

Non c'è sviluppo senza sicurezza

Non aprite quel portone...

Furti, danneggiamenti, protezione accessi, controllo presenze: nei magazzini, nel trasporto (la fase più a rischio), nei piazzali si diffonde la cultura della sicurezza

■ NICOLETTA FERRINI



Merce rubata. Merce smarrita. Merce danneggiata. Merce contraffatta. Non c'è che dire, nel lungo cammino che porta i prodotti dalle linee di produzione agli scaffali del punto vendita gli ostacoli non mancano davvero. Come se non bastassero tutte le complicazioni date da catene logistiche sempre più lunghe, a loro volta complicate da numerosi step e passamani, dalla partecipazione ad esse di molteplici soggetti e dalla carenza di adeguate infrastrutture e norme, il nostro pacco di pasta, la confezione di medicine, il maglione, la sedia da giardino, il telefonino e così via devono vedersela anche con gli attentati alla loro "personale" integrità. Non sono solo i furti a minacciarne l'arrivo nelle nostre case, ma anche i danneggiamenti per mala conservazione oppure intenzionale atto doloso (sabotaggio, manomissione, contaminazione e così via). Per non parlare poi del problema della contraffazione, per il quale l'Italia vanta un tutt'altro che pregevole primato. La questione è seria perché tutti questi casi non comportano solo una perdita secca in termini di vendite, se non addirittura un calo del valore di marca, ma possono rappresentare un



rischio per la salute del consumatore. L'argomento sicurezza delle merci è stato approfonditamente trattato nel corso del convegno nazionale sulla sicurezza logistica, organizzato da Gruppo DAB (vedi box): «Il mondo è cambiato - ha detto in apertura dei lavori Pierluigi Aloisi, presidente di Gruppo DAB - La globalizzazione ha portato con sé opportunità, ma anche minacce». Se infatti quello della sicurezza delle merci non è un problema nuovo è pur vero che alcuni fenomeni recenti - ed uno di questi è la globalizzazione - hanno contribuito ad elevare il livello di rischio e suggeriscono, quindi, la necessità di affrontare la questione in maniera diversa, più analitica e puntuale. Uno di questi fenomeni è la trasformazione che ha caratterizzato i

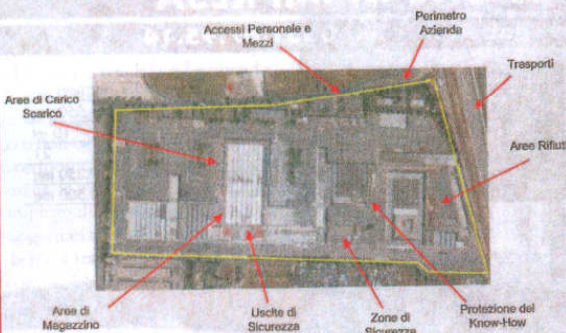
processi produttivi e distributivi delle merci. Catene internazionali molto lunghe e flussi complessi hanno indicato alle aziende l'opportunità di esternalizzare molte attività (distribuzione, magazzino, gestione degli stock e dei resi, rilavorazioni ecc.). L'importanza crescente della logistica nel sistema produttivo è ben rappresentata dal confronto tra la variazione percentuale del PIL e del trasporto merci nei Paesi dell'Unione Europea, come ha indicato Domenico Netti presidente di AIOLOG (Associazione Italiana di LOGISTICA e di supply management), nonché vicepresidente di ELMED (European Logistic MEDiterranean). Tra il 2000 ed il 2008, ha illustrato Netti nel suo intervento, il PIL nei Paesi UE è aumentato con variazioni

La sicurezza delle merci e delle strutture è stata al centro di un Convegno (a sinistra la sala) organizzato a Roma dal Gruppo DAB. I relatori hanno analizzato i vari fattori critici e i possibili interventi utili per abbattere gli elementi di rischio. Dal perimetro delle strutture agli accessi, dalle corsie dei magazzini alle modalità gestionali sono molteplici gli interventi possibili per creare barriere fisiche e sistemi di controllo adeguati. Di rilievo l'adozione di procedure mirate

