

CAMERA DEI DEPUTATI N. 287

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato PEZZELLA

Disposizioni per la prevenzione dei furti e
del riciclaggio di autoveicoli

Presentata il 28 aprile 2006

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, di cui solo circa quattro su dieci vengono ritrovate e 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 popolate, come Roma,

Napoli e Milano, detiene un « ottimo » primato, ma anche l'Inghilterra, la Francia, la Germania e l'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 3 miliardi di euro annui 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 a fronte del continuo aumento del rischio. Negli ultimi

tempi, le società assicurative, a fronte del dilagare di quella che ormai può essere definita una piaga sociale, hanno inasprito i criteri assuntivi, disdetto le polizze plurisinistrate attuato 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 e 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; spesso l'auto rubata viene avviata al proprio destino ancora prima che il proprietario abbia potuto denunciarne il furto, rendendo vana la già labile speranza di un suo 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 e 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 maggiore 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.

Il riciclaggio all'interno del territorio nazionale, invece, 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 e 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, ad esempio, in Francia una 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, 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, eventual-

mente 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 assicuratrici (ANIA), l'Automobil club d'Italia (ACI) e i rappresentanti delle imprese costruttrici di autoveicoli, al fine di contrastare il fenomeno dei furti d'auto, mediante apposito accordo, provvedono alla istituzione di una banca dati, la cui gestione è affidata all'ACI, sotto la diretta responsabilità del proprio direttore.

2. L'accordo di cui al comma 1 è reso esecutivo con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro delle attività produttive.

ART. 2.

1. A decorrere dal 1° gennaio 2007, i proprietari dei veicoli a motore, compresi i rimorchi e le *roulotte*, hanno l'obbligo di fare marchiare le più importanti parti asportabili di ogni autoveicolo, compreso il motore, con un numero di serie identico a quello del telaio, entro una settimana dalla loro messa in circolazione. In mancanza di tale marchiatura non può essere stipulato il contratto di assicurazione contro il furto.

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

ART. 3.

1. I soggetti che procedono alla marchiatura dei veicoli ai sensi dell'articolo 2 hanno l'obbligo di trasmettere il numero della marchiatura e gli altri dati che identificano il veicolo e il suo proprietario,

ai fini dell'inserimento nella banca dati di cui all'articolo 1.

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. La banca dati di cui all'articolo 1 deve essere attiva tutti i giorni dell'anno durante le ventiquattro ore e raggiungibile con un numero telefonico unico per tutto il territorio nazionale per gli organi di polizia e le società di assicurazione. La chiamata telefonica è gratuita. A tale fine l'ACI stipula una apposita convenzione con la società telefonica per stabilire forfetariamente il costo del servizio.

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

ART. 5.

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, con proprio decreto emanato di concerto con il Ministro dell'interno, il relativo regolamento di attuazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



15PDL0001020