

**LINEE GUIDA PER LA SECURITY
NEL TRASPORTO DI MERCI
PERICOLOSE SU STRADA**

Giugno 2005

INDICE

	Pagina
Introduzione	3
Linee Guida	5
Annesso I Opzioni tecniche per la messa in sicurezza temporanea di aree di deposito	22
Annesso II Gestione di routine e prassi operative per ridurre i problemi legati alla security	29
Annesso III Opzioni tecniche di prevenzione dei furti o di interferenze con veicoli o carichi durante le operazioni di trasporto	31
Annesso IV Modello di Piano di Security aziendale	38

Declinazione di responsabilità

Il presente documento è solamente a scopo informativo e definisce delle linee guida per la security nel trasporto di merci pericolose per strada. Le informazioni contenute in queste Linee Guida sono fornite in buona fede e, nonostante gli autori abbiano operato con accuratezza, non ci sono garanzie riguardo la loro completezza. Non vuole essere una guida omnicomprendiva di tutti gli aspetti correlati alla security nel trasporto di merci pericolose per strada. Gli autori non si assumono alcuna responsabilità in merito alle informazioni contenute in queste linee guida.

AISE (International Association for Soaps, Detergents and Maintenance Products)
www.aise-net.org

CEFIC (European Chemical Industry Council) www.cefic.org

CEPE (European Council of the Paint, Printing Ink and Artists' Colours Industry)
www.cepe.org

CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) www.clecat.org

ECTA (European Chemical Transport Association) www.ecta.be

EFMA (European Fertilizer Manufacturers Association) www.efma.org

FECC (European Association of Chemical Distributors) www.fecc.org

FIATA (International Federation of Freight Forwarders' Associations) www.fiata.com

IRU (International Road Transport Union) www.iru.org

INTRODUZIONE

A seguito degli eventi dell'11 settembre 2001 i legislatori internazionali considerarono necessario sviluppare e implementare misure relative alla security per il trasporto delle merci su strada, per ferrovia e per vie navigabili interne al fine di contrastare possibili rischi terroristici.

Sulla base delle raccomandazioni ONU, prescrizioni sulla security – in aggiunta alle classiche prescrizioni sulla sicurezza – sono indicate nel nuovo Capitolo 1.10 dell'ADR e rivolte a tutte le Parti coinvolte nella catena del trasporto.

Queste misure sono in vigore dal 1° gennaio 2005 e devono essere implementate, esaurito l'usuale periodo transitorio di 6 mesi, a decorrere dal 1° luglio 2005.

Comunque le Società interessate non devono aspettare tale data, ma devono attivarsi per essere pronte il più presto possibile. Esse devono essere consapevoli che i legislatori hanno espressamente stabilito che l'obiettivo di queste regole è la minimizzazione del rischio di un uso improprio di merci pericolose per scopi terroristici con effetti sulle persone, la proprietà o l'ambiente.

La protezione assoluta non può essere raggiunta nel trasporto delle merci pericolose. Le misure di security devono essere parte integrante del sistema di gestione della sicurezza e della qualità di ogni Impresa coinvolta nel trasporto di merci pericolose.

Le prescrizioni generali del Capitolo 1.10 dell'ADR sono obbligatorie. Comunque, come procedere a soddisfarle dipende da circostanze proprie dell'Impresa operante in una particolare fase della catena di trasporto, dalla valutazione dei rischi e dai possibili esiti. Per esempio, le misure adottate da un'Impresa ubicata in area residenziale o adiacente a un corridoio di trasporto strategico potrebbero essere molto differenti da quelle di un'Impresa ubicata o operante in aperta campagna.

Queste linee guida sono state pensate per l'industria per fornire una gamma, la più possibile completa, di opzioni tecniche e operative da cui l'utilizzatore possa selezionare quelle più rispondenti alle sue esigenze per conformarsi alle prescrizioni del Capitolo 1.10.

Queste linee guida non sono una lista prescrittiva di interventi che l'Impresa deve operare per soddisfare le prescrizioni. Piuttosto, questa lista indica una serie di possibili interventi che devono essere opportunamente calati nel contesto normativo applicabile. Inoltre, occorre rispettare le disposizioni vigenti in materia di protezione dei dati/privacy, qualora si operino interventi in questo campo.

Le disposizioni del Capitolo 1.10 non si applicano al trasporto in "quantità limitate per unità di collo" e a quello delle "quantità limitate per unità di trasporto" di cui rispettivamente al Capitolo 3.4 e alla sottosezione 1.1.3.6.3 dell'ADR.

E' importante rilevare che in termini di disposizioni di security, la sottosezione 1.1.3.6.3 si applica anche al trasporto in cisterne e alla rinfusa con veicoli stradali.

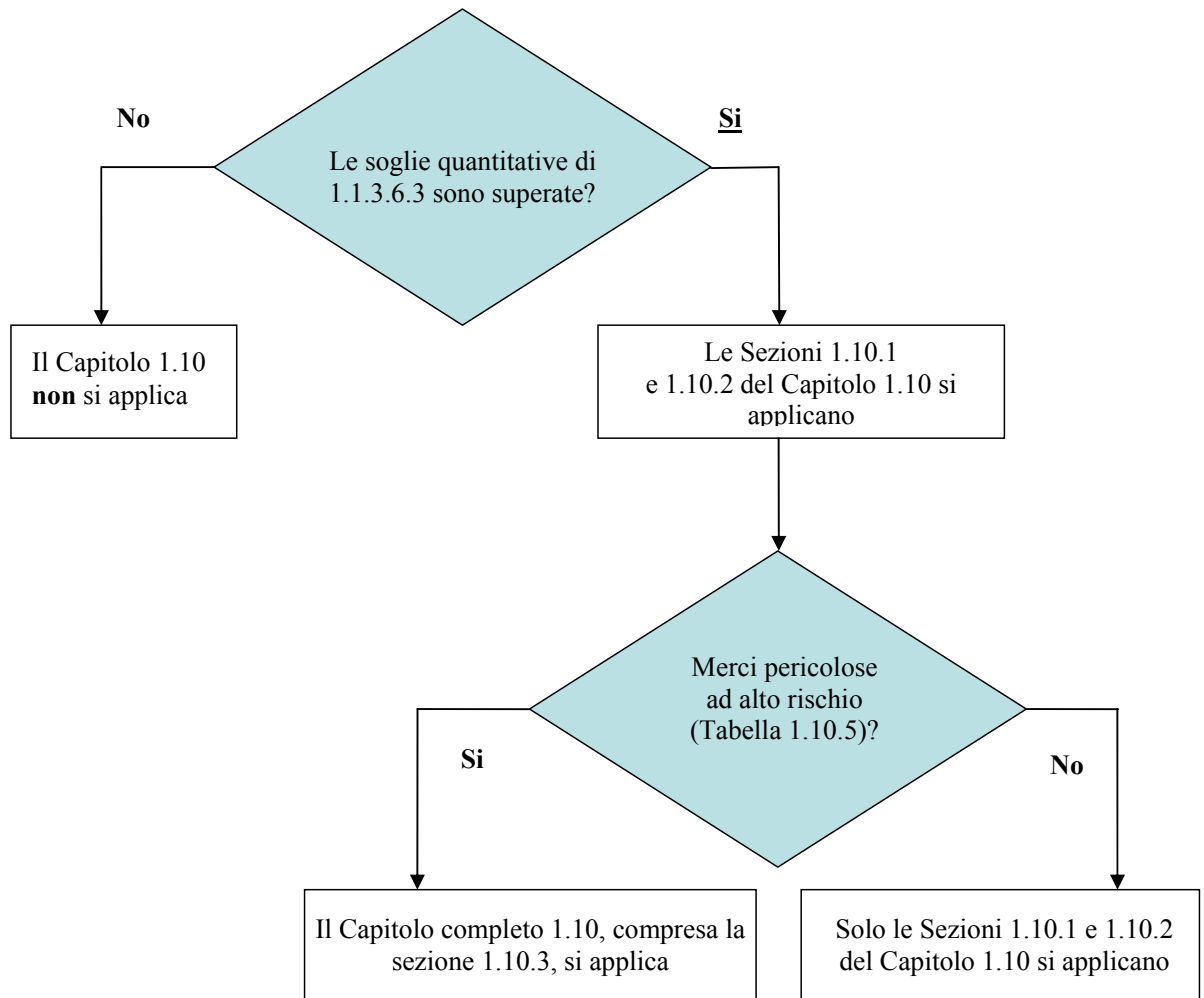
Il Capitolo 1.10 non si applica a certe merci che sono indicate in tabella 1.10.5 come merci pericolose ad alto rischio (p.es. cianuro di potassio, UN 1680, Classe 6.1, Gruppo di Imballaggio I) con un limite quantitativo di 0 kg per imballaggio. Le soglie della sottosezione 1.1.3.6.3 hanno la precedenza sui limiti quantitativi prescritti nella tabella 1.10.5 ove questi ultimi siano più bassi di quelli riportati nella sottosezione 1.1.3.6.3.

Le soglie quantitative si riferiscono a ciascuna unità di trasporto. Ciò non impedisce che la quantità totale annua trasportata o manipolata da un'Impresa sia superiore a questo limite.

Se le soglie quantitative sono superate, si applicano le prescrizioni di cui alle Sezioni 1.10, 1.10.1 e 1.10.2. Nel caso di merci pericolose ad alto rischio, si applica anche la Sezione 1.10.3.

La Sezione 1.10.3 introduce norme speciali specifiche e più onerose per le merci pericolose a maggiore rischio potenziale, richiamandosi non solo a un loro uso improprio in generale e ai pericoli connessi, ma più specificatamente ad un uso improprio a scopi terroristici e alle gravi conseguenze potenziali che da essi potrebbero derivare.

Il seguente schema di flusso evidenzia la sequenza delle decisioni da prendere (quantità relative alle merci in colli così come al trasporto in cisterne o in contenitori per la rinfusa):



LINEE GUIDA

Le disposizioni previste dal nuovo Capitolo 1.10 dell'ADR sono riportate in carattere blu e precedono sempre i commenti ad esse relativi.

CAPITOLO 1.10

DISPOSIZIONI CONCERNENTI LA SECURITY

NOTA : *Ai fini del presente Capitolo, si intende per "security" le misure o le precauzioni da prendere per minimizzare il furto o la utilizzazione impropria di merci pericolose che possano mettere in pericolo le persone, i beni o l'ambiente.*

1.10.1 Disposizioni generali

1.10.1.1 Ogni persona coinvolta nel trasporto di merci pericolose deve tener conto delle disposizioni di sicurezza enunciate in questo Capitolo in misura appropriata al proprio livello di responsabilità.

Ogni persona coinvolta deve essere a conoscenza dei pericoli derivanti da un uso improprio delle merci pericolose. Ognuno dovrà osservare la legislazione pertinente in base alle proprie responsabilità all'interno dell'organizzazione ambientale. Queste disposizioni riguardano in eguale misura ad esempio gli speditori, i caricatori, i trasportatori, gli scaricatori e i destinatari.

Per assicurare il corretto adempimento delle misure di security occorre disporre di personale responsabile e affidabile. E' obbligatorio disporre di documentata evidenza dell'esperienza di ciascun addetto coinvolto nel trasporto di merci pericolose.

L'Impresa deve assicurarsi che ciascun addetto coinvolto nel trasporto di merci pericolose disponga di:

- licenze, certificati e documenti operativi, dove applicabile; e
- permessi di lavoro prescritti, ecc.

Devono essere richieste alle persone preposte al trasporto di merci pericolose, le seguenti informazioni:

- nome e cognome;
- indirizzo;
- data di nascita;
- documento di identità valido con foto;
- dettaglio di eventuali precedenti penali (se permesso dalla legge);
- dettaglio completo delle referenze (dove applicabile).

