



Ecco le statistiche dei furti auto in Italia ... Ma i dati non sono "reali" e vi spiego il perché

A

nche quest'anno, puntualmente, mi ritrovo ad analizzare le statistiche nazionali relative al furto e rinvenimento dei veicoli 2017. Una cosa tutto sommato banale, argomentare di numeri pregressi, potrebbe dire qualcuno... tuttavia lo studio dei dati, così per come divulgati, fa emergere la circostanza, di cui mai prima avevo parlato, rispetto al fatto che i dati non sono da ritenere del tutto veritieri... e questa volta voglio spiegarvi il perché.

Preliminarmente a quanto si dirà, è bene sottolineare la condizione, ormai sotto gli occhi di tutti gli addetti ai lavori, rispetto all'inesorabile trend positivo che vede in costante diminuzione il furto di veicoli. Nel corso del 2017, infatti, in Italia, tra autovetture, furgoni e fuoristrada, sono stati denunciati come sottratti **103.030** "pezzi", con una diminuzione del **5,59 %** rispetto all'anno precedente (2016) quando i furti erano stati **109.134**.

Stesso trend positivo anche per i motoveicoli ed il parco veicolare così detto pesante, nella misura in cui il 2017 ha fatto registrare: 42.470 furti di due ruote, con un calo di 3.199 unità rispetto al 2016, e 1.617 furti di veicoli pesanti a fronte dei 2.120 dell'anno precedente

A livello territoriale, rispetto alle regioni più colpite dal fenomeno, nulla, o comunque molto poco, è cambiato. Come sempre, al top della classifica troviamo la Campania con 20.293 furti, il 19,70% del totale nazionale, seguono: Lazio, Puglia, Lombardia e Sicilia, sempre presenti nei primi 5 posti anche gli scorsi anni.

Generalmente, nell'ambito del traffico nazionale ed internazionale di veicoli stradali, si sono fatte "strada" vere e proprie holding del crimine organizzato che per prima cosa si interessano dell'approvvigionamento della materia prima attraverso quelli che potremmo definire i terminali o fornitori. Per un'organizzazione dedicata a questo tipo di attività illecita, la prima fase è rappresentata dal furto su commissione, quindi segue la fase attraverso la quale si procede alla dissimulazione circa lo status del veicolo da destinare alle richieste del mercato.

Riguardo al mercato di destinazione diciamo pure che, per tutta una serie di ragioni, quello interno predilige prevalentemente veicoli di piccola e media cilindrata. A tal proposito nel 2017, in vetta alla classifica delle vetture più

rubate indiscusso è il primato della Fiat Panda (9.719), subito seguita da: Fiat Punto (8.395), Fiat 500 (7.008), Lancia Ypsilon (3.552), Volkswagen Golf (2.830), e Ford Fiesta (2.604).

Per quanto riguarda invece i fuoristrada al primo posto la Nissan Qashqai con 675 furti, seguita dalla Kia Sportage con 433 e la Range Rover con 407 furti.

Diverso il mercato internazionale, stimato in circa il 60% dei veicoli rubati, che richiede quasi esclusivamente veicoli di grossa cilindrata, con specifiche preferenze per alcuni mercati: Mercedes e veicoli a trazione integrale, comunque diesel, per i Paesi africani e arabi; Ferrari e Lamborghini per Stati Uniti e Giappone; Audi, Mercedes, Volkswagen, BMW, per i Paesi europei che ultimamente richiedono anche autocarri e veicoli industriali o mezzi agricoli e d'opera.

Fatta questa premessa c'è da chiedersi se la situazione, numericamente parlando, è effettivamente quella appena descritta.

Sono veramente 103.030 i veicoli oggetto di furto in Italia? ...oppure una percentuale rilevante di questi è invece oggetto del delitto di truffa?

Viene a determinarsi il delitto di truffa e di simulazione di reato allorquando è lo stesso proprietario che, dopo aver assicurato il veicolo contro il reato di furto lo consegna consapevolmente - e magari anche dietro compenso - ai terminali di un'organizzazione criminale, si reca presso gli organi di polizia ove ne denuncia l'avvenuta sottrazione!

Quanto precede una volta in più non può che farci dedurre che, come di solito accade, tutto cambia e si evolve. Così è successo anche per il fenomeno criminale del furto e riciclaggio dei veicoli, con particolare riferimento alla prima fase in cui l'organizzazione viene in possesso del veicolo che, con tutta una serie di passaggi atti a dissimularne l'origine, grazie al diretto, consapevole e necessario coinvolgimento dello stesso proprietario diventerà di provenienza illecita. In tali frangenti, allora, NON sarà MAI possibile parlare di furto!

