CAMERA DEI DEPUTATI N. 2642

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato PEZZOLI

Norme per la prevenzione dei furti di autoveicoli e del loro riciclaggio

Presentata il 6 novembre 1996

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Ritengo doveroso richiamare la vostra specifica 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 sè, ma anche sull'elevato grado di impunità che caratterizza il suddetto reato.

Ogni anno in Italia scompaiono oltre 300 mila auto, ma se ne ritrovano circa quattro su dieci, mentre la maggior parte degli autori dei furti resta ignota e presumibilmente rimarrà sempre tale.

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, come 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 annui, 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 e, infine, pur se indirettamente, per gli stessi concessionari favoriti dai necessari nuovi acquisti di autovetture da parte dei derubati nonché, paradossalmente, per le stesse compagnie di assicurazione che, ovviamente, elevano i premi di fronte al continuo aumento del rischio.

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 hanno anche attuato il blocco del rischio furto o, addirittura, chiuso gli sportelli nelle aree più a rischio. Ma 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 dalla tossicodipendenza.

Per quanto concerne la prima categoria di ladri d'auto, va detto che quasi sempre sono organizzati secondo una struttura piramidale, con contatti all'estero e l'indispensabile appoggio di operatori del settore, e 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, con 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, 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 proponiamo è un deterrente più che valido poiché i ladri, per poter piazzare le auto segnate, sareb-

bero 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 rilevabile 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'Automobil Club Italiano (ACI) ed i rappresentanti delle imprese costruttrici di autoveicoli, ai fini di contrastare il fenomeno dei furti d'auto, istituiscono una apposita banca dati, secondo quanto disposto dalla presente legge, affidandone la gestione all'ACI.

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

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 di ogni autoveicolo, compreso il motore, con un numero di serie identico a quello del telaio. In mancanza di tale marchiatura dell'autoveicolo, non può essere stipulato il contratto di assicurazione contro il furto dello stesso.

2. Il numero della marchiatura è riportato sui documenti di circolazione e sulle polizze assicurative.

ART. 3.

1. Entro una settimana dalla marchiatura di un autoveicolo, l'impresa che ha proceduto alla marchiatura ha l'obbligo di comunicare direttamente alla banca dati dell'ACI, il numero della marchiatura e gli altri elementi che caratterizzano il veicolo, gli estremi dell'acquirente ed i dati della targa.

2. L'obbligo di cui al comma 1 grava altresì sul 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 raggiungibile in qualsiasi giorno durante le ventiquattro ore attraverso un numero telefonico unico per tutto il territorio nazionale per gli organi di polizia e le società di assicurazione.

3. La chiamata telefonica è gratuita. A tal fine l'ACI stipula una apposita convenzione con la società telefonica per garantirle un rimborso forfettario.

ART. 5.

1. L'ANIA e le imprese costruttrici di autoveicoli contribuiscono, secondo le quote convenute nell'accordo di cui all'articolo 1 della presente legge, agli oneri per la istituzione della banca dati e per la sua gestione da parte dell'ACI.

ART. 6.

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'interno, il relativo regolamento di attuazione, ai sensi dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

DDL13-2642
Lire 500