Deve essere richiesta una cronistoria continuativa della formazione e delle precedenti esperienze lavorative del candidato. Questo può non essere facile da ottenere, ma generalmente devono essere richieste

informazioni relative ai precedenti 10 anni e, come minimo, agli ultimi 5. Inoltre, si raccomanda quanto segue:

- se possibile contattare direttamente il precedente datore(i) di lavoro per valutare le caratteristiche personali e il lavoro svolto dal candidato;
- quando si verificano le referenze del candidato per telefono, bisogna verificare il numero telefonico fornito dal candidato, attraverso una ricerca ad esempio sull'elenco telefonico;
- non accettare referenze generiche, del tipo "A chi di possibile interesse";
- richiedere conferma scritta dai datori di lavoro, dalle autorità scolastiche, ecc.;
- tenere registrazione di tutte le azioni che si intraprendono;
- verificare l'identità attraverso il passaporto o altro documento valido con fotografia, ecc.;
- in caso di mancanza di un documento di identità, richiedere una fotografia recente del candidato, sottoscritta dal candidato stesso alla presenza di un rappresentante aziendale;
- esaminare attentamente la patente di guida: verificare che non siano presenti segni di alterazione, decolorazione o cancellature. Bisogna verificare che i colori dello sfondo siano corretti e intatti. Patenti di guida danneggiate o con segni sospetti non devono essere accettate e occorre verificarne l'autenticità. Copia della patente deve essere conservata.

La maggior parte di queste informazioni possono essere ottenute da un colloquio ben strutturato.

1.10.1.2 Le merci pericolose devono essere consegnate per il trasporto soltanto a trasportatori debitamente identificati.

Non sono richieste azioni particolari nel caso di trasportatori con cui si hanno regolari rapporti di lavoro, in quanto la loro identificazione è ormai acquisita. In ogni caso, devono essere eseguiti audit regolari delle procedure adottate dall'Impresa che fornisce le merci pericolose per il trasporto.

Nell'iniziare un nuovo rapporto di affari, l'affidabilità della controparte dovrebbe essere accertata attraverso procedure di selezione stabilite per le aziende di trasporto o mediante specifiche standardizzate dei requisiti (per esempio il sistema del Cefic SQAS – Safety and Quality Assessment System – o Chemical Distribution Institute – CDI – o lo schema del Marine Packed Cargo – MPC - o il sistema tradizionale di standardizzazione ISO).

Le merci possono essere consegnate per il trasporto se il consenso a ricevere le merci è stato verificato attraverso apposite procedure.

Contraenti

I committenti utilizzano contraenti o agenzie che forniscono un pacchetto di servizi sempre più ampio. Questa prassi può dare luogo a nuove vulnerabilità per i committenti ed esporli a rischi "interni" maggiori rispetto all'impiego di proprio personale. Alcuni contraenti o agenzie potrebbero essere meno rigorosi nelle loro procedure di selezione rispetto a chi si affida a servizi interni.

I contraenti coinvolti nel trasporto di merci pericolose devono sottostare allo stesso processo di selezione del personale. La responsabilità dello sviluppo di questa procedura resta di competenza del fornitore di servizi. Il committente deve richiedere al contraente di dimostrare, tramite registrazione, di avere svolto tali procedure, vincolanti per il prosieguo del rapporto commerciale. Se ciò non fosse possibile, il committente dovrebbe rivedere i propri rapporti commerciali con il contraente. Il fornitore di servizi deve dimostrare di applicare procedure appropriate di selezione del personale.

Le Imprese utilizzatrici possono avvalersi di più contraenti per uno specifico progetto, in un sito separato – per esempio, la messa a punto di un nuovo processo. In questi casi, le aziende utilizzatrici possono ridurre le procedure di selezione del personale a condizione che ciò non permetta l'accesso ai contraenti al sito operativo.

Le Imprese utilizzatrici possono doversi assumere la responsabilità di effettuare le verifiche per conto di contraenti che lavorano in proprio.

Le Imprese utilizzatrici possono applicare procedure addizionali di selezione di contraenti o sub-contraenti impiegati in posizioni chiave, come ad esempio guardie addette al servizio di sorveglianza degli accessi al sito.

E' utile verificare se i contraenti/agenzie fanno parte di organizzazioni professionali riconosciute che accreditano standard applicabili nell'Impresa.

E' buona norma che le procedure in atto garantiscano che il personale inviato dal contraente/agenzia sia certamente quello che si presenta al sito.

In assenza di specifico documento identificativo, l'identificazione del personale può essere ottenuta con le seguenti procedure: per esempio

- richiedere al contraente o all'agenzia di fornire in anticipo una foto autenticata. Questa può essere confrontata con la persona che fisicamente si presenta all'ingresso dell'Impresa prima di farla entrare;
- richiedere al contraente o all'agenzia di fornire il proprio documento identificativo con foto della persona, per poterlo controllare ad ogni ingresso;

- se i propri dipendenti sono muniti di un documento identificativo con foto, estendere questo requisito anche al personale del contraente. Preferibilmente, questi “pass” dovrebbero essere trattenuti dal committente ad ogni uscita dal sito. All’ingresso, l’identità del personale del contraente o dell’agenzia dovrebbe essere ogni volta verificata mediante confronto con le foto, prima di rilasciare il “pass”;
- disporre di una procedura concordata per la sostituzione del personale contraente che è temporaneamente assente. Tale procedura potrebbe definire che cosa sia accettabile in termini di sostituzione temporanea e considerare di limitare le mansioni o gli accessi.

1.10.1.3 Le aree all’interno dei terminali di stoccaggio temporaneo, dei siti di stoccaggio temporaneo, dei luoghi di lavaggio e degli impianti di smistamento, utilizzate per lo stoccaggio temporaneo, durante il trasporto di merci pericolose, devono essere tenute sotto appropriato controllo, ben illuminate e, se possibile e quando appropriato, rese inaccessibili al pubblico.

Per “stoccaggio temporaneo” non si intende il parcheggio notturno o le fermate lungo il tragitto. Il “parcheggio” è diverso dallo “stoccaggio”.

Le aree per lo stoccaggio temporaneo durante il trasporto sono aree in cui è stata programmata l’interruzione del trasporto e in cui regolarmente avviene questa interruzione (p.es. fermate rese necessarie per le condizioni di trasporto, quali i tempi connessi con il cambio di modalità di trasporto – trasbordi, così come interruzioni dovute a particolari situazioni di trasporto). Queste interruzioni, quindi, non comprendono le soste ad esempio nelle aree di servizio. Le disposizioni normative in merito alla sosta e sorveglianza dei veicoli sono già definite nella Sezione 8.4 dell’ADR.

“Controllo appropriato” deve essere eseguito nelle aree dove l’accesso è controllato da adeguate misure tecniche o organizzative (p.es. chiare regolamentazioni dell’accesso in modo che sia interdetto alle persone non autorizzate).

“Ben illuminate” devono essere le aree in cui esistono già corrispondenti disposizioni di sicurezza industriale (per i lavoratori). A prescindere da ciò, possono essere installati adeguati sistemi di monitoraggio (p.es. sistemi a infrarossi).

“Se possibile e quando appropriato, rese inaccessibili al pubblico”, significa che l’accesso è proibito specialmente da misure organizzative (p.es. disposizioni per l’accesso di persone e veicoli – anche per i carri ferroviari – assenza di strade aperte al pubblico). In generale, barriere fisiche che impediscono gli accessi (p.es. recinzioni) e guardiane non sono necessarie se le persone non autorizzate possono essere chiaramente identificate e tenute a distanza di sicurezza mediante altre misure.

Limitazione degli accessi

Le Imprese possono ridurre il rischio limitando l'accesso ad aree, edifici e informazioni sensibili solo agli addetti ai lavori, ai fini dello svolgimento delle mansioni di competenza. Questo può essere fatto in vari modi, in base alla natura dell'attività:

- controllo fisico dell'accesso in luoghi critici dell'impianto, quali depositi di merci ad alto rischio, sistemi informativi o beni ad alto valore;
- protezione delle informazioni sensibili per l'attività mediante sistemi di sicurezza meccanici o controlli dell'accesso con sistemi elettronici;
- obbligo per il personale di mostrare sempre una foto di identificazione;
- controllo o limitazione dell'accesso non sorvegliato a particolari aree tramite l'utilizzo di agenzie a contratto;
- divieto a personale di agenzie a contratto di accedere in aree sensibili.

Vedi Annesso 1 relativo alle opzioni tecniche per la messa in sicurezza applicabili alle aree di stoccaggio temporaneo.

1.10.1.4 Ogni membro dell'equipaggio di un veicolo che trasporta merci pericolose deve portare con sé, durante il trasporto, un documento identificativo comprensivo di fotografia.

Per questo è raccomandato non solo di accertare l'identità dei membri dell'equipaggio del veicolo, ma anche di registrare almeno i loro nomi. Questo può essere fatto p.es. riportando i dati in "check-list" interne dell'Impresa per l'implementazione della Sezione 7.5.1 dell'ADR (v. anche commenti in 1.10.1.5). Questa misura si propone principalmente di impedire a personale non autorizzato di prelevare merci pericolose. Controlli periodici dovrebbero essere effettuati per confrontare le informazioni con quelle fornite dal trasportatore prima della presa in carico o consegna di merci pericolose.

1.10.1.5 I controlli secondo 1.8.1 e 7.5.1.1 devono riguardare anche le misure di security

Gli obblighi in accordo con la Sezione 7.5.1 dell'ADR sono estesi agli aspetti di security. Idonee misure di security per il controllo dei veicoli in arrivo prima dell'accesso alle pertinenze aziendali potrebbero essere:

- uso casuale, ma registrato, dei numeri d'ordine per carico e scarico;
- identificazione dell'equipaggio mediante documenti personali. In questo contesto, particolare attenzione è richiesta dalla stretta osservanza delle prescrizioni della Sezione 8.3.1 dell'ADR (trasporto di passeggeri);
- verifica della qualificazione del conducente/i in accordo alla normativa per il trasporto su strada (dove applicabile);
- identificazione dei veicoli in base ai documenti di bordo;
- controllo della documentazione di carico e scarico, così come dell'indirizzo del destinatario;
- registrazione del veicolo, del suo equipaggio, del carico e della destinazione.

1.10.1.6 L'Autorità competente deve mantenere dei registri aggiornati di tutti i certificati di formazione dei conducenti previsti al 8.2.1, in corso di validità, rilasciati da essa o da un organismo riconosciuto.

Nessuna linea guida è necessaria trattandosi di un adempimento a carico delle Autorità.

1.10.2 Formazione sulla security

1.10.2.1 La formazione iniziale e i successivi aggiornamenti previsti nel Capitolo 1.3 devono includere anche elementi di sensibilizzazione alla security. I corsi di aggiornamento sulla security non devono necessariamente essere unicamente collegati alle modifiche della regolamentazione.

1.10.2.2 La formazione in materia di security deve comprendere la natura dei rischi relativi alla security, il loro riconoscimento, le metodologie per ridurli e le azioni da intraprendere in caso di infrazioni alla security. Essa deve inoltre comprendere la consapevolezza dei piani di security, se esistenti, tenuto conto delle responsabilità e funzioni di ogni individuo nella attuazione di tali piani.

Le Imprese devono promuovere iniziative di formazione sulla security per tutti coloro che sono coinvolti nel trasporto di merci pericolose. Queste iniziative devono essere periodicamente ripetute con corsi di aggiornamento.

La formazione deve concernere:

- la natura dei rischi di security;
- il riconoscimento dei rischi di security;
- come minimizzare i rischi di security;
- cosa fare in caso di carenze nel sistema di security.

Conducenti e altre categorie di personale selezionato devono essere istruiti su cosa fare in caso di dirottamento o attacco criminale. Enfatizzare anche che essi non devono mettere loro stessi a rischio nel tentativo di proteggere il veicolo e/o il carico.

1.10.3 Disposizioni concernenti le merci pericolose ad alto rischio

1.10.3.1 Per "merci pericolose ad alto rischio", si intendono quelle potenzialmente utilizzabili a fini terroristici e che possono quindi causare effetti gravi come perdita di numerose vite umane o distruzioni di massa. La lista delle merci pericolose ad alto rischio è fornita nella Tabella 1.10.5.

1.10.3.2 Piani di security

Una sostanziale misura addizionale è la creazione e l'implementazione di piani di security. Il contenuto di un piano di

security deve basarsi sulla situazione generale dell'Impresa e non su trasporti individuali. Dove elementi di un piano di security sono già in vigore in virtù di obblighi normativi o in ottemperanza a sistemi di qualità aziendali, il riferimento a questi elementi può essere fatto nel piano di security.