Che nostalgia di quei, ovviamente si fa per dire, "mitici" e ruspani ladri d'auto di una volta, quelli che li fermavi in piena notte per un semplice controllo,

e in auto avevano una vera e propria ferramenta ambulante. Si chiamavano "attrezzi atti allo scasso"! Nella migliore delle ipotesi si trattava di spadini, false chiavi, piedi di porco, frutto della migliore tradizione artigianale, ma c'erano anche i più disperati che utilizzavano grossi cacciavite con i quali "massacravano" le serrature fino alla loro apertura.

I più apatici, o forse i più concreti, trovavano molto più semplice infrangere uno dei cristalli. Perché fare tanta fatica quando non c'è bisogno? Anche perché una volta all'interno del veicolo, bastava strappare e collegare i fili poco prima del blocco delle messa in moto, e via a tutta velocità dal taroccatore di turno.

Nessuna fatica e professionalità tanto che i nomadi slavi avevano fatto del furto d'auto una delle loro più redditizie attività, tant'è che con il frutto del loro disonesto lavoro sono cresciute intere generazioni.

Questa era per lo più una delinquenza tutta nostrana e stanziale ormai in fase di estinzione.

La verità è che all'epoca era semplicissimo rubare un'auto, poi sono arrivate le nuove serrature, gli antifurti, gli immobilizer e soprattutto altre sicurezze, e così altri metodi sono stati adottati, nuovi ladri e soprattutto altre organizzazioni criminali.

La vera svolta si sintetizza in una parola "IMMOBILIZER", era l'ormai lontano 1995, quando su la maggior parte della produzione fu montato l'immobilizer, il dispositivo elettronico che blocca la centralina dell'iniezione del motore se nel blocchetto di avviamento non si inserisce la chiave originale. Chiave che si fa riconoscere dal sistema perché ha al proprio interno un piccolo trasmettitore (il cosiddetto transponder), che invia un segnale cifrato non appena viene a contatto col blocchetto.

Una rivoluzione epocale, rispetto agli antifurti elettronici precedenti, che non bloccavano la centralina: più semplicemente, interrompevano i circuiti elettrici che portavano ad essa, ma i ladri avevano ormai imparato ad aggirare queste interruzioni.

Da questo momento in poi i ladri si sono dovuti evolvere e le organizzazioni

criminali hanno dovuto trovare altri metodi di approvvigionamento per avere veicoli di alta gamma, integri e con meno rischi.

Attualmente si stima che il 20-30% dei furti auto è simulato, e la quota è anche più alta per quanto riguarda i modelli di media e grossa cilindrata. Questo vuol dire che non si tratta di un furto classico ma c'è, così per come poco più sopra accennato, un coinvolgimento diretto del proprietario o possessore del veicolo, che lo cede lui stesso alle organizzazioni criminali.

Si tratta di veicoli di recente immatricolazione, assicurati contro il furto, o acquistati in leasing. Con il consenso dei proprietari i veicoli vengono ceduti all'organizzazione che si occupa di esportarli dall'Italia all'estero o viceversa, ed in seguito, appena possibile ed a tempo debito, si denuncia falsamente il furto, incassando così sia i soldi della vendita che il premio assicurativo.

Vediamo bene di cosa si tratta.

I veicoli assicurati contro il furto

Le truffe in campo assicurativo sono più diffuse di quanto si possa immaginare, infatti, in analogia a quanto avviene per le tipologie di reato legate a falsi incidenti stradali ovvero a quelle fattispecie in cui, tutti d'accordo, si "ritoccano" le perizie di quantificazione del danno subito, per gonfiare a dismisura il risarcimento del danno, i furti simulati incominciano a destare grande preoccupazione per la diffusione che hanno raggiunto.

Spesso capita che persone apparentemente "integre", che godono pubblicamente di stima ed estimazione, in combutta con soggetti senza scrupoli, ceduto a questi ultimi il proprio veicolo, preventivamente assicurato contro il reato di furto, in virtù di un vincolo che li lega dal fine ultimo di conseguire un facile quanto cospicuo guadagno, si preoccupano di denunciarne l'avvenuta sottrazione alle preposte autorità di polizia al fine di incassare il premio assicurativo.

La denuncia avviene sempre in tempi successivi alle immediatezze del fatto, poiché spesso e volentieri il veicolo, che non è stato rubato proprio da nessuno, attraversando una frontiera terrestre o marittima, ha già raggiunto uno dei paesi

stranieri, generalmente Magreb o Est Europa, i Balcani, ove le collaborazioni internazionali tra forze di polizia sono difficili o almeno complicate.

