondo gli specialisti della sicurezza della Freightwatch International, leader mondiale nei servizi di sicurezza di logistica, il furto del carico,dove, i beni di consumo sono rubati in transito, è aumentato drammaticamente nell'ultimo decennio,. Si dice che il numero di casi noti in tutto il mondo è aumentato mediamente del 10-15% di anno in anno.

Dan Burges, direttore della Freightwatch, che è una delle poche imprese che ha redatto i dati statistici globali sull'argomento, dice che il furto di merci ha causato ogni anno perdite alle società in tutto il mondo dai 30 ai 50 miliardi di dollari. Ma questa è probabilmente una stima molto cauta, poichè molti furti non sono dichiarati e non c'è un centro di raccolta dati.

Il Sud Africa, il Messico ed il Brasile sono fra le nazioni più colpite da questo fenomeno criminale.
Una relazione del 2008 della International Road Transport Union ha stimato che in Europa gli autori del solo 2% dei furti sono stati scoperti e denunciati.

Paul Linders, capo delle operazioni presso il Trasporto Asset Protection Association, ha affermato che l'apparente impunità con cui hanno operato i ladri dei carichi non può più essere sostenuta.

Con la crescente produzione di piccole dimensioni dei beni di consumo ad alto valore, come i telefoni intelligenti e costosi prodotti farmaceutici, il valore dei singoli pezzi sta salendo mentre internet che ora sempre più consumatori utilizzano per gli acquisti, è diventato uno strumento per trovare acquirenti.

Mentre in Italia un veicolo pesante rubato su due, viene ritrovato. Il fenomeno criminale del furto di veicoli commerciali è, in realtà, una delle bestie nere dell'Italia, paese che non riesce a garantire la necessaria sicurezza, su questo fronte, rispetto a molti partner europei: ciò è dovuto in parte alla scarsa valenza giuridica dei reati, in parte alla circostanza che un ladro od un rapinatore di tir, figura che necessita di un'elevatissima professionalità, non resta mai in carcere a lungo. La statistica, nel quadriennio 2006/2010, ha evidenziato una sostanziale stagnazione del fenomeno, sia sul fronte dei furti (nei quali va inserita una moltitudine di reati predatori, prima tra tutte la rapina) che su quello dei rinvenimenti. Nel corso del 2010, secondo i dati diffusi dalla Terza Divisione del Servizio Polizia Stradale, i veicoli commerciali rubati sono stati 4.498, mentre i rinvenimenti hanno toccato quota 2.887.

La regione che "vanta" il maggior numero di attacchi, e si tratta di un dato consolidato negli anni, è la Lombardia (884 colpi), seguita dal Lazio (593) e dalla Campania (506). Al quarto posto, c'è invece la Puglia, con 436 denunce presentate. A questo proposito, bisogna però fare una constatazione: la maggior parte degli autori di questi reati - e questo lo dice il risultato investigativo - provengono dalla mala campana (soprattutto Napoli e Caserta), da quella Laziale (Roma e Latina in testa) e dalla criminalità pugliese (in genere Bari, Bitonto e Taranto).

È in seno a questi gruppi che le forze di polizia localizzano di frequente le centrali operative criminali con le rispettive maestranze, alimentate negli ultimi anni da forti infiltrazioni di manovalanza albanese e romena. È in queste zone che, puntualmente, le indagini di tutta Italia convergono, tanto che è possibile affermare, con ragionevole certezza, che il fenomeno delinquenziale connesso ai veicoli commerciali è gestito da veri e propri pendolari del crimine. Ogni gruppo in azione si distingue dagli altri, sia sul fronte di una sorta di spartizione del territorio che su quello delle tecniche impiegate: i pugliesi, ad esempio, si muovono (com'è naturale) sulla direttrice adriatica, allacciandosi poi in Emilia Romagna alla A1 ed avventurandosi fino ai confini di Stato sulla A22 o in Piemonte, utilizzando soprattutto la tecnica del "taglio del telone"; i campani ed i laziali (che spesso lavorano insieme), sono soliti saccheggiare le aree di servizio della A1 o delle arterie tirreniche, preferendo purtroppo tecniche più drastiche, come il sequestro di persona a scopo di rapina (in danno degli autotrasportatori, ovviamente) o varie fattispecie di furto. Quando al taglio del telone non segue il

furto del mezzo, la notizia di reato alimenta però un’altra statistica, che a noi non interessa in questa sede.

La convergenza di interessi, data soprattutto dalla floridità della logistica in Lombardia, rende questa regione uno dei terreni di caccia preferiti da tutti i gruppi in azione. In genere, i delinquenti si spostano a nord e poi calano lentamente verso il mezzogiorno d’Italia, pattugliando letteralmente le aree di servizio o agganciando convogli dei quali dispongono di informazioni relative alla natura del carico.

Esemplare, in questo caso, la strategia operativa della cosiddetta “banda del baccalà”, che tra il 2002 ed il 2004 imperversò su tutto il paese, arrivando a creare una sorta di incidente diplomatico tra le autorità dei paesi scandinavi (maggiori esportatori mondiali) e quelle italiane: il fenomeno era divenuto così rilevante che le compagnie assicurative avevano deciso di non stipulare più polizze sulla merce trasportata in Italia, definendo questo tipo di trasporti, nel nostro paese, eccessivamente rischioso. Gli arrestati, in tutto una quarantina - risultarono in parte aderenti ai clan dei “Veneruso” di Volla e dei “Vollaro” di Portici, ed in parte alla Sacra Corona Unita.

Le “batterie” - sottogruppi operativi incaricati di mettere a segno i colpi - seguivano i camion a bordo di numerose auto, a volte per centinaia di chilometri. Alla prima sosta, spesso in area di servizio, gli autisti venivano assaliti sotto la minaccia delle armi e sequestrati: grazie ad alcuni inibitori di segnale, i localizzatori GPS venivano resi inutilizzabili e dopo un lungo viaggio fino a Caserta o Napoli, il carico veniva scaricato e reimmesso nel mercato. L’analisi delle strategie criminali e la recrudescenza di questa fattispecie (un furto su tre ai danni di un Tir avviene durante la sosta in autostrada), hanno indotto la Commissione Europea a ripensare le aree di servizio autostradali in chiave di una maggior sicurezza. Lo scorso 12 giugno, il commissario europeo ai trasporti Jacques Barrot, ha annunciato l’avvio dei lavori per i primi cinque parcheggi (che saranno realizzati in Francia, Germania, Belgio e Gran Bretagna); paradossalmente, l’Italia non rientra in questo piano di finanziamenti.

Secondo Giovanni D’Agata, componente del Dipartimento Tematico Nazionale "Tutela del Consumatore" di Italia dei Valori e fondatore dello "Sportello dei Diritti" potrebbe esserci una soluzione che coniuga la tecnologia e la buona prassi.

Al momento in base alla nuova normativa europea per i camionisti, è obbligatorio riposare almeno 9 ore al giorno. Il più delle volte si fermano appena al lato della strada e, prevalentemente, questo è il punto in cui avviene la maggior parte dei furti del carico.
Per tale motivo sarebbe il caso di introdurre una rete di aree di parcheggio altamente sicure sulle arterie stradali.

(notizia segnalata da giovanni d'agata)

Articolo scaricato da www.infooggi.it
https://www.infooggi.it/articolo/ladri-all-assalto-il-furto-e-la-rapina-dei-veicoli-commerciali-che-costano-miliardi-all-industria/20362