1.10.3.2.1 I trasportatori, gli speditori e tutti gli altri operatori definiti in 1.4.2 e 1.4.3 coinvolti nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio (vedere tabella 1.10.5) devono adottare, attuare e seguire piani di security che contengano almeno gli elementi specificati in 1.10.3.2.2.

Deve essere evidenziato che chiunque è coinvolto negli obblighi di cui ai Capitoli 1.4.2 e 1.4.3 dell'ADR deve sviluppare piani di security. Le parti individuali di un piano di security possono soltanto riflettere le rispettive attività dell'Impresa interessata. Un'Impresa che, sebbene citata nelle Sezioni 1.4.2 e 1.4.3 come partecipante, non è coinvolta nella manipolazione fisica delle merci pericolose ad alto rischio (spedizioniere che non opera come trasportatore, non gestisce siti con attività di carico/scarico o stoccaggio) può limitare l'implementazione alle sole misure organizzative.

Vi sono tre stadi nella definizione di Piani di security:

Primo stadio – Identificare i tipi di minaccia

- che cosa riportano le notizie diffuse dai mezzi di informazione relativamente alla situazione nazionale e internazionale riguardo a possibili azioni terroristiche?
- quali sono le segnalazioni della Polizia sulla possibilità di un attacco terroristico nell'area organizzativa delle operazioni?
- c'è qualcosa nelle infrastrutture, nelle operazioni o nell'ambito del personale che potrebbe indurre a un attacco terroristico?
- la sua localizzazione fa sì che l'organizzazione possa subire un danno collaterale da un attacco ad un centro ad alto rischio nelle vicinanze?

Secondo stadio – Identificare ciò che deve essere protetto e in particolare valutare la vulnerabilità a un attacco terroristico.

Terzo stadio – Identificare le azioni necessarie per ridurre il rischio a un livello accettabile (non è possibile eliminare il rischio in assoluto).

Il completamento dei tre stadi origina il piano di security. Uno schema di piano di security è riportato in Annesso IV.

Notare i seguenti importanti fattori: una persona deve avere la responsabilità globale del piano. Essa deve avere l'Autorità per avvalersi della collaborazione di colleghi e, se necessario, proporre investimenti per l'adozione di misure protettive.

Una volta che i piani sono realizzati:

- devono essere seguiti;
- devono essere tenuti sotto revisione per riflettere i cambiamenti a livello di strutture e di personale;

- devono essere periodicamente testati con esercitazioni a intervalli regolari.

Il piano deve identificare e ridurre i rischi per la security relativi al trasporto delle merci pericolose. L'implementazione del piano deve essere fatta tenendo conto dei tipi e quantità delle merci pericolose trasportate e delle condizioni di trasporto.

Tutte le organizzazioni coinvolte nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio devono assicurarsi che le loro controparti dispongano di un piano di security.

Trasportatori, destinatari e mittenti devono collaborare reciprocamente e con le Autorità per lo scambio di informazioni su minacce, applicazioni delle misure di security e capacità di risposta in caso di incidenti coinvolgenti problematiche di security.

1.10.3.2.2 Il piano di security deve contenere almeno i seguenti elementi:

- (a) attribuzione specifica di responsabilità in materia di security a persone competenti e qualificate, dotate della necessaria autorità;

Responsabilità – designazione di responsabile per la security – per merci pericolose ad alto rischio.

E' necessario sia avere una politica di security aziendale sia disporre di persone in grado di darne attuazione per contrastare con successo un reale o potenziale attacco terroristico. Se un'Impresa ha più siti, essa può designare una sola persona responsabile globale per la security, oppure anche diversi coordinatori per la security presso ogni sito.

Una sola persona dovrebbe avere la piena responsabilità a gestire l'intero processo di programmazione della security. Questa persona dovrebbe avere sufficiente autorità per dirigere la risposta a minacce alla security. Il responsabile generale ed i coordinatori presso i vari siti devono anche essere coinvolti nella programmazione e progettazione delle misure di security all'esterno del sito, delle procedure di controllo degli accessi, ecc.

Essi devono essere consultati in occasione di nuove costruzioni, lavori di ristrutturazione o attività operative.

Il coordinatore generale per la security dovrebbe condividere i piani con la Polizia e con altri servizi preposti alle emergenze, in particolare con riferimento alle misure di evacuazione.

Il coordinatore per la security di sito dovrebbe avere le seguenti sette responsabilità principali:

1. procedere alla valutazione del rischio del sito e definire le conseguenti misure difensive e di programmazione;
2. disporre e mantenere un piano di ispezione;
3. disporre e mantenere piani di evacuazione;
4. decidere sull'estensione e direzione dell'evacuazione;
5. decidere quando reinsediarsi nel sito;

6. concertarsi con la Polizia locale e con gli altri servizi preposti alle emergenze;
7. provvedere alla formazione del personale per la security, alla gestione delle comunicazioni e delle esercitazioni e alla formazione di sostituti.

Il risultato di questo impegno deve portare alla definizione di un piano (o piani) di sito, coordinato/i a livello aziendale, che:

- sia praticabile; e
- sia monitorato regolarmente per testarne la validità e l'efficacia nel tempo.

(b) Registrazione delle merci pericolose in questione o delle loro tipologie;

Una lista riassuntiva delle merci pericolose ad alto rischio trasportate (p.es. come la tabella 1.10.5) deve essere disponibile, senza necessità di registrare la quantità.

Le prescrizioni legali sulla registrazione possono variare, in funzione anche del tipo di sostanza.

Ove siano disponibili linee guida nazionali su ciò che potrebbe costituire ordini o richieste sospette, esse devono essere seguite.

(c) Valutazione delle attuali modalità operative e dei rischi per la security connessi, includendo le fermate necessarie richieste dalle operazioni di trasporto, la conservazione delle merci pericolose nei veicoli, cisterne o contenitori, prima, durante e dopo il viaggio, lo stoccaggio temporaneo di merci pericolose durante il trasferimento intermodale o il trasbordo tra unità di trasporto;

Security sulla strada – procedure per i conducenti – per merci pericolose ad alto rischio

I piani di security devono considerare se ai conducenti debba essere suggerito di tenere le porte della cabina e i finestrini chiusi e bloccati durante il viaggio.

Il conducente deve cercare di rimanere sempre a bordo del veicolo, a meno che esso sia sorvegliato da una persona competente.

Ai conducenti devono essere date istruzioni di non fermarsi sulla strada a meno che ciò non sia richiesto dalla Polizia o da altri Organi di controllo in uniforme.

Veicoli carichi – merci pericolose ad alto rischio

Se merci pericolose ad alto rischio sono pre-caricate per la partenza, esse naturalmente sono più vulnerabili se lasciate stazionare per tutta la notte. Dove possibile non si dovrebbero lasciare veicoli con il carico durante la notte o per periodi

significativi di tempo prima della partenza. Se i veicoli sono stati pre-caricati per ragioni operative, essi devono essere lasciati in luogo sicuro, bloccati, con sistemi di allarme e di arresto attivati e le chiavi devono essere tenute in luogo sicuro.

Blocchi stradali ad elevazione comandata e barriere – merci pericolose ad alto rischio

I blocchi stradali ad elevazione comandata sono sistemi molto efficaci per prevenire l'entrata dei veicoli o il loro allontanamento senza autorizzazione, ma sono molto costosi.

Essi devono essere installati correttamente perchè ripetuti movimenti di elevazione e abbassamento possono provocare la rottura della base di calcestruzzo all'intorno. Regolari controlli e interventi di manutenzione dei blocchi stradali devono essere effettuati costantemente per assicurare il passaggio senza problemi a veicoli che ne hanno diritto.

Molte imprese usano barriere che sono adeguate per siti a basso rischio, specialmente se presidiate sulle 24 ore. Comunque molti tipi di barriere possono essere sollevate manualmente, nel qual caso esse offrono solo un limitato livello di security.

(d) Chiara definizione delle misure da adottare per ridurre i rischi relativi alla security, tenuto conto delle responsabilità e funzioni del personale addetto, che comprendono:

- Formazione;

Il livello di allarme per un uso improprio di merci pericolose ad alto rischio potenziale deve essere maggiore qui che nelle azioni descritte nella Sezione 1.10.2.

I contenuti del corso di formazione potrebbero comprendere:

- tipo di rischio;
- rilevazione del rischio;
- procedure per la minimizzazione di tali rischi;
- misure da adottare quando specifiche regole di security aziendali sono state violate;
- consapevolezza dell'allineamento del piano di security con le responsabilità assegnate;
- obblighi del personale coinvolto in questo piano.

- Misure di security (per esempio: come reagire in caso di minaccia più elevata, controlli da attuare in caso di nuove assunzioni o di assegnazione del personale in certe posizioni, ecc.);

Qualora l'Impresa dovesse ricevere informazioni su un aumento di minacce, lo staff aziendale deve essere

informato senza ritardo. Se necessario, idonee misure devono essere concertate con fornitori e clienti.

Relativamente alla valutazione di candidati prima dell'assunzione, dovrebbero essere utilizzati gli abituali sistemi: per esempio, referenze, curriculum vitae documentante la loro storia professionale, attestazioni della Polizia, ecc. (vedi anche 1.10.1.2 di cui sopra).

- Misure operative (per esempio: scelta e utilizzo degli itinerari quando già conosciuti, accessibilità alle merci pericolose in sosta temporanea intermedia – come definita in c) – vicinanza ad infrastrutture vulnerabili, ecc);

Nell'Europa Centrale il trasporto merci su strada non è generalmente sottoposto al rispetto di percorsi prestabiliti in ambienti urbani. Percorrere sempre la stessa strada potrebbe rappresentare un rischio aggiuntivo. In ogni caso deve essere fatta una valutazione del piano di viaggio per uno specifico trasporto affinché qualsiasi deviazione possa essere facilmente rilevata e segnalata.

Deve essere considerata anche la legislazione vigente in tema di prevenzione del rischio.

Vedere l'Annesso II per una lista più dettagliata di prassi gestionali e pratiche operative per ridurre il rischio per la security.

- equipaggiamenti e risorse da utilizzare per ridurre i rischi relativi alla security;

Lavoratori dipendenti in servizio – merci pericolose ad alto rischio

C'è una giustificata sensibilità quando si esamina lo staff aziendale. Nella maggior parte dei casi, i dipendenti in servizio avranno un curriculum professionale esemplare. A prescindere dalla sensibilità, sia il dipendente che il datore di lavoro saranno legati da un contratto di lavoro.

C'è necessità di controllare i dipendenti in servizio quando operano in aree sensibili per assicurare l'integrità del sistema nel suo complesso. Le informazioni sui lavoratori dipendenti in servizio devono essere mantenute sullo stesso standard di quelle per dipendenti neoassunti.

In alcuni casi queste informazioni potevano non essere disponibili al momento dell'assunzione del dipendente o essere andate perdute o più semplicemente non essere state aggiornate. Questa documentazione necessita di regolari verifiche e aggiornamenti.

Se questo processo evidenzia problematiche relativamente alla security, esse devono essere discusse in prima istanza a livello individuale. A questo stadio, il lavoratore dipendente deve avere il diritto di un supporto.

E' buona pratica definire la politica della security. Questo dovrebbe essere fatto richiamando i principi generali per operare in security con le merci pericolose e formulando

considerazioni severe su disonestà, irresponsabilità o negligenze.

Formazione del conducente – merci pericolose ad alto rischio

Il programma di formazione per conducenti che trasportano merci pericolose ad alto rischio deve includere i seguenti elementi:

- un manuale del conducente sulle misure di security e sulle procedure per il veicolo, il carico e le pertinenze aziendali. La Sezione del manuale relativa alla security deve specificatamente proibire la presenza in cabina di guida di persone non autorizzate ed includere una serie di suggerimenti per i conducenti per evitare furti del carico e del veicolo;
- istruzioni su comportamenti corretti di security. I conducenti devono rapportarsi alla security come a una prassi normale e giornaliera sul luogo di lavoro;
- istruzioni per il conducente in materia di security comprendenti indicazioni su come utilizzare gli equipaggiamenti di security in dotazione al veicolo e presenti presso il sito aziendale, quando appropriato;
- consapevolezza del rischio di dirottamento e indicazioni per evitarlo.