Il proprietario del veicolo quindi, trascorsi i tempi tecnici, potrà incamerare così un duplice illecito guadagno, derivante dalla commercializzazione all'estero del veicolo prima, e dalla truffa in danno della compagnia di assicurazione, poi! Questa tecnica, con i necessari aggiustamenti, è adottata anche per conseguire illeciti guadagni con le società che si occupano di leasing.

Esiste poi una tecnica che forse è la più singolare delle tecniche in quanto consente di assicurare, di farsi rubare e di incassare il risarcimento per un veicolo che di fatto non esiste.

Ma andiamo per ordine, la prima cosa da fare è reperire sul mercato internazionale una carta di circolazione, questo può avvenire in due modi, ci si rivolge ad un falsario il quale sarà in grado di produrre e formare qualunque documento e di qualunque Stato, l'altro e di acquistare un veicolo gravemente danneggiato e quindi ridotto a rottame, e per questo distrutto, che servirà solo ed esclusivamente per acquisire i suoi documenti.

Ora che abbiamo i documenti possiamo recarci presso un qualunque ufficio del D.T.T. italiano ove chiederemo l'immatricolazione di quel veicolo. In realtà stiamo immatricolando semplici fogli di carta, ma questo non interessa a nessuno in quanto nessuno ci chiederà di visionare il veicolo.

Dopo alcuni giorni ci verrà consegnata una carta di circolazione italiana e due targhe, quest'ultime le possiamo immediatamente distruggere tanto non serviranno più a nulla, mentre con la nostra nuova fiammante e originale carta di circolazione ci recheremo in una qualunque agenzia assicurativa dove chiederemo di assicurare il nostro bel veicolo e, dato che ci sono in giro tanti malintenzionati, attiveremo anche una garanzia contro il furto.

In questi casi è lo stesso proprietario che cede la propria auto alle organizzazioni criminose per una somma che si avvicina

alla metà del reale valore di mercato. Una volta conclusa l'operazione, si denuncia il furto e si incassa, poi, il risarcimento dalla compagnia assicuratrice.

Veicoli in Leasing

Questa tecnica sta assumendo sempre di più, e soprattutto nell'ultimo periodo, proporzioni preoccupanti. Un'auto di lusso da pagare ogni mese. La difficoltà di trovare denaro per tutte le rate, e il leasing che si trasforma in un incubo!

È questo lo scenario sfruttato da l'organizzazione criminale dedita a questo metodo che consiste nell'acquistare le auto pagandole meno della metà del suo valore da cittadini o aziende sull'orlo della crisi.

Le auto vengono consegnate all'organizzazione che le conduce all'estero utilizzando falsa documentazione, giunto a destinazione il veicolo verrà immatricolato e immesso nel mercato dell'usato locale.

Ovviamente appena possibile, solitamente dopo la nuova immatricolazione, il veicolo verrà denunciato falsamente come oggetto di furto.

Un altro metodo riguarda le truffe che interessano diversi istituti di credito e/o agenzie che erogano prestiti, rispetto alla concessione di finanziamenti per l'acquisto di veicoli a persone, le quali, avendo rese false generalità, dopo la concessione del prestito e la consegna del veicolo non corrispondevano il dovuto.

È ormai in uso in tutte le rivendite di veicoli la possibilità di acquisti attraverso finanziamenti concessi da finanziarie convenzionate.

Le modalità di finanziamento prevedono, tra l'altro, che i responsabili delle attività commerciali legati alla finanziaria verifichino l'identità di coloro che sottoscrivono i relativi contratti, fotocopiando un documento d'identità ed un documento da cui desumere la capacità di soddisfare l'obbligazione assunta (dichiarazione dei redditi, busta paga).

La richiesta di finanziamento, compilata

dall'esercente e firmata dal richiedente, assieme ai predetti allegati, viene trasmessa alla finanziaria, che dopo aver effettuato alcune verifiche concede o nega il finanziamento.

Nel caso questo venga concesso ne dà notizia all'esercente accreditando la cifra finanziata ad un istituto di credito d'appoggio.

A questo punto l'esercente consegna il veicolo acquistato senza nessun'altra formalità.

Solo allo scadere della prima rata la finanziaria prende atto della totale inadempienza da parte del finanziato, scoprendo che i documenti di identità, come del resto gli altri allegati prodotti dai "clienti", sono falsi e i dati in essi riportati sono di solito appartenenti a persone realmente esistenti ma completamente all'oscuro del finanziamento.

Ovviamente si tratta di veicoli che vengono al più presto esportati in quanto non potrebbero circolare in Italia.

Per movimentare i veicoli ed esportarli all'estero è necessario disporre di falsa documentazione: delega all'uso dei mezzi, atti di vendita e certificati di proprietà del veicolo.