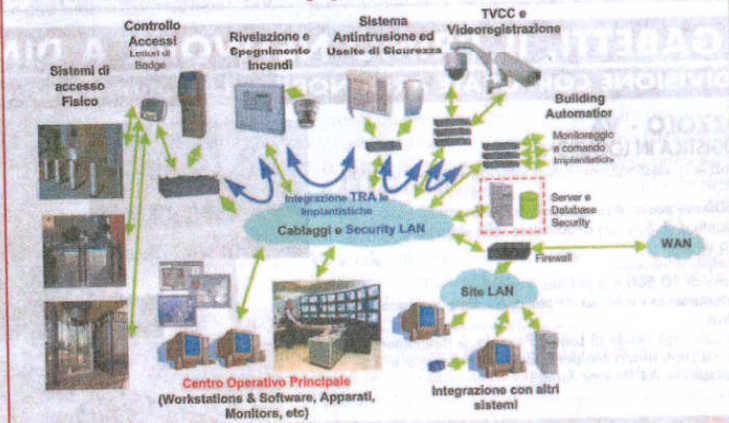
percentuali comprese tra 1,2% e 3,6%, mentre la domanda di trasporto merci è cresciuta con percentuali tra l'1,2% ed il 5,5% - quest'ultimo l'incremento che verrà registrato nel 2008. Con la domanda di trasporto e di logistica sono conseguentemente in aumento anche costi e rischi. La crescente velocità di spostamento delle merci, la maggiore facilità con cui è possibile rintracciare le informazioni, la nascita di nuove forme di commercio come l'e-commerce e la creazione di mercati paralleli non controllati sono tutti fattori che contribuiranno nei prossimi anni ad amplificare il problema della sicurezza delle merci. La riduzione dei costi e l'aumento della competitività nel settore della logistica si raggiungeranno, secondo Netti, anche attraverso la garanzia di una maggiore sicurezza nella consegna e conservazione delle merci, oltre che nella formazione, nella fidelizzazione e nella specializzazione della manodopera. Il rischio per le merci, secondo Andrea Payaro, consulente

e docente di Supply Chain Management presso l'Università di Padova, nonché consigliere AIOLOG, esiste in particolare laddove ci sono flussi logistici poco controllati, trasporto attraverso o in direzione di Paesi a rischio, nonché nel caso di prodotti di piccole dimensioni e per questo più facilmente occultabili, preziosi o di alto valore commerciale, non dotati di matricola o numero seriale per cui di facile riciclabilità, di moda e legati alla stagionalità cioè che possono con ragionevole certezza trovarsi all'interno di un magazzino oppure a bordo di un camion in certi periodi dell'anno. Tra le filiere più a rischio c'è certamente quella del farmaco, che vive la doppia "problematicità" di prodotti non solo altamente deperibili (per cui è necessaria una particolare attenzione nella fase di conservazione), ma anche particolarmente "attraenti", spesso di alto valore e genericamente di piccole dimensioni. La supply chain del farmaco, ha spiegato Davide Masciandaro, responsa-

Le problematiche di Sicurezza in ambito Logistico



Il Modello di Security per la Logistica Industriale



A sinistra rappresentazione (fonte DAB) dei principali fattori di rischio, tra cui i maggiori sono annidati nel trasporto. Accanto: alcuni degli strumenti che la tecnologia pone a disposizione per la protezione delle persone, dei beni e delle strutture. Fondamentale un'accurata analisi per dimensionare la portata degli interventi e "personalizzarli" al contesto



A sinistra Maurizio Grasso, direttore commerciale DAB Sistemi Integrati: "Obiettivo della "security" è proteggere il know-how, le infrastrutture, gli impianti, le materie prime, i prodotti, le persone". Accanto particolare del Polo Tecnologico della Sicurezza del Gruppo DAB

bile dei servizi centrali di logistica di Comifac, deve assicurare l'integrità della merce e prevenire furti, rapine e danneggiamenti, oltre che tutelare la merce da eventuale contraffazione, problema che nella filiera del farmaco è particolarmente sentito.

La via è quella dell'applicazione di tecnologie nuove e procedure definite per la conservazione e l'allestimento in maniera corretta, controllata e specifica dei differenti prodotti, ma anche per il monitoraggio della merce lungo tutto il processo, compresa la fase più rischiosa del trasporto. Nel settore farmaceutico l'eventuale sviluppo della tecnologia Rfid - per la quale però oggi esistono molte limitazioni all'applicazione -, ha sottolineato Masciandaro, sarà fondamentale nell'affrontare le questioni legate alla sicurezza. Per la filiera farmaceutica in Italia tanto è già stato fatto a livello normativo grazie al D.Lvo 358 del 30 Dicembre 1992, che nell'articolo 6 impone l'obbligo di "possedere un piano di emergenza per rendere effettiva qualsiasi azione di ritiro disposta dal Ministero", ed al D.M. del 6 Luglio 1999, che invece riporta le "linee direttrici in materia di buona pratica di distribuzione".

Secondo Andrea Nuti, consigliere di ASSORAM (associazione dei concessionari e depositari del farmaco), nonché direttore tecnico e consigliere Medifarma, la piena attuazione del D.M del 15 luglio 2004, che prevede la creazione di una Banca Dati Centrale di tutti i movimenti di ogni singola confezione di prodotto medicinale, potrebbe apportare quell'ulteriore fondamentale miglioramento in grado di rendere la filiera italiana del farmaco tra le più evolute a livello mondiale. Il tutto poi, sempre secondo Nuti, con un incremento di costi pari a zero, perché gli investimenti fatti nelle direzioni indicati

sono destinati ad essere comunque recuperati, grazie all'eliminazione di ulteriori costi dovuti a danneggiamenti, sprechi ecc.