Controllo degli accessi – merci pericolose ad alto rischio

I datori di lavoro devono decidere se e come controllare gli accessi. In sede di definizione delle misure di security dei punti di ingresso devono essere considerati anche le uscite di emergenza e gli accessi per disabili.

Vi è anche la necessità di stabilire prescrizioni minime di security che potrebbero potenzialmente prevenire lo sfondamento e/o la possibilità di superamento delle barriere.

A veicoli non attesi deve essere inibito l'ingresso al sito fino a conferma della loro identificazione e autorizzazione ad entrare.

Controllo dell'entrata e dell'uscita – merci pericolose ad alto rischio

Alcune Imprese adottano la politica di perquisizione sul posto del veicolo e delle persone come parte della loro strategia di prevenzione dei furti. Dove appropriato, condizione per l'ingresso nel sito è la perquisizione delle persone. Questo è particolarmente importante nei siti con presenza di agenti patogeni di Classe 6.2 e di esplosivi di Classe 1.

Le perquisizioni sulle persone devono essere fatte in presenza di testimoni ed eseguite solo da personale opportunamente addestrato. Se si ritiene che tali procedure di perquisizione siano necessarie, la conformità ad esse dovrebbe rientrare tra le clausole e le condizioni contrattuali che si applicano al personale dipendente.

Dove vi siano aree di particolare sensibilità e/o rischio, i datori di lavoro possono anche considerare di effettuare a caso queste perquisizioni all'ingresso e all'uscita.

(e) procedure efficaci ed aggiornate per segnalare e fronteggiare minacce, violazioni della security o incidenti connessi alla security;

Per soddisfare le prescrizioni attuative della security, possono essere utilizzati gli allarmi e le procedure di emergenza in essere.

Denuncia di incidenti per la security

Se si verifica un incidente agli effetti della security, se un veicolo, una componente di impianto o il carico del veicolo vengono rubati o si sospetta una possibile situazione pregiudizievole per la security, occorre immediatamente chiamare la Polizia.

Fasi chiave

Le Imprese possono già disporre di proprie procedure per gestire la fase immediatamente successiva a un furto o a un incidente per la security. La seguente lista di controllo copre le fasi chiave delle procedure al momento della scoperta di un furto:

- acquisire dettagli dell'impianto o del veicolo o del suo carico;
- confermare con esattezza dove e quando è stato visto per l'ultima volta;
- riferire questi dettagli alla Polizia e annotare il numero di incidente – questo potrebbe essere un riferimento utile in seguito;
- riferire i dettagli completi all'assicuratore e tenere copia di tutte le richieste di risarcimento presentate.

Alla Polizia dovrebbero essere fornite nel più breve tempo possibile tutte le informazioni a disposizione. Documentazione sul veicolo e informazioni sul carico devono essere conservate in posto sicuro.

Fasi ulteriori: conducenti dipendenti dell'Impresa e, se possibile, quelli che lavorano per altre Imprese devono essere informati dei casi di furto del veicolo/carico per sensibilizzarli ad una ricerca a questo riguardo.

Vi sono anche database gestiti da Organizzazioni pubbliche e private, alcune delle quali offrono un servizio per registrare i

veicoli rubati o i veicoli e impianti di proprietà aziendale. Occorre ricordare che quando carichi o equipaggiamento sono stati rubati, è essenziale fare girare questa informazione al più presto possibile.

Monitoraggio da parte dell'industria

Schemi di controllo del veicolo possono essere attivati su base nazionale; essi mirano a:

- ridurre i furti dei veicoli-merci e del loro carico;
- ritrovare rapidamente i veicoli rubati;
- notificare alla Polizia l'avvistamento di veicoli-merci rubati il più rapidamente possibile; e
- passare ai conducenti e agli altri operatori stradali le informazioni trasmesse dalla Polizia.

Monitoraggio da parte della Polizia

Gli uffici di Polizia possono annotare informazioni su tutti gli aspetti del crimine in termini di carico stradale.

Essi possono raccogliere informazioni sui seguenti reati:

- furto del veicolo e del carico, inclusi i rimorchi rubati;
- assalti a un veicolo fermo e furto di tutto il carico o di parte di esso; e
- sconfinamento in aree di pertinenza aziendale e rimozione di beni della proprietà ove i ladri necessitano di un furgone o di un veicolo più pesante per rimuovere le merci.

Qualsiasi informazione rilevante deve essere riportata alle Autorità competenti.

(f) procedure di valutazione e di verifica dei piani di security e procedure per la loro revisione periodica ed aggiornamento;

Le procedure richieste possono essere integrate negli esistenti sistemi di gestione per la sicurezza e la qualità e le esistenti procedure gestionali dovrebbero essere appropriatamente estese in tal senso.

(g) misure per assicurare la protezione fisica delle informazioni relative al trasporto contenute nel piano di security; e

Il piano e le informazioni di trasporto devono essere rese disponibili al personale di servizio sulla base del principio di "sapere quanto necessario".

(h) misure per assicurare che la distribuzione delle informazioni relative alle operazioni di trasporto contenute nel piano di security sia limitata a quanti ne abbiano necessità. Tali misure non devono comunque essere di ostacolo alla disponibilità delle informazioni prescritte altrove nell'ADR.

Un piano di security su potenziali rischi specifici costituisce un documento molto sensibile che dovrebbe essere accessibile solo a persone specificatamente identificate. Questo richiede che misure speciali siano richiamate nel piano di security che deve anche includere la security applicata all'informatica (IT).

NOTA: *Trasportatori, speditori e destinatari dovrebbero cooperare fra loro e con le Autorità competenti per scambiarsi informazioni relative ad eventuali minacce, applicare appropriate misure di security e reagire agli eventi che mettono in pericolo la security.*

Comunicazioni e pre-allerta – merci pericolose ad alto rischio

Sistemi di comunicazione mobile aiutano a prevenire il crimine. Essi consentono al conducente di contattare la base all'arrivo in un sito vuoto o di riferire su qualunque attività sospetta.

Tali sistemi consentono anche al trasportatore di avere traccia del percorso e delle aree di parcheggio utilizzate nella notte.

I veicoli dovrebbero essere equipaggiati con radio o con altri mezzi di comunicazione bidirezionale tra il conducente e la base.

I conducenti dovrebbero essere istruiti a comunicare con la loro base operativa a intervalli frequenti e regolari. Essi dovrebbero comunicare dove si trovano, quale strada stanno percorrendo, il tempo stimato di arrivo alla successiva destinazione unitamente alla conferma che è tutto a posto.

Essi dovrebbero essere istruiti anche ad allertare la base relativamente ad attività inusuali o sospette. Considerare di rilasciare al conducente una "password" da usare per segnalazioni di allarme.

Dettagli sul percorso e sulla natura delle merci pericolose ad alto rischio dovrebbero essere tenuti confidenziali. Considerare anche di organizzare convogli muniti di scorta per il carico utilizzando o veicoli civetta o una scorta al seguito.

Se l'Impresa viene in possesso di informazioni pertinenti alla security, essa deve avvertire le Pubbliche Autorità, i fornitori e i clienti per attuare le opportune contromisure (vedi anche 1.10.3.2.2.d).

Comunicazione con il personale di servizio – merci pericolose ad alto rischio

Le Strutture della catena logistica dovrebbero assicurare che tutto il personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio sia consapevole della necessità di intensificare le misure di security.

I dipendenti si sentono verosimilmente più rassicurati che allarmati da tali misure.

Una comunicazione aperta consente a tutto il personale di riferire su qualunque sospetto. Considerare di disporre di una linea confidenziale per riferire, attiva sulle 24 ore.

Qualunque rapporto su comportamenti sospetti dovrebbe essere investigato e comunicato alle Autorità competenti.

Per operazioni molto sensibili, vi può essere la necessità di sistemi di sorveglianza più formali. Tali sistemi dovrebbero essere messi in atto con grande sensibilità.

1.10.3.3 Dispositivi, equipaggiamenti o altri sistemi di protezione devono essere installati sui veicoli trasportanti merci pericolose ad alto rischio (vedere Tabella 1.10.5) al fine di impedire il loro furto o quello del loro carico, e devono essere prese misure tali da assicurare che essi siano sempre in funzione ed efficienti. L'applicazione di queste misure di protezione non deve compromettere gli interventi dei soccorsi di emergenza.

NOTA: *Quando appropriato e se già installati, dovrebbero essere utilizzati sistemi di telemetria o altri metodi che permettano di seguire i movimenti delle merci pericolose ad alto rischio (vedere Tabella 1.10.5).*

Per l'implementazione di queste disposizioni applicabili al trasporto stradale di merci, riferirsi alle prescrizioni del Capitolo 8.4 dell'ADR (disposizioni per il monitoraggio dei veicoli).

Security sulla strada

I conducenti devono riferire di ogni situazione inusuale ai propri responsabili e, se appropriato, alla Polizia. Le cose da riferire includono qualunque irregolarità sulla carica, chiusure o sigillature o nei documenti, cambiamento delle istruzioni per la consegna o sospetti su persone o veicoli.

I conducenti devono essere avvertiti di:

- dove appropriato, rimuovere le chiavi di accensione, chiudere le porte della cabina e lo spazio di carico e attivare sistemi di allarme o di blocco quando devono lasciare il veicolo incustodito – anche quando si allontanano per pagare il carburante alla stazione di servizio o per effettuare una consegna;
- fare il rifornimento di carburante presso il sito prima di partire, quando possibile;
- pre-pianificare il percorso ed evitare di fermarsi per qualsiasi ragione. Il conducente deve evitare fermate per acquistare sigarette, giornali, ecc., premurandosi di rifornirsi di tutto il necessario per il viaggio prima della partenza;

- non lasciare mai i finestrini aperti quando ci si allontana dal veicolo;
- usare, dove possibile, strutture per il parcheggio notturno preselezionate, sicure e di tipo approvato. Chiedere al conducente di fornire le ricevute e dare al conducente una lista di strutture per il parcheggio notturno in accordo alla vulnerabilità del carico;
- evitare in particolare, come prassi normale, aree di parcheggio insicure e casuali;
- chiudere tutte le porte quando si dorme all'interno della cabina;
- appoggiare il veicolo contro un muro o un'altra barriera sicura per impedire l'accesso alle porte posteriori se appropriato, ma ricordarsi che la sommità e i lati del veicolo rimangono punti vulnerabili;
- non trasportare mai passeggeri non autorizzati;
- non lasciare mai il veicolo incustodito durante la notte in un'area isolata o non illuminata. Cercare di tenere il veicolo in vista o di ritornare ad esso rapidamente se deve essere lasciato incustodito;
- contattare la base per denunciare ritardi, problemi o cambiamenti su particolari relativi alla consegna del carico; il conducente non deve cambiare il percorso stradale preconcordato in assenza di una preventiva conferma dalla base;
- non lasciare mai rimorchi o contenitori incustoditi, siano essi carichi oppure no. Essi devono essere lasciati solo in aree di parcheggio prestabilite, munite di dispositivi di security di tipo approvato e perfettamente funzionanti.

Vedere in **Annesso III** la lista di opzioni tecniche per prevenire furti di veicoli o carichi durante le operazioni di trasporto ed eventuali interferenze.

1.10.4 Conformemente alle disposizioni del 1.1.3.6, le disposizioni del 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 e 8.1.2.1 d) non si applicano quando le quantità trasportate in cisterna o alla rinfusa a bordo di un'unità di trasporto non sono superiori a quelle previste al 1.1.3.6.3.

Vedere introduzione

1.10.5 Le merci pericolose ad alto rischio sono quelle elencate nella seguente tabella e trasportate in quantità superiori a quelle ivi indicate.

