CAMERA DEI DEPUTATI N. 2041

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PATARINO, PEZZOLI

Norme per la prevenzione dei furti di autoveicoli

Presentata il 16 febbraio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Si ritiene doveroso richiamare la vostra attenzione sul problema della continua crescita dei furti d'auto e del lucroso e fiorente mercato che da essi deriva. I dati e le percentuali di cui siamo in possesso, offrono un quadro decisamente preoccupante che impone una meditata riflessione, non solo sulla incontenibile crescita del fenomeno in sé, ma anche sull'elevato grado di impunità che caratterizza il suddetto reato.

Ogni anno in Italia scompaiono oltre trecento mila autoveicoli, ma se ne ritrovano circa quattro su dieci; mentre la maggior parte degli autori dei furti restano ignoti, e, presumibilmente, rimarranno sempre tali.

Il fenomeno in questione, inoltre, si inquadra nel più ampio contesto europeo, poiché coinvolge non solo l'Italia – che con le sue province più popolose, Roma, Napoli e Milano, detiene, si fa per dire, un « ottimo primato » – ma le stesse Inghilterra, Francia, Germania ed Austria.

I motivi di questa inarrestabile crescita vanno decisamente ricercati sia nella alta redditività che offre il riciclaggio sia nella forte e costante richiesta del mercato. Si tratta, insomma, di un vero e proprio *business*, stimato in oltre 6 mila miliardi di lire annue, e che diventa un affare colossale per ben definite categorie.

Innanzitutto per i ladri, poi per i demolitori « compiacenti », indi per i riparatori disonesti che riciclano i pezzi facendoli pagare come nuovi.

Negli ultimi tempi, le società assicurative, di fronte al dilagare di quella che può essere ormai definita una piaga sociale, hanno anche inasprito i criteri assuntivi, disdetto le polizze plurisinistrate ed attuato anche il blocco del rischio furto o, addirittura, chiuso gli sportelli nelle aree più a rischio. Tutto ciò, è evidente, a totale danno degli automobilisti.

In linea di estrema semplificazione, possono essere individuate due principali categorie di ladri d'auto. Da un lato i

professionisti che, il più delle volte, agiscono su commissione, e dall'altro gli occasionali che proliferano in situazioni di degrado e di sottosviluppo sociale e culturale.

In quest'ultima categoria rientrano i tossicodipendenti che, dalla vendita della vettura o dei pezzi di ricambio, riescono agevolmente a ricavare la somma necessaria per le loro dosi quotidiane. In merito va sottolineato che la microdelinquenza è, a sua volta, decisamente ed inesorabilmente influenzata dal fenomeno della tossicodipendenza.

Per quanto concerne la prima categoria di ladri d'auto, va detto che quasi sempre si tratta di organizzazioni formulate da una struttura piramidale, con contatti all'estero e l'indispensabile appoggio di operatori del settore. Spesso l'auto rubata viene avviata al proprio destino ancor prima che il proprietario abbia potuto denunciarne il furto, rendendo vana la già labile speranza di recupero.

La strada del riciclaggio vale più che altro per il mercato estero che assorbe le vetture di grossa cilindrata. A queste autovetture viene cambiato il numero di telaio ed applicata una targa contraffatta, mentre esperti falsari si occupano della preparazione del libretto di circolazione e degli altri documenti. L'auto viene quindi nascosta in un magazzino clandestino, in attesa di essere caricata, con altre « consorelle », su una bisarca dotata anch'essa di documenti falsi.

Le auto di maggior valore hanno come destinazione quasi « naturale » i Paesi del Medio Oriente, ma lo sviluppo della motorizzazione nei Paesi dell'*ex* blocco comunista, insieme ad un mercato in forte espansione, hanno dato nuova linfa ai ladri d'auto di tutta Europa. In Polonia, Boemia, Slovacchia, Ungheria, Romania e Bulgaria si sta verificando un fenomeno molto simile a quello dei Paesi dell'Europa occidentale nel primo dopoguerra: grande richiesta da parte dei privati di mezzi di trasporto ma basse disponibilità economiche.

Invece, il riciclaggio all'interno del territorio nazionale interessa, di norma, i modelli più diffusi. In questo caso, i trafficanti si avvalgono della collaborazione di demolitori « compiacenti », che forniscono targhe e documenti perfettamente « legali », recuperati da vetture incidentate e destinate alla demolizione. L'unica fatica che questo ladro deve fare è quella di modificare il numero di telaio, dopodiché l'auto è pronta per il mercato dell'usato e, molto spesso, le auto rubate vengono utilizzate per compiere altri reati, come rapine e contrabbando, se non, anche, sequestri di persona.