Di recuperi e risparmi derivati dagli investimenti fatti dalle aziende nella sicurezza e nella prevenzione ha parlato al convegno DAB anche Alfredo Amato, amministratore delegato di Consulbrokers S.p.a. Uno degli effetti immediati della sicurezza si ha, infatti, proprio sul piano assicurativo: con un'idea precisa del rischio, ha spiegato Amato, è molto più facile identificare la polizza migliore o anche strutturarla una su misura. Le compagnie di assicurazione tengono in sempre maggiore considerazione il livello di prevenzione e protezione applicato dalle aziende e se, per esempio, sostiene Amato, i furti nei magazzini dei prodotti farmaceutici negli ultimi anni si sono pressoché azzerati, è anche dovuto alle pressioni fatte dalle compagnie di assicurazione in materia di sicurezza. È dato comunemente condiviso che i danni maggiori si siano oggi spostati nel settore del trasporto, "il lato debole dal punto di vista della sicurezza". Questo avviene anche perché, come ha detto Stefano Izzi, docente di Corporate Security: "Il bersaglio mobile è molto più a rischio di quello fisso".

La logistica che in maniera sempre più trasversale interessa buona parte del processo industriale si è dotata di strumenti per la propria messa in regola, come ad esempio la certificazione AEO per operatore economico autorizzato voluta dall'Agenzia delle Dogane, il protocollo C-TPAT della U.S. Customs & Border Protection e la scheda ENAC 3 (Agente regolamentato mittente sconosciuto), tanto per citarne alcune. Tuttavia, ha spiegato Paolo Germano, direttore di TraiCon, azienda del gruppo DAB che si occupa di consulenza e

formazione, è prioritario che siano le imprese a comprendere la necessità di tutelarsi, iniziando con l'individuare dov'è il rischio (Risk Analysis), applicando quindi un modello di sicurezza integrata (che coinvolga cioè tutta l'azienda) e monitorandone costantemente effetti e risultati.

Il successo di un'azienda dipende anche dalla capacità di proteggere il proprio patrimonio materiale ed intellettuale, non solo da chi volontariamente attenta alla merce, ma anche da chi può approfittare della sua apparente "disponibilità". La semplice sottrazione di una merendina, presa per autoconsumo da un operatore, rende invendibile un'intera confezione e compromette un carico già pronto con un evidente danno in termini di tempo e denaro, ha sottolineato Andrea Payaro. Alla base di tutto ci sono, quindi, una cultura della sicurezza ed una cultura aziendale che devono attraversare l'intera filiera ed entrare a far parte davvero del vissuto quotidiano di chi vi opera. La storia ci insegna che, nonostante tutto, il lungo cammino delle merci sarà sempre pieno di pericoli, ma siccome proprio la stessa storia ce lo insegna, con i tempi che corrono, non prendere provvedimenti è quanto meno irresponsabile. Per non dire di peggio.

Cosa fare per proteggersi?

Capire di avere un problema - o più problemi - come si dice, è già un buon primo passo. Ma in pratica cosa si può fare per elevare il livello di sicurezza nel proprio "business"? La tecnologia, intesa come soluzioni per la sicurezza, offre oggi molto, ma è assolutamente indispensabile, anche per ragioni di costi, bilanciare il livello di tecnologia applicata con le reali necessità aziendali. Gruppo DAB prescrive, quindi, a monte un'analisi accurata, e successivamente la strutturazione e l'applicazione di un piano di sicurezza "ad hoc". «Obiettivi del management aziendale in termini di "security" - sostiene Maurizio Grasso, direttore commerciale DAB Sistemi Integrati - sono proteggere il know-how, le infrastrutture, gli impianti, le materie prime, i prodotti, le persone; garantire all'azienda di poter sviluppare il proprio "core business" minimizzando i rischi connessi con la "security"; trasferire fiducia ai clienti; minimizzare l'impatto sul "business" in caso di eventi; garantire il rispetto delle regole e della deontologia aziendale». I punti critici

Sicuri si diventa

Il Gruppo DAB è operativo nel comparto della Safety e Security da 35 anni. Il Gruppo, sul fronte dell'offerta, opera secondo la logica del "full service provider" con soluzioni diversificate nei seguenti comparti:

- ✓ controllo e monitoraggio del territorio
- ✓ protezione e salvaguardia di beni e persone
- ✓ esercizio e gestione dell'Information Technology e della Building Automation
- ✓ formazione e specializzazione degli addetti alla Security
- ✓ ricerca & sviluppo di nuove soluzioni
- ✓ telemonitoraggio e gestione H24 di sistemi