Tabella 1.10.5: Lista delle merci pericolose ad alto rischio

Classe	Divisione	Materia o oggetto	Quantità		
			Cisterna (l)	Trasporto alla rinfusa (kg)	Colli (kg)
1	1.1	Esplosivi	a	a	0
	1.2	Esplosivi	a	a	0
	1.3	Esplosivi del gruppo di compatibilità C	a	a	0
	1.5	Esplosivi	0	a	0
2		Gas infiammabili (codice di classificazione comprendente soltanto la lettera F)	3000	a	b
		Gas tossici (codici di classificazione che includono la o le lettere T, TF, TC, TO, TFC, TOC) ad esclusione degli aerosol	0	a	0
3		Liquidi infiammabili dei gruppi di imballaggio II e III	3000	a	b
		Esplosivi liquidi desensibilizzati	a	a	0
4.1		Esplosivi desensibilizzati	a	a	0
4.2		Materie del gruppo di imballaggio I	3000	a	b
4.3		Materie del gruppo di imballaggio I	3000	a	b
5.1		Liquidi comburenti del gruppo di imballaggio I	3000	a	b
		Perclorati, nitrato d'ammonio e fertilizzanti a base di nitrato d'ammonio	3000	3000	b
6.1		Materie tossiche del gruppo di imballaggio I	0	a	0
6.2		Materie infettanti di Categoria A	a	a	0
7		Materiali radioattivi	3000 A ₁ (forma speciale) o 3000 A ₂ , in quanto applicabile, per imballaggi Tipo B o Tipo C		
8		Materie corrosive del gruppo di imballaggio I	3000	a	b

^a Non applicabile.

^b Le disposizioni del 1.10.3 non sono applicabili, quale sia la quantità.

NOTA: Ai fini della non proliferazione del materiale nucleare, al trasporto internazionale si applica la Convenzione sulla Protezione Fisica del Materiale Nucleare, in accordo con la circolare di informazione INFCIRC/225(Rev.4) della IAEA.

ANNESSO I

Opzioni tecniche per la messa in sicurezza di aree di stoccaggio temporaneo

Parcheggio di veicoli

Potrebbe non esistere una definizione nazionale di “parcheggio sicuro per veicoli”; se disponibile deve valere come riferimento.

Può non esistere una norma formale di valutazione del livello di security o di efficacia in un parcheggio per veicoli.

La disponibilità e la qualità delle misure di security e di altre strutture in un parcheggio per veicoli può variare in tempi molto rapidi.

Gli operatori devono verificare che il livello di security del parcheggio per veicoli soddisfi le loro esigenze.

Dal sito web IRU www.iru.org/publications, è possibile scaricare un manuale sulla security dei parcheggi per veicoli. Anziché individuare singoli parcheggi per veicoli più o meno sicuri, il manuale IRU/ECMT elenca le caratteristiche di security di tali parcheggi, tra cui:

- sorveglianza mediante guardie 24 ore su 24;
- impianto video;
- parcheggio cintato;
- illuminazione con proiettori;
- classificazione del grado di security secondo il numero di stelle assegnate.

Guardiani – merci pericolose ad alto rischio

Molte Imprese hanno guardiani interni. Il vantaggio principale è rappresentato dalla fedeltà del dipendente, ma non mancano gli svantaggi. Questo tipo di sorveglianza è costoso e per garantire la sicurezza 24 ore su 24 sono necessari parecchi guardiani. Si tratta di un costo fisso che deve essere compensato da altri requisiti.

La familiarità dei guardiani con i colleghi potrebbe influire negativamente sulla security. Per lo stesso motivo i guardiani interni potrebbero avere maggiori difficoltà di una guardia esterna a contratto nella perquisizione ‘in loco’ di colleghi.

Se si sceglie la soluzione dei guardiani esterni a contratto, è necessario tenere conto degli elementi di vulnerabilità che questa soluzione comporta, anche nel caso di agenzie affermate e consolidate. C'è pericolo che i guardiani a contratto non conoscano bene l'attività dell'Impresa al punto da essere in grado di riconoscere i rischi. Se possibile si dovrebbero prendere accordi per costituire una squadra di guardiani, esterni all'azienda, che possa familiarizzarsi con la situazione di cui sopra.

Alcune agenzie che si occupano di security forniscono guardiani itineranti. In genere ispezionano la sede più volte durante la notte. È importante disporre di un moderno sistema di registrazione dell'orario di ingresso in modo da verificare quando i guardiani arrivano in sede e quanto dura la loro visita. Ovviamente i guardiani dovrebbero passare a orari sempre diversi per non creare una routine che diventerebbe presto nota ai malviventi. È altresì importante assicurarsi che i guardiani si rendano conto di eventuali ammanchi dal sito.

In caso di emergenza l'agenzia di security dovrebbe essere in grado di mettersi in contatto al più presto con chi ha le chiavi. Più si protrae o si ritarda il procedimento di informazione sull'evento occorso e più tempo hanno i malviventi per allontanarsi e minore sarà la probabilità di recuperare quanto fosse andato perso.

Se si decide di ricorrere a un servizio di security esterno, è importante che la struttura esterna fornisca personale di buon livello. Sarebbe pertanto utile verificare il procedimento di reclutamento dell'agenzia di security.

Security della sede

La Polizia locale e la Compagnia di assicurazione dell'azienda dovrebbero essere in grado di dare i suggerimenti del caso per mantenere la sede in sicurezza.

Nel redigere i programmi di security è necessario considerare i seguenti punti:

- protezione perimetrale (recinzioni);
- accesso alla sede e controllo (barriere);
- sorveglianza: illuminazione e Televisione a Circuito Chiuso (CCTV);
- guardiani;
- rilevamento della presenza di intrusi;
- controllo dei visitatori;
- limitazione del numero di persone in possesso delle chiavi;
- parcheggio del personale non in prossimità della sede centrale;
- accesso controllato alle zone di carico, sistemi di custodia e controllo delle chiavi dei veicoli;
- procedura di ricerca del personale e dei veicoli;
- messa in sicurezza di attrezzi o apparecchiature che potrebbero essere utili ai malviventi per sottrarre camion o merci a bordo dei veicoli.

Un'adeguata illuminazione perimetrale dovrebbe facilitare l'identificazione di intrusi e veicoli. I sistemi di sorveglianza CCTV dovrebbero essere in grado di tenere sotto controllo, individuare, riconoscere o identificare persone od oggetti e dovrebbero essere collegati con altri sistemi perimetrali di rilevamento della presenza di intrusi e con altre misure fisiche di ritardo dei tentativi di fuga.

Suggerimenti su misure più specifiche sono disponibili presso i Servizi di Sicurezza Nazionale; per esempio nel Regno Unito è possibile consultare *Security Service Guide to Producing Operational Requirements for Security Measures* ([http:// www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/downloadable/dft_transsec_027285.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/downloadable/dft_transsec_027285.pdf)) che contiene una guida dettagliata dei requisiti operativi riguardanti:

- recinzione perimetrale;
- illuminazione di sicurezza;
- sistemi di sorveglianza con CCTV;
- sistemi perimetrali di rilevamento della presenza di intrusi;
- misure fisiche di ritardo;
- sistemi di rilevamento della presenza di intrusi.

Security del magazzino/deposito

I furti da **aree all'aperto o depositi** restano un problema serio per gli operatori. I ladri sono certi che i veicoli e spesso anche il loro carico resteranno in sede per un certo tempo.

Esistono vari modi per migliorare la security dei veicoli, inoltre un efficiente sistema di security del deposito fa guadagnare tempo, elemento questo essenziale nella prevenzione della criminalità. Tuttavia un buon sistema di security costa, pertanto è importante valutare con attenzione le esigenze.

La presenza di visitatori in sede dovrebbe essere programmata e il personale addetto alla security dovrebbe essere avvertito con anticipo. I visitatori dovrebbero essere accompagnati per tutta la durata della visita, sotto la responsabilità dell'ospite accompagnatore che dovrebbe far parte del personale dell'azienda.

In molte Imprese si richiede già ai visitatori di depositare tutti gli apparecchi elettronici ai cancelli, prima di entrare. Sarebbe utile considerare di estendere questo provvedimento a tutti gli spazi in security.

Parcheggio notturno dei veicoli: in edifici chiusi spesso è possibile soltanto per i furgoni leggeri. I veicoli commerciali pesanti richiedono più spazio e in genere sono lasciati all'esterno. In caso di parcheggio all'interno si deve tenere conto del rischio di incendio. Senza contare che l'edificio può fornire copertura agli intrusi.

Evitare di lasciare i veicoli parcheggiati contro la recinzione, nella convinzione che possa essere un luogo sicuro. Benché la recinzione protegga i portelli posteriori, la parte superiore, anteriore e i lati restano vulnerabili. Disporre i veicoli l'uno contro l'altro, con le porte posteriori affacciate, garantisce una sicurezza limitata. Se possibile i veicoli dovrebbero essere parcheggiati l'uno vicino all'altro tenendo i veicoli carichi al centro.

Recinzione

La recinzione perimetrale è importante perché crea la prima barriera fisica di protezione della sede. Nell'esaminare il tipo e la dimensione della recinzione da realizzare occorre tenere presente tutte le preoccupazioni delle autorità locali responsabili della pianificazione territoriale riguardo all'impatto sull'ambiente circostante.

Per la security del sito esistono parecchi tipi di recinzione commerciale standard. Tuttavia oggi è possibile scalare, scavare e penetrare oltre i tipi più sicuri di recinzione se l'intruso è una persona ben preparata, forte, agile e determinata.

La recinzione di uso più comune è a maglia catenella. Tuttavia riesce soltanto a ritardare per un tempo molto breve l'ingresso di un intruso ragionevolmente agile.

La versione a maglia saldata o recinzione a palizzata di acciaio di sicurezza (SP – Security Pattern) presenta caratteristiche molto interessanti. È robusta e rigida e consente di montare un qualsiasi sistema di rilevamento perimetrale della presenza di intrusi (PIDS – Perimeter Intruder Detection System).

Tuttavia, se la recinzione è vicina a una strada pubblica, a un percorso pedonale pubblico o ad altre aree aperte al pubblico una recinzione con montato un PIDS può segnalare un allarme con tale frequenza da risultare inservibile. La soluzione più

pratica potrebbe essere quella di una doppia recinzione con allarme montato sul recinto interno, oppure con una striscia in allarme tra i due recinti. Il recinto più interno dovrebbe essere il più difficoltoso da scalare o da penetrare in modo da dilazionare al massimo l'ingresso.

Se il perimetro è molto esteso una robusta recinzione perimetrale potrebbe non essere una soluzione pratica. In tali casi è forse preferibile concentrare le misure di security nelle zone che richiedono la massima protezione.

Alcuni operatori hanno installato recinzioni elettriche o elettrificate, che fungono sia da allarme sia da efficace deterrente.

I malviventi cercheranno in ogni modo di trovare il modo per entrare nelle zone di parcheggio in security. Fiumi e campi non possono essere considerati un sicuro confine naturale.

Molte recinzioni comprendono anche tratti di filo spinato. In alcuni casi matasse di filo spinato (o concertine) sono poste in cima al recinto, alcune con nastro spinato incorporato.

Il filo spinato, sia in bobine sia in trefoli, è molto meno efficace come deterrente e meno pratico come misura di difesa di quanto non lo siano i vari nastri con filo spinato. Tuttavia, per evitare problemi legali, i nastri spinati dovrebbero essere collocati alla dovuta distanza dagli eventuali passanti. Per di più, se collocato sopra alla recinzione per scoraggiare chi volesse arrampicarsi, il filo spinato deve essere fuori della portata dei bambini. Ciò significa limitarne l'impiego alle recinzioni che non sono scalabili senza un'adeguata attrezzatura. Ancora una volta, per evitare problemi legali, il pubblico eventuale deve essere informato della presenza di filo o nastro con filo spinato.

Le recinzioni devono essere applicate secondo le norme vigenti predisponendo un adeguato programma di manutenzione.

Terrapieni e fossati

I terrapieni attorno ai confini delle aree di deposito, se mal programmati, possono addirittura ridurre la security. Nella peggiore delle ipotesi possono addirittura ridurre l'altezza effettiva della recinzione.

Anche i fossati sono spesso consigliati come mezzi di maggiore security. Non impediscono il furto del carico, ma di solito impediscono il furto di veicoli e rimorchi.

Cancelli

Applicare cancelli adatti al rischio. I cancelli devono essere compatibili con la recinzione perimetrale e per lo meno altrettanto robusti. I migliori e i più costosi sono i cancelli elettrici scorrevoli che scorrono su "binari" pertanto sono molto più robusti dei cancelli sospesi. Richiedono l'accesso pedonale se non custoditi da un guardiano presente 24 ore su 24. In alternativa è utile una bella serie di cancelli metallici con serrature robuste.