Diverso, poi, è il caso delle auto cosiddette « cannibalizzate », cioè utilizzate come serbatoio di pezzi di ricambio. In genere, a questo fine, sono destinate le vetture della fascia medio-bassa. Meccanici e carrozzieri disonesti se le procurano direttamente dalle bande di ladri e ricettatori. Dopo averle spogliate di tutte le parti riciclabili, il telaio prende la via della pressa e dell'auto rubata non rimane più traccia.

Microcriminalità e professionisti rappresentano, dunque, le due facce di un fenomeno che sta dando non pochi dispiaceri agli automobilisti italiani.

Si ritiene, pertanto, estremamente necessaria ed urgente una valida opera di prevenzione, adottando specifici e nuovi accorgimenti come la « marchiatura » della vettura.

Tale soluzione è già stata adottata in vari Paesi europei. Dal 1° marzo 1993 vige, per esempio, in Francia, la legge che impone di incidere sul lunotto posteriore dell'auto il numero di immatricolazione e su tutti gli altri vetri quello di serie, ed i risultati sono stati celeri e positivi.

La « marchiatura » che si propone è un deterrente più che valido poiché i ladri, per poter piazzare le auto segnate, sarebbero costretti a rubarne altre « pulite » dello stesso tipo per sostituire i cristalli, i fanali, i paraurti, i cerchioni, gli sportelli, i cofani, marchiati elettronicamente. Con questo accorgimento si renderebbe più difficile la vita anche ai riciclatori, divenendo economicamente poco conveniente il « lavoro » a causa della necessaria « bonifica » delle parti contrassegnate.

Pertanto, la marchiatura del numero del telaio andrebbe impressa almeno in

una decina di punti identificativi, eventualmente anche sotto vernice, e rilevabili dalle Forze dell'ordine attraverso l'uso di lampade a raggi ultravioletti.

Se nel *Far West* si marchiavano i bovini per proteggerli dai ladri di bestiame, sarebbe più che auspicabile applicare questo stesso sistema alla moderna motorizzazione, non solo per rendere più difficili le imprese dei malavitosi, ma soprattutto per non subirne l'incalzante presenza, ben sapendo che ogni furto alimenta ulteriormente la criminalità.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART 1.

1. L'associazione nazionale fra le imprese di assicurazione (ANIA), l'Automobile club d'Italia (ACI) ed i rappresentanti delle imprese costruttrici ed importatrici di autoveicoli, ai fini di contrastare il fenomeno dei furti d'auto, istituiscono un'apposita banca dati, secondo quanto disposto dalla presente legge, affidandone la gestione all'ACI.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato rende esecutivo l'accordo di cui al comma 1.

ART 2.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1997, entro una settimana dalla prima messa in circolazione dei veicoli a motore, compresi i rimorchi e le *roulottes*, i proprietari hanno l'obbligo di far marchiare le più importanti parti asportabili di ogni autoveicolo, compreso il motore, con un numero di serie identico a quello del telaio. Qualora tale obbligo non sia osservato, il veicolo non ha la copertura assicurativa contro il furto.

2. Il numero della marchiatura di cui al comma 1 è riportato sui documenti di circolazione e sulle polizze assicurative relative al veicolo.

ART 3.

1. Entro una settimana dall'effettuazione della marchiatura di cui all'articolo 2, la società che ha eseguito tale operazione ha l'obbligo di comunicare direttamente alla banca dati dell'ACI il numero della marchiatura e gli altri dati che carat-

terizzano il veicolo, nonché gli estremi dell'acquirente.

2. Lo stesso obbligo di cui al comma 1 compete al pubblico ufficiale che stende l'atto di trasferimento della proprietà di un veicolo già in circolazione.

ART 4.

1. L'ACI gestisce la banca dati di cui all'articolo 1 sotto la diretta responsabilità del proprio direttore.

2. La banca dati deve essere sempre accessibile nell'arco delle ventiquattro ore giornaliere attraverso un numero telefonico unico per tutto il territorio della Repubblica a disposizione degli organi di polizia e delle società di assicurazione. La chiamata telefonica è gratuita. A tale fine l'ACI stipula una apposita convenzione con la società telefonica per garantire alla stessa un rimborso forfettario del relativo canone.

ART 5.

1. L'ANIA e le imprese che costruiscono od importano in Italia gli autoveicoli concorrono, secondo le quote convenute nell'accordo di cui all'articolo 1, agli oneri per la creazione della banca dati e per la sua gestione da parte dell'ACI.

ART 6.

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'interno, emana le norme di attuazione della presente legge, entro un anno dalla data della sua entrata in vigore.