Il noleggio dei veicoli

Il furto e riciclaggio di veicoli noleggiati ha assunto nel tempo proporzioni importanti. La verità è che la stragrande parte di questi furti sono simulati, ossia falsi. La facilità con la quale è possibile attuare il reato in questione ha permesso ad un numero elevato di "balordi", di dedicarsi a questo tipo di attività illecite. L'unico problema è quello di conoscere un ricettatore all'estero in grado di ricevere il veicolo e, in alcuni casi, reperire false targhe e carta di circolazione da abbinare al veicolo noleggiato ed il gioco è fatto, il veicolo verrà condotto all'estero con false targhe e carta di circolazione, e poi in seguito, dopo essere stato venduto, se ne denuncerà falsamente il furto.

I furti dei veicoli hanno da sempre rappresentato un pesante fardello per il settore del noleggio a breve termine.

Il furto del veicolo ha, infatti, come

immediata conseguenza, non solo la perdita economica pari al valore del bene sottratto, ma anche il mancato ricavo derivante dall'impossibilità di noleggiare, almeno fino a quando il veicolo rubato non viene rimpiazzato in flotta, oltre alla generazione di costi e alla perdita di tempo relativa a tutte le pratiche amministrative e burocratiche necessarie.

Se analizziamo i dati diffusi da ANIASA, l'Associazione costituita nel 1965 che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità, scopriamo che dopo tre anni di costante diminuzione, il numero dei furti in valore assoluto nel 2017 è rimasto identico a quello del 2016, cioè pari a 1.173.

Come ricorda ANIASA nel 2013 i furti erano stati 1.404, nel 2014 1.342, nel 2015 1.238. Questo importante e costante decremento è stato generato soprattutto dalla maggiore penetrazione dei dispositivi telematici presso le flotte dei noleggiatori che negli ultimi anni hanno dato risultati ottimi sia in fase di prevenzione dei furti, sia in quella del recupero dei veicoli rubati.

Ma ritornando al 2017, essendo la flotta media aumentata del 2,6%, di conseguenza il rapporto furti/flotta media è diminuito della stessa percentuale.

In verità, il numero dei furti va misurato in rapporto ai giorni di noleggio, in quanto è molto più probabile che il veicolo venga rubato quando viene utilizzato dai clienti, piuttosto che quando è presso le stazioni di noleggio. Nel 2017 ogni 100.000 giorni di noleggio si sono verificati 3,4 furti, contro i 3,6 del 2016. Utilizzando questo indice come riferimento, il fenomeno dei furti risulta ridimensionato del 6,4%.

Nel 2017 è rimasto stabile il tasso di recupero dei veicoli rubati, tale indicatore è pari al 46%, il che equivale a dire che

ogni 100 auto rubate ne vengono recuperate 46. Ricordiamo che nel 2013 il tasso di recupero era pari al 18%.

I furti nel 2017 hanno generato un danno per gli operatori pari a 7,8 milioni di euro contro i 7,3 del 2016, in percentuale l'incremento è stato del 7%.

L'impatto del danno da furti sul fatturato nel 2017 è stato pari allo 0,64% contro lo 0,62% del 2016.

Discorso diverso per le appropriazioni indebite che sono aumentate del 19% rispetto al 2016. Nel 2017 si sono verificati 192 casi contro i 162 dell'anno precedente. Il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è passato dallo 0,14% del 2016 allo 0,16% del 2017. Se rapportiamo il numero delle appropriazioni indebite al numero dei noleggi, nel 2017 ogni 100.000 noleggi si sono verificate 3,7 appropriazioni indebite, contro le 3,3 del 2016.

Nella maggior parte dei casi si tratta di soggetti che noleggiando il veicolo facendosi identificare con falsi documenti identificativi (passaporti e carte d'identità), e così, ancora una volta, il corretto controllo documentale diventa, una esigenza anche da parte del privato, il quale, come in questo caso, è costretto a combattere questo particolare fenomeno criminale.

Ecco questa ci pare effettivamente la situazione ora aspettiamo i numeri del prossimo anno per trattare un ulteriore aspetto del fenomeno, nel frattempo non ci rimane che sperare nel prosieguo di questo trend positivo e che Dio ce la mandi buona. ■

*** Consulente ed esperto internazionale
Già Ispettore Superiore della Polizia di Stato**

Anno	Furti	%	Ritrovati
2016	109.134	- 05,28	49.801
2017	103.030	- 05,59	44.040

Statistica furti autoveicoli (autovetture, furgoni e fuoristrada)

Anno	Furti	%	Ritrovati
2016	156.923		69.291
2017	147.117	- 06,25	63.979

Statistica furti veicoli (autoveicoli, motoveicoli e mezzi pesanti)