Altre misure efficaci comprendono cancelli con doppio chiavistello e cardini saldati per impedirne il sollevamento. Se possibile le viti dovrebbero essere autofilettanti o saldate per evitare che siano tolte. Lo stesso dicasi per viti e cerniere sulle serrature dei veicoli.

Si dovrebbe utilizzare un buon lucchetto di sicurezza di acciaio temperato accertandosi che la barra del lucchetto standard sia la più corta possibile e che il lucchetto sia corazzato con acciaio temperato. In questo modo sarà più difficile aprirlo con dispositivi di taglio e l'operazione richiederà tempo.

Allarmi anti-intrusione e sistemi di verifica

Per monitorare i cancelli si dovrebbero adottare allarmi anti-intrusione. Si potrebbero considerare anche dispositivi che rilevano il movimento. Essi non andrebbero tarati a un livello di sensibilità troppo elevata pur mantenendoli in grado di rilevare, per esempio, chiunque urtasse i cancelli del deposito.

Gli operatori dovrebbero sapere che la Polizia rifiuta sempre più spesso di rispondere all'allarme proveniente da strutture commerciali note per una serie di precedenti falsi allarmi, a meno che non sia verificata la presenza di intrusi. Le modalità di verifica dell'intrusione sono varie ed esistono diversi sistemi di verifica.

I più costosi sono composti da una fotocamera, in genere posta all'altezza del cancello o di altro eventuale punto di accesso. L'intruso interferisce nello spazio di azione dell'apparecchio in quanto interrompe il raggio dell'impianto di allarme. Una volta attivato il sistema riprende immagini fotografiche a brevi intervalli di tempo.

Altri sistemi meno costosi si basano su apparecchiature già esistenti. Per esempio si può acquistare un software che colleghi l'allarme anti-intrusione a un normale PC. Appena l'intruso interrompe il raggio, il software accede a qualsiasi apparecchio di ripresa che copra la zona interessata. Da qualunque monitor con collegamento telefonico all'impianto sarà quindi possibile visionare di volta in volta gli ultimi 10 secondi di registrazione.

Per alcune strutture ad alto rischio può essere necessario prevedere una protezione anti-intrusione con recinzione di confine. Esistono dispositivi che fanno scattare l'apparecchio fotografico non appena un intruso interrompe il raggio che circonda la recinzione di confine.

Illuminazione del deposito

Una buona illuminazione è una misura di security essenziale per ogni deposito, inoltre presenta vantaggi sia per la salute sia per la security. Una recinzione perimetrale ben illuminata, priva di vegetazione di copertura, è un ottimo punto di partenza.

Illuminazione per la security:

- funge da deterrente contro l'ingresso nella zona interessata;
- impedisce di osservare i guardiani e le loro mosse;
- favorisce l'osservazione visiva da parte dei guardiani in servizio;
- fa da supporto alla sorveglianza con televisione a circuito chiuso (CCTV – Closed Circuit TV);
- illumina il/i punto/i di accesso;
- facilita la ricerca dei veicoli.

L'illuminazione deve essere il risultato di un compromesso tra l'esigenza di security e il disturbo che l'eccesso di luce può arrecare nelle zone sensibili dal punto di vista ambientale, dove la luce all'infrarosso potrebbe risultare più adatta.

Sorveglianza mediante telecamera

La tecnologia delle telecamere migliora continuamente. In teoria un impianto di televisione a circuito chiuso, installato lungo il circuito degli attivatori del raggio mediante movimento, rappresenta un ottimo modo di monitorare un deposito. Tuttavia, prima di decidere un investimento impegnativo, occorre considerare una serie di aspetti.

Sarebbe utile rivolgersi a un consulente piuttosto che affidarsi ai consigli dell'installatore. In questo modo è più probabile che si riesca a installare un sistema adatto alle esigenze del sito, evitando il rischio di sistemi ridondanti. Il Ministero degli Interni del Regno Unito ha reso disponibile un documento in PDF denominato "CCTV Operational requirements" (requisiti operativi del sistema CCTV) scaricabile dal sito Internet:

www.homeoffice.gov.uk/crimpol/police/scidev/publications.html. Il documento fornisce un'idea precisa di come comportarsi prima di decidere che cosa effettivamente occorre predisporre per l'uso di un impianto CCTV.

È indispensabile che l'Impresa abbia le risorse necessarie per il monitoraggio 24 ore su 24 o per destinare del tempo alla verifica delle registrazioni. In caso di telecamere costantemente monitorate i monitor devono essere sempre visibili dal responsabile e mai bloccati. Analogamente nessun altro membro del personale né visitatore deve poter vedere i monitor, il che significa che si devono fissare dei limiti relativi alle telecamere. Il sistema con televisione a circuito chiuso sarà efficace soltanto se le telecamere offrono la migliore copertura possibile e se l'apparecchiatura di registrazione funziona correttamente. Se necessario le telecamere devono essere spostate regolarmente per evitare che si formino o si conoscano dei punti ciechi o non coperti. Evitare per quanto possibile i seguenti errori fondamentali:

- mancata accensione dell'apparecchiatura;
- mancato controllo della disponibilità di un numero sufficiente di nastri vergini prima di cominciare la ri-registrazione;
- riutilizzo continuo di nastri usati. Gli esperti consigliano di cambiare i nastri analogici dopo 12 volte, per mantenere una buona qualità delle immagini

Attualmente i moderni registratori digitali forniscono immagini migliori pertanto essi sono da preferire, se possibile.

Le telecamere panoramiche o inclinabili sono adatte per concentrare l'attenzione in determinate zone. In pratica si tratta di telecamere mobili con un coperchio di protezione che permette una maggiore flessibilità di monitoraggio.

Le telecamere a plafoniera presentano il vantaggio, rispetto alle telecamere per ripresa panoramica e alle telecamere inclinabili, di offrire una copertura molto migliore. Inoltre per gli intrusi in questo caso è difficile stabilire se sono stati o meno ripresi dalla telecamera.

Si dovrebbe prendere in considerazione l'eventualità di telecamere fisse sui muri perimetrali esterni. Sono meno costose e meno soggette a problemi rispetto alle telecamere a plafoniera, per riprese panoramiche o inclinabili. Per aziende con un budget limitato l'ideale sarebbe utilizzare vari tipi di telecamere secondo le esigenze.

Le telecamere collocate sulle torri sono più versatili di quelle montate su edifici e spesso sono preferibili. Anche in questo caso se montate in alto possono tenere sotto controllo l'intero sito, con ulteriori vantaggi per la gestione complessiva. Per esempio una telecamera a plafone permette la sorveglianza senza che si possa stabilire quale punto sta controllando.

Anche le telecamere a fotogramma, azionate da rilevatori del movimento rispetto al raggio, sono un'alternativa alle videocamere.

È altresì importante garantire la regolare manutenzione delle telecamere a cura di un'azienda affidabile. Esistono numerose aziende specializzate che offrono contratti di assistenza per questo genere di apparecchiature. Le condizioni del materiale che protegge le lenti devono essere attentamente controllate. La copertura serve a proteggere la telecamera dai danni provocati dalle intemperie, ma con il tempo può danneggiarsi distorcendo la visuale della telecamera.

Spesso gli intrusi cercheranno di evitare il rilevamento puntando verso l'alto l'occhio delle telecamere, ma non potranno farlo con telecamere posizionate nelle proprietà adiacenti. Si dovranno quindi considerare reciproci accordi con aziende vicine. Se la sede si trova in una zona industriale con ingressi limitati, sarà utile considerare l'utilizzo di telecamere che coprano tali punti, e i cui costi potrebbero essere sostenuti sia dalle aziende presenti nell'area sia/o attraverso un'iniziativa congiunta concordata con il consiglio di zona. Prevedere la massima attenzione nell'uso di telecamere in prossimità di aree residenziali per evitare qualsiasi violazione della privacy.

Ulteriori note relative alla security dei magazzini e depositi

Alcune prassi errate possono ridurre la security di un magazzino o di un deposito. Per esempio i "pallet" tenuti contro la recinzione sono una scala pronta per i malintenzionati. Analogamente il locomotore di manovra o qualsiasi altro mezzo pesante non deve essere lasciato in posizione facilmente accessibile. I malviventi potrebbero servirsene per sfondare la recinzione o per passare attraverso i cancelli.

Spesso i semi-rimorchi sono lasciati agganciati alla motrice parcheggiata nei depositi. Da un lato questa situazione facilita il lavoro dei malviventi. Tuttavia se la motrice è dotata di un efficiente dispositivo di blocco tutto sarà molto più difficile per gli intrusi. Se i malviventi si avvicinano a una motrice per poter prelevare il rimorchio la motrice che non si muove crea loro grossi problemi.

Se i rimorchi sono staccati dalla motrice, devono essere fissati con appositi perni e lucchetti per rimorchi. Si può anche lasciare i veicoli con telone vuoti nel deposito con i teloni sollevati, come deterrente che evita il taglio di costosi teloni soltanto per vedere che cosa contiene il veicolo.

La perquisizione sul luogo di veicoli in sede e di personale in ingresso e in uscita dai depositi è una prassi raccomandata. Un veicolo, che apparentemente si muove su un percorso di routine, potrebbe asportare della merce senza autorizzazione.

ANNESSO II

Prassi di gestione e procedure operative per ridurre i problemi legati alla security

Prassi di gestione

Esistono numerose routine di gestione da adottare per migliorare il grado di security.

Che cosa devono fare i responsabili:

- rivedere continuamente le procedure di esercizio;
- considerare i possibili rischi e tenere sempre presenti le misure di security;
- accertarsi che i dipendenti si sentano sufficientemente a proprio agio per riferire eventuali preoccupazioni e sappiano che il loro datore di lavoro considererà seriamente e con la dovuta riservatezza quanto essi riferiranno.
- conservare in luogo sicuro la documentazione del carico. I malviventi potrebbero servirsi dei documenti di consegna per dimostrare di poter accedere alla merce;
- tenere le chiavi del veicolo/sede in luogo sicuro. I responsabili devono mettere a punto prassi sicure di controllo delle chiavi dei veicoli e della sede. Se un autista trattiene le chiavi del proprio veicolo al di fuori dell'orario di lavoro, deve tenerle sempre in luogo sicuro, ma accessibile a un eventuale autista sostitutivo, senza lasciarle mai in luoghi accessibili che consentano di farne una copia, e accertandosi che non sia possibile identificare le chiavi o il mezzo di trasporto dai portachiavi.
- se possibile alternare percorsi e autisti per evitare schemi precostituiti;
- tenersi regolarmente in contatto con la polizia locale – il funzionario incaricato della prevenzione dei reati, l'ufficio denunce o il responsabile della Sezione investigativa.
- dare istruzioni agli autisti affinché chiudano la cabina ed eventualmente il comparto di carico. Se possibile dovrebbero chiudere a chiave le portiere della cabina durante le operazioni di carico e scarico.
- suggerire agli autisti di non parlare in pubblico o alla radio del carico o del percorso previsto. Devono fare attenzione chiedendo informazioni sulla direzione da prendere o sul più vicino parcheggio fuori del percorso previsto.

Se opportuno utilizzare sigilli di sicurezza dei veicoli per proteggere il carico. I sigilli indicano immediatamente eventuali tentativi di scasso grazie a un codice numerico o a un blocco digitale generato a caso. Esistono anche sigilli speciali più costosi previsti per resistere ad attacchi violenti.

I malviventi potrebbero cercare di appropriarsi di un veicolo con il marchio aziendale e di uniformi aziendali, in possesso dell'azienda o del personale, per accreditarsi l'autorità a ritirare merci e/o prelevare veicoli. Al momento di dismettere un veicolo, tutti i contrassegni identificativi devono essere rimossi. Tale servizio può essere affidato ad aziende specializzate.

Il documento di registrazione del veicolo dovrebbe essere utilizzato per informare le Autorità competenti di modifiche relative al marchio e ai componenti principali. I

dettagli di rimozione relativi a veicoli rottamati o dismessi devono essere trasmessi immediatamente all'Autorità competente mediante un apposito modulo.