La holding di gruppo coordina le attività di cinque società con specifiche aree di intervento:

- ✓ Redev. Ricerca & Sviluppo: per la promozione e lo sviluppo di progetti di ricerca in collaborazione con Istituti di Ricerca e Università
- ✓ Traicon.: Formazione & Consulenza, qualificazione del personale addetto alla Security
- ✓ DABS: realizzazione, gestione e manutenzione di sistemi di protezione
- ✓ Epro: progettazione di sistemi integrati di sicurezza
- ✓ Tevis.: vigilanza, telesorveglianza, teleassistenza attiva 24 ore su 24, servizi di vigilanza, custodia, protezione, salvaguardia di beni o persone



per la sicurezza aziendale su cui genericamente è bene intervenire sono il trasporto - il più critico -, i confini perimetrali, gli accessi ed alcune aree specifiche (carico e scarico, zone di sicurezza, aree rifiuti ecc.). Molti degli attacchi aziendali provengono dall'esterno. Il controllo e la protezione dei confini perimetrali e la verifica degli accessi sono, quindi, basilari. Il controllo perimetrale, associato ad un sistema di videosorveglianza, prevede normalmente l'utilizzo di un sistema di anti-scalciamento, anti-intrusione ed anti-traffucamento con allarmi automatici. Tale sistema può eventualmente essere esteso all'interno del perimetro oppure in alcuni settori maggiormente critici. La verifica degli accessi è altrettanto importante. Il sistema di sicurezza deve tracciare sia la persona (personale dipendente, fornitori e personale di aziende esterne), sia i mezzi in entrata ed in uscita. Per il controllo "fisico" degli accessi delle persone si possono utilizzare sbarre/cancelli automatici e tornelli. Il tracciamento dei veicoli può avvenire tramite lettura automatica delle targhe oppure con trasponder long-range. Il sistema di controllo degli accessi deve essere completato da una videoregistrazione dei varchi. Il personale deve tenere visibile il proprio badge di riconoscimento, che può essere utilizzato per accedere a sotto-aree di sicurezza con ulteriori limitazioni. E' anche utile prevedere un sistema di tipo "imparziale", che aiuti la vigilanza ad effettuare dei controlli a campione. Per massimizzare i risultati, le aree in cui vengono stoccati, lavorati o sono custoditi beni, materiali e know-how critici (zone di sicurezza) devono essere separate dalle altre aree. In quanto mediamente meno estese, ad accesso limitato e così via, nelle aree critiche possono essere installati con maggiore facilità sistemi più sofisticati di controllo degli accessi, anti-intrusione e

di videosorveglianza. Esistono anche sistemi sofisticati di analisi video in grado di rilevare "comportamenti" sospetti (come, per esempio, la presenza di una persona nei corridoi di un magazzino in orari di pausa).

**Qui
ci vuole
un piano...**

Le zone di carico e scarico e le uscite di sicurezza sono altri punti critici. Possono essere videosorvegliate e videoregistrate in maniera digitale e, nel caso delle uscite di sicurezza, allarmate. Sistemi di tracciatura delle merci, come per esempio quelli che utilizzano tecnologia Rfid, possono inoltre particolarmente utili, perché permettono di tracciarne l'ingresso e l'uscita di tutta la merce. La difesa della struttura aziendale è certamente molto importante, ma va ricordato che molti furti ed ammanchi avvengono durante la fase del trasporto. Una particolare attenzione è quindi consigliabile soprattutto in questa fase. La tecnologia mette a disposizione diverse soluzioni all'avanguardia anche in tal senso, come la tracciatura del mezzo mediante tecnologie GPS; sistemi che consentono l'apertura dei portelloni solo in punti pre-assegnati di carico e scarico (con allarme in tempo reale in caso contrario); la gestione degli allarmi 24 ore su 24 da una centrale operativa; nonché la videosorveglianza e la videoregistrazione del mezzo ed il suo monitoraggio in remoto. Un buon sistema di sicurezza, infine, integra tutte le tecnologie di sicurezza applicate da un'azienda. Il monitoraggio di queste deve essere costante, centralizzato e possibilmente deve poter operare in remoto. ■

ALCUNI NUMERI

Reato	2004	2005	2006
Furti	2533	2572	2692
Rapine	79	78	85
Contraffazione	4,0	4,3	3,5

Fonte: Forze di Polizia, Rapporto Sicurezza 2007. Tassi per 100 mila abitanti

CONFRONTO TRA PIL E TRASPORTI IN EU

Variaz. %	2000	2001	2002	2003	2004	2008
PIL	3,6	1,8	1,2	1,2	2,4	2,5
MERCİ	4,4	1,8	1,5	1,2	5,1	5,5

Fonte: ASSES, 2005 - AILOG