In generale la custodia, la consegna e la restituzione delle uniformi e divise del personale devono essere oggetto di un severo monitoraggio. Quando il personale lascia l'azienda o cambia uniforme o divisa, le precedenti divise devono essere restituite. Prestare particolare attenzione alla consegna di uniformi e divise ad autisti esterni forniti da Agenzie.

Indicazioni relative ai siti di ricevimento o consegna di merci pericolose e ad alto rischio:

- programmare le consegne o i ritiri dei veicoli, se possibile, in modo che il veicolo in arrivo possa essere riscontrato con il veicolo atteso secondo il programma e l'elenco consegnato in portineria.
- identificare l'autista e il veicolo e segnalare al cliente/destinatario l'orario previsto di arrivo, tenendo conto di un tempo ragionevole di consegna

Procedure operative

La security deve essere un elemento di routine per il personale che si occupa del trasporto di merci pericolose. Autisti e addetti al magazzino e all'area di carico e scarico devono essere istruiti e correttamente abituati a considerare la security come elemento che fa parte del proprio lavoro.

Sono necessarie norme di responsabilità e di prestazione chiaramente formulate. Esse devono essere comprese e accettate da chiunque si occupi di trasporti. Nell'ambito della formazione all'assunzione, i nuovi addetti devono essere istruiti in modo da conoscere le misure di security applicabili alle loro mansioni.

Le mansioni relative alla security devono essere inserite nel contratto di assunzione di ciascun dipendente. La security deve essere citata anche nella descrizione della mansione riguardante il trasporto di merci pericolose.

Si devono predisporre regolari controlli allo scopo di verificare che gli autisti conoscano e utilizzino i dispositivi di security montati sui veicoli. Molte Imprese hanno inserito questi principi nei programmi di sviluppo del personale.

Le Imprese dovrebbero inoltre verificare regolarmente la patente di guida degli autisti – almeno una volta ogni sei mesi. Predisporre controlli regolari per garantire che tutte le apparecchiature di sicurezza funzionino correttamente e le misure di controllo siano attive.

È necessario mantenersi aggiornati sui più recenti sviluppi in tema di security e discutere eventuali problemi con il responsabile interno della security (se esiste), con gli agenti di Polizia locale con cui si è in contatto e con altri esponenti del settore per mettere in comune le esperienze altrui e trarre vantaggio da quanto accade.

ANNESSO III

Opzioni tecniche di prevenzione dei furti o di interferenze con veicoli o carichi durante le operazioni di trasporto

Controllo chiavi

I veicoli parcheggiati devono essere chiusi se in sede e le chiavi custodite in apposito contenitore a chiusura con chiavistello. Può essere un'apposita cassetta portachiavi dalla quale si può subito rilevare l'eventuale assenza di chiavi oppure, se necessario, un armadietto metallico con chiusura. I duplicati delle chiavi devono essere oggetto di analoghe misure di protezione e anche il locale nel quale sono custodite deve essere protetto dall'accesso di persone non autorizzate.

È importante predisporre un sistema di controllo con verifiche regolari della presenza delle chiavi. In caso di chiusura parziale della sede (ossia di servizio non continuato 24 ore su 24) è essenziale monitorare chi ha in custodia le chiavi di ingresso.

Il numero di persone a conoscenza delle misure di security deve essere contenuto al minimo. Se possibile soltanto un numero limitato di persone dovrà essere autorizzato al possesso delle chiavi; queste persone devono essere in grado di raggiungere la sede rapidamente.

In caso di smarrimento delle chiavi, le serrature devono essere immediatamente sostituite o il veicolo sostituito con uno allocato in altro sito.

Registrazione dei dati del veicolo e del rimorchio

I dettagli dei veicoli, dei rimorchi e dei carichi devono essere rapidamente disponibili su richiesta della polizia. Tenere costantemente la registrazione dei seguenti dati:

- numero di registrazione del telaio del veicolo/numero di serie del rimorchio;
- marchio di fabbrica;
- modello;
- tipo di struttura del corpo del veicolo, per esempio con fiancate ribaltabili, cassonato, con telone, furgonato, cisternato;
- numero di targa del veicolo (VIN – Vehicle Identification Number);
- numero di matricola del motore;
- numero di serie del cambio;
- altri numeri di identificazione, marchi o dettagli della carrozzeria;
- numero di assi;
- attrezzature speciali montate (con i rispettivi numeri di serie);
- dispositivi di sicurezza montati;
- chilometraggio.

È utile anche una fotografia del veicolo e degli elementi costitutivi con vista anteriore, laterale e posteriore. Può aiutare la Polizia a fornire la descrizione e a cercare eventuali veicoli rubati.

Registrare quotidianamente gli spostamenti di ogni veicolo con dettagli precisi del carico e dell'autista. Annotare anche l'eventuale contatto di altro personale – per esempio gli addetti alle operazioni di carico della merce - con il veicolo o con il carico.

Veicoli sicuri

I veicoli possono essere messi in sicurezza mediante una serie di misure di security complementari. Tra esse, considerare le seguenti:

- utilizzo di una apparecchiatura di sicurezza – rende meno interessante il veicolo per i malviventi. Discutere l'argomento con la compagnia di assicurazione, compresi gli assicuratori di 'merci in transito', i consulenti di sicurezza dei trasporti e i costruttori di apparecchiature di sicurezza;
- regolare verifica dell'apparecchiatura di sicurezza da parte dell'installatore;
- ogni veicolo richiederà livelli e tipi diversi di apparecchiature di sicurezza, secondo l'uso. Tutti i veicoli dovrebbero essere dotati di una forma di blocco, se non già in dotazione dalla fabbrica;
- acquistando un veicolo considerare i dispositivi di sicurezza già montati e gli extra che potrebbero essere aggiunti;
- la Compagnia di assicurazione e il funzionario della Polizia locale possono fornire utili consigli sulla security;
- i veicoli di trasporto merci sono oggetto di furto indipendentemente dal carico.

Dispositivi antifurto

Si producono dispositivi anti-furto sempre più sofisticati, spesso in grado di funzionare indipendentemente dal sistema di gestione del veicolo.

Ma anche i malviventi diventano sempre più abili. Se non altro la qualità dei sistemi di sicurezza dei veicoli è migliorata al punto da scoraggiare il malvivente occasionale – purché l'antifurto sia inserito.

Molti dispositivi antifurto si inseriscono automaticamente e non richiedono che l'autista se ne ricordi. Alcuni dispositivi lasciano all'autista circa 30 secondi per uscire dalla cabina dopo avere spento il motore e tolto le chiavi dal cruscotto, poi si inseriscono in automatico. Il sistema rimane attivo finché non sia disattivato da una chiave di sicurezza, dai sensori elettronici a contatto o da un'apposita scheda magnetica.

La domanda del mercato

In questi ultimi anni le case automobilistiche hanno montato sempre più allarmi e dispositivi di blocco standard. Ciò ha ridotto il numero di furti da parte di malviventi occasionali e questo fatto è spesso sottolineato dalle stesse case automobilistiche nella vendita dei veicoli. Le indagini sui furti precisano che gli operatori di veicoli commerciali chiedono ai fabbricanti la dotazione standard di allarmi e dispositivi di blocco.

Tuttavia per le case costruttrici di veicoli esiste un problema fondamentale che va affrontato. Non appena si monta un antifurto standard, l'informazione circola anche tra i malviventi.

In passato i costruttori di veicoli per trasporto merci non montavano dispositivi antifurto come opzioni di serie, per contro offrivano sistemi da aggiungere successivamente a cura dei vari concessionari. Questa situazione sta cambiando e in futuro i costruttori di veicoli per trasporto merci offriranno dispositivi antifurto montati di serie sui nuovi modelli.

Le compagnie di assicurazione hanno spinto sempre più per un capitolato degli impianti antifurto sui veicoli commerciali. Per esempio il centro prove tecniche delle compagnie di assicurazione del Regno Unito, che si trova a Thatcham, redige un elenco di dispositivi di sicurezza approvati.

Le case produttrici offrono sistemi di sicurezza di serie su molte gamme di veicoli commerciali leggeri e su alcune di veicoli commerciali pesanti. Stanno migliorando anche la qualità degli allarmi e dei dispositivi di blocco applicati successivamente a cura dei concessionari.

Se i veicoli sono dotati di sistemi omologati un'azienda può avere diritto a premi di assicurazione ridotti. D'altro canto, la mancanza di precauzioni può indurre le compagnie di assicurazione a rifiutare sempre più spesso la copertura. In caso di furto di un veicolo a causa della mancata attivazione dell'impianto di sicurezza di cui esso è dotato, le compagnie di assicurazione possono rifiutare il risarcimento del danno.

Di seguito sono elencati i principali tipi di sistemi di sicurezza disponibili per veicoli commerciali e le migliorie introdotte dai costruttori per ottenere una maggiore sicurezza dei veicoli.

Security fisica del veicolo

La security fisica dei veicoli commerciali può essere rappresentata da serrature di sicurezza, griglie o simili dispositivi aggiunti o più robusti. Può valere come unica misura di sicurezza o fungere da complemento di un impianto di allarme già montato. Di per sé la sicurezza fisica può costituire una soluzione semplice ed economica in situazioni a basso rischio. Per di più può essere un valido deterrente contro attacchi occasionali.

Molte serrature di sicurezza dipendono dall'azionamento manuale da parte dell'autista. Le "serrature automatiche alla chiusura della portiera" stanno diventando un dispositivo standard applicato ai punti di accesso alla zona di carico dei grandi veicoli commerciali. Sono particolarmente diffuse nel caso dei servizi di consegna espresso che effettuano appunto consegne multiple. È sufficiente che l'autista chiuda la portiera per mettere in sicurezza il carico. Tuttavia qualsiasi sicurezza vale quanto il suo punto debole. Di fatto la maggior parte dei dispositivi di sicurezza è più robusta della struttura alla quale i dispositivi sono applicati.

Lo scopo principale della paratia che divide l'abitacolo autista/passeggero e il vano di carico nei furgoni è quello di isolare la merce nel vano di carico. Per esempio una paratia montata nel furgone significa che l'accesso è possibile soltanto attraverso le portiere laterali o posteriori di carico, che si possono mettere in sicurezza con serrature aggiunte.

Le paratie sono costruite in vari materiali come acciaio pieno, compensato o maglia di acciaio. Le paratie in maglia di acciaio, correttamente montate, possono offrire una sicurezza adeguata, ma permettono in ogni modo ai ladri di vedere la merce e quindi possono rendere più probabile un'intrusione. Le paratie compatte, di materiale pieno, sono migliori.

Dispositivi di blocco con immobilizzo del veicolo

Questi dispositivi tendono a immobilizzare il veicolo o il rimorchio. I sistemi di immobilizzo possono essere utilizzati indipendentemente da o in aggiunta a sistemi di allarme. In pratica tutti i sistemi di allarme approvati dalle compagnie di assicurazione prevedono nella dotazione standard una forma di dispositivo di immobilizzo nell'ambito del sistema di security generale.

Nella scelta del sistema di blocco con immobilizzo tenere presente quanto segue:

- tipo di veicolo;
- rischi per il veicolo e per il carico;
- aspetti legati alle operazioni di carico e scarico.

L'applicazione di un unico sistema a tutto il parco veicoli, indipendentemente dal loro uso, può provocare vulnerabilità

Bloccasterzo

Il bloccasterzo è incorporato praticamente in tutti i veicoli, come dotazione di serie. Tuttavia i professionisti del crimine sono in grado di sbarazzarsi rapidamente del bloccasterzo di serie. Si devono pertanto applicare altre forme di security addizionale con immobilizzo del veicolo.

Blocchi delle valvole di alimentazione del carburante

Il metodo più diffuso di immobilizzo del veicolo impedisce l'accensione del motore. Nel caso dei motori diesel, che non richiedono un impianto elettrico di accensione, il motore è immobilizzato disinserendo la pompa di iniezione del carburante. Tuttavia, se i malviventi dovessero riuscire a entrare nella cabina di guida, superando il bloccasterzo e sbloccando il freno a mano, potrebbero trainare via il veicolo.

Blocco del motorino di avviamento

Il motorino di avviamento di qualsiasi tipo di veicolo si può facilmente bloccare alterandone il cablaggio. Spesso il blocco del motorino di avviamento fa parte di un dispositivo combinato di allarme/blocco con immobilizzo del veicolo.

Blocco dei freni

Da quando sono state introdotte, le valvole di immobilizzo dei freni pneumatici sono state oggetto di numerosi sviluppi. Attualmente possono funzionare unitamente ai sistemi di allarme e comprendere anche il blocco della valvola di alimentazione del carburante e il blocco del motorino di avviamento.

Morse bloccaruote

Rappresentano un modo efficace di immobilizzare il veicolo, soprattutto in caso di ruote piccole dei furgoni. Le morse bloccaruote per i grandi veicoli commerciali sono pesanti e ingombranti. Gli autisti devono montarle e fissarle e il rischio che non le montino o che non le montino correttamente (in particolare durante la notte) è maggiore rispetto all'uso di altri dispositivi di blocco del veicolo.

Immobilizzazione dei rimorchi articolati – blocco del perno di sterzaggio/dei montanti del rimorchio

Il modo di gran lunga più diffuso ed efficace per immobilizzare un automezzo articolato è il blocco del perno di sterzaggio. Si tratta di una pesante morsa o copertura di acciaio temperato che si monta attorno o sopra al perno di sterzaggio delle ruote anteriori e si blocca in posizione. Impedisce di accoppiare il perno di sterzaggio sul rimorchio con l'attacco della quinta ruota sulla motrice.

Il montaggio dei blocchi del perno di sterzaggio può essere difficoltoso inoltre è un'operazione che comporta il fatto di sporcarsi le mani non poco. I blocchi dei montanti del rimorchio sono un'alternativa. Sia il blocco del perno di sterzaggio che del montante del rimorchio sono dispositivi ad azionamento manuale quindi l'autista deve montarli e bloccarli in posizione.

Telecamere a bordo del veicolo

L'utilizzo di telecamere sul retro dei furgoni è sempre più diffuso per facilitare la manovra del veicolo. Rappresentano anche un valido strumento riservato di monitoraggio della sicurezza del carico.

Allarmi

L'immobilizzazione di un veicolo non impedisce ai malviventi di compiere atti vandalici o di scaricare il contenuto del veicolo lasciandolo dove si trova. I sistemi di allarme svolgono due funzioni:

- producono un suono forte che funge da avvertimento e da deterrente; inoltre
- se montati unitamente al dispositivo che blocca il veicolo, consentono di 'guadagnare tempo'.

Nella scelta dell'allarme per un veicolo considerare se deve essere:

- manuale (impostato dall'autista) o automatico (messa a punto automatica sempre) oppure
- azionato soltanto dalla batteria del veicolo o dalla batteria del veicolo con unità di scorta.

Un sistema di allarme azionato indipendentemente dalla batteria del veicolo può essere più che sufficiente per veicoli commerciali leggeri con bassa probabilità di rischio, se la batteria è chiusa sotto il cofano. I grandi veicoli commerciali con batterie a vista sul telaio richiedono una batteria di scorta per l'azionamento dei sistemi di allarme. Non ha senso avere un impianto di allarme che può essere reso inattivo

semplicemente scollegando i morsetti della batteria. Serve per lo meno un'apparecchiatura di scorta con un margine di 4 ore.

Gli interruttori a chiavetta inseriscono o disinseriscono un sistema di allarme (i sistemi automatici generano impulsi per consentire all'autista di rientrare nella cabina di guida o di scaricare la merce). È importante utilizzare interruttori con chiavetta di sicurezza/dispositivi a impulsi di buona qualità con un elevato numero di combinazioni.

Le Imprese dovrebbero tenere in considerazione i suggerimenti contenuti nelle normative, per esempio:

- capitolato dei dispositivi di prevenzione dei furti, installati come dotazione originale;
- codice di procedura tecnica per dispositivi installati sul veicolo già venduto, e
- codice di procedura tecnica per la protezione della merce in transito.

La normativa potrebbe anche trattare le specifiche per i sistemi di blocco della cabina del veicolo e la security delle aree del pianale di carico.

Marche sul tetto del veicolo – merci pericolose ad alto rischio

L'ampio uso di marche sul tetto di grandi veicoli commerciali aiuta i funzionari della sorveglianza aerea a identificare i veicoli rubati. Le Autorità competenti possono incoraggiare i trasportatori ad applicare scritte o marche sul tetto dei veicoli, particolarmente i trasportatori che si occupano di merci pericolose ad alto rischio

Sistemi di allarme della motrice, della cisterna o del container – merci pericolose ad alto rischio

Nel caso di carichi ad alto rischio si possono applicare dispositivi di allarme di sicurezza indipendenti alla motrice come anche al rimorchio, alla cisterna o al container. Se un unico sistema di allarme condiviso controlla la motrice e il rimorchio, la cisterna o il container quando sono agganciati, la batteria di scorta può essere posta sul rimorchio, sulla cisterna o sul container. Lo scopo è quello di fornire una protezione autonoma quando il rimorchio, la cisterna o il container sono separati. Tuttavia questa soluzione può lasciare scoperta la motrice senza alcun allarme di protezione, in caso di separazione. In tal caso è importante bloccare la motrice immobilizzandola.

Dispositivi di ricerca automatica (tracking) – merci pericolose ad alto rischio

I sistemi di ricerca automatica non sono dei dispositivi antifurto in senso stretto. Ma possono servire da deterrente e per il recupero dei veicoli, nei casi in cui il tempo spesso è un elemento determinante. Si possono utilizzare sistemi di telemetria del trasporto o altri metodi di ricerca automatica o dispositivi di monitoraggio degli spostamenti di merci pericolose ad alto rischio, secondo i casi.

Le indagini relative a furti di veicoli e del carico dimostrano che un numero sempre maggiore di operatori applica sistemi di ricerca automatica come dotazione standard. Anche i fabbricanti di sistemi di ricerca automatica riferiscono un crescente interesse da parte degli operatori.

Alcuni costruttori di sistemi di ricerca automatica propongono la sorveglianza 24 ore su 24 mediante un sensore di spostamento collegato all'unità di ricerca automatica. In questo modo il costruttore del sistema è in grado di avvertire il proprietario se il veicolo è stato spostato illegalmente. Ciò significa poter reagire più rapidamente in caso di furto.

Alcuni sistemi di ricerca automatica offrono ulteriori prestazioni, tra le quali:

- immobilizzo del veicolo a distanza;
- registrazione dell'apertura delle portiere;
- sistemi di allarme anti-panico e
- servizi di geo-recinzione o sorveglianza circoscritta.

La geo-recinzione sorveglia costantemente il veicolo su una determinata rotta o in luoghi noti. Eventuali spostamenti non autorizzati fanno scattare automaticamente la segnalazione.

I sistemi telematici offrono vantaggi di gestione del veicolo ormai ampiamente dimostrati, oltre a migliorare la sicurezza. Tra i vantaggi vi sono: maggiore efficienza nel consumo di carburante, più sicurezza e minori costi di manutenzione. Questi vantaggi spesso ripagano da soli il costo dei sistemi telematici in tempi relativamente brevi.

ANNESSO IV

Modello di piano di security aziendale

Nella realizzazione di un piano di security, ciascuna Impresa deve considerare le proprie caratteristiche peculiari e integrare, variare o ridurre quanto riportato nel seguente modello. Il seguente è solo un modello consigliato, ma non deve essere considerato come l'unico possibile.

Tutti i punti che non dovessero trovare risposta o che non risultano appropriati per l'azienda devono essere eliminati.

Il piano di security è sottoposto a determinate disposizioni, in particolare:

- 1.10.3.2.2 (f): valutazione, verifica, revisione e aggiornamento dei piani di security;
- 1.10.3.2.2 (g): misure per assicurare la protezione fisica delle informazioni relative al trasporto contenute nel piano.

PIANO DI SECURITY PER IL TRASPORTO STRADALE

[inserire il nome dell'azienda]

IMPLEMENTATO — [inserire la data]

PER USO ESCLUSIVO INTERNO
ALL'IMPRESA

INDICE DEI CONTENUTI

Sezione 1	Riferimenti dell'azienda	Page []
Sezione 2	Gestione della Security	Page []
Sezione 3	Comunicazione	Page []
Sezione 4	Misure di Security	Page []
Sezione 5	Altre informazioni	Page []
Annesso A	Elenco delle persone responsabili della gestione della security e loro mansioni	Page []
Annesso B	Elenco delle persone autorizzate a operare con merci pericolose ad alto rischio	Page []
Annesso C	Schemi delle aree ad accesso limitato	Page []
Annesso D	Registrazione delle modifiche al Piano di Security	Page []

SEZIONE 1: Riferimenti dell'azienda

- **Nome dell'Impresa**

[Inserire testo]

- **Indirizzo completo e modalità di contatto (telefono, fax, e-mail)**

[Inserire testo]

- **Indirizzo completo e modalità di contatto (telefono, fax, e-mail) dei siti a cui si applica questo Piano di security**

[Inserire testo]

- **Nome e modalità di contatto (telefono, fax, e-mail) del Coordinatore incaricato della Security**

[Inserire testo]

- **Elenco delle merci pericolose ad alto rischio manipolate (p.es. nel formato della tabella 1.10.5)**

[Inserire testo]

SEZIONE 2: Gestione della Security

A. PERSONALE

- **Elenco delle persone responsabili della gestione della security e loro compiti**

Vedi Annesso A

- **Elenco delle persone autorizzate a operare con merci pericolose ad alto rischio**

Vedi Annesso B

B. PROCEDURE (inserire testo o riferimenti)

- **per la registrazione di incontri e azioni ai fini della security;**
- **per la ricezione e diffusione delle informazioni sulla security al personale interessato;**
- **per indagini in caso di incidenti;**
- **per la gestione degli allarmi;**
- **per la conservazione di informazioni sensibili sulla security (sia copie cartacee che elettroniche)**
- **per la registrazione dei movimenti delle merci pericolose ad alto rischio negli anni precedenti.**

[Inserire testo]

C. EQUIPAGGIAMENTO DI SECURITY

- **Definizione dell'equipaggiamento di security, inclusi il programma di manutenzione e le azioni da intraprendere in caso di mancato funzionamento di un dispositivo.**

[Inserire testo]

D. ADDESTRAMENTO/FORMAZIONE SULLA SECURITY

- **Definizione dei programmi di formazione**

[Inserire testo]

- **Definizione di programmi specifici di formazione per il personale con compiti di security**

[Inserire testo]

- **Definizione delle procedure di registrazione delle iniziative di formazione**

[Inserire testo]

E. VERIFICHE DI SECURITY

- **Definizione di piani e registrazione di prove ed esercitazioni di security**

[Inserire testo]

SEZIONE 3: Comunicazione

A. COMUNICAZIONI TRA SITO E VEICOLO

- **Definizione dei sistemi di comunicazione con i veicoli, compresi sistemi di back-up**

[Inserire testo]

- **Definizione dei sistemi di comunicazione tra il personale del sito con compiti di security, compresi sistemi di back-up**

[Inserire testo]

B. ALLARME NEL SITO

- **Elenco delle persone da avvisare in caso di allarme (sia interne che esterne all'azienda, p.es. Polizia)**

[Inserire testo]

SEZIONE 4: Misure di Security

AREE CON ACCESSO LIMITATO

- **Elenco delle aree o edifici ad accesso limitato e/o controllato, indicando in dettaglio per ciascuna area o edificio:**
 - **punti di accesso;**
 - **consenso o divieto di accesso a persone esterne;**
 - **dotazioni di security per limitare e monitorare l'accesso (p.es. recinzioni, sistemi perimetrali di rilevamento di intrusione, illuminazione, CCTV, ecc.);**
 - **procedure di security per limitare e monitorare l'accesso (p.es. pattuglie di sorveglianza, pass di ingresso, identificazione delle persone, ecc.).**

[Inserire testo]

PROTEZIONE DEI VEICOLI

- **Descrizione dell'equipaggiamento di security del veicolo o di procedure appropriate per prevenire furti o tentativi di effrazione del veicolo o del carico**

[Inserire testo]

SEZIONE 5: Altre informazioni

La compilazione di questa Sezione è per fornire informazioni addizionali giudicate rilevanti ai fini della security nel sito

ANNESSO B: Elenco delle persone autorizzate a operare con merci pericolose ad alto rischio

ANNESSO C: Schema delle aree ad accesso limitato

