

ilCentauro

Organo Ufficiale ASAPS



ASAPS

Associazione
Sostenitori
Amici
Polizia
Stradale

Visita il sito ufficiale:
www.asaps.it

u servito

2119

2219

2219

Tempesta perfetta sul prezzo della benzina

**Noi e gli americani
Le pistole sparano**

**Osservatorio ASAPS
Sbirri Pikkiati 2021**

**Il declino dei furti d'auto
uno splendido risultato
che ci godiamo
finché dura**



Il declino dei furti d'auto, uno splendido risultato che ci godiamo finché dura

I numeri parlano chiaro, anche lo scorso anno le statistiche sul furto dei veicoli ci restituiscono la visione di un fenomeno criminale in costante declino.

Tuttavia, nonostante l'importante flessione registrata negli ultimi anni, non possiamo essere completamente soddisfatti. Il nostro Paese era e rimane uno dei più importanti bacini europei per il furto dei veicoli, basti pensare che solo nel 2021 (ultimo dato disponibile) i veicoli rubati (auto, fuoristrada e autofurgoni) sono stati **75.471**, 6.289 al mese, 210 al giorno, 9 l'ora, con un incremento del 0.63% rispetto all'anno precedente, quando i furti erano stati **75.000**.

In questa analisi non dobbiamo dimenticare di prendere in considerazione che il 2020 anche per i furti d'auto è stato un anno particolare. Il primo semestre di quell'anno ha risentito decisamente dei mesi di lockdown, dai quali è derivato il crollo di queste attività criminali rispetto all'anno precedente (2019): marzo - 56%, aprile - 87%, maggio - 39%. È di tutta evidenza che in un periodo caratterizzato dalla ridotta circolazione di veicoli e dal massiccio ed intenso aumento dei controlli stradali operati da tutte le forze di polizia nazionali e locali, ha costretto a ridimensionare gli affari delle organizzazioni criminali.

Da giugno (2020) però, le organizzazioni dedite a questo particolare fenomeno criminale hanno gradualmente riconquistato il terreno perduto tornando sui livelli degli anni precedenti se non addirittura superandoli, chiudendo comunque il 2020 con un calo complessivo del 23%.

Dunque, il dato consolidato è che i furti continuano a calare in modo sensibile e costante. Se diamo un'occhiata ai dati relativi agli ultimi trent'anni vediamo che nel 1990 i veicoli rubati ammontavano a 305.857, l'anno successivo (1991), definito annus horribilis, i furti raggiungono la cifra record di **367.252**. Insomma, tra alti e bassi arriviamo al 2000 quando i furti erano scesi a **222.872**. Anche nel decennio successivo il calo è stato costante fino ad arrivare ai **124.197** furti del 2010, per poi gradatamente scendere di anno in anno sotto la soglia, che si pensava irraggiungibile, dei 100.000 furti, precisamente **95.403** episodi registrati nel 2019.

Le più rubate, come in passato, sono state soprattutto le vetture di cilindrata medio-piccola: la classifica vede ai primi posti la Fiat Panda, seguita dalla Fiat 500, dalla Lancia Ypsilon e dalla Fiat Punto.

Le auto piccole sono più facili da rubare e generalmente più semplici da piazzare sul mercato, intere o smem-

brate come pezzi di ricambio, mentre le auto di valore e i SUV sono particolarmente richieste dai mercati esteri dell'area balcanica o dell'est Europa.

Il calo che registriamo anche quest'anno però non può essere un buon motivo per stare tranquilli perché comunque, come già accennato, manteniamo il primato europeo di questo business criminale, ragion per cui continua ad essere un fenomeno da non sottovalutare.

Se prendiamo a riferimento un importante studio commissionato da Confused.com, una piattaforma specializzata in servizi assicurativi con sede nel Regno Unito, che valutava i furti d'auto in relazione alla dimensione della popolazione di ogni Paese, secondo i dati raccolti da Eurostat per gli anni 2011 – 2019, l'Italia è il Paese con il più alto tasso di furti d'auto in Europa, con 276 furti ogni 100mila abitanti all'anno.

Se paragonato a Paesi con una popolazione simile, è l'80 per cento in più del Regno Unito, 153 furti ogni 100mila abitanti, e il 5 per cento in più della Francia. Ma battiamo anche la Germania, che registra 71 furti ogni 100mila abitanti.

Secondo lo stesso studio, con una media di 274 furti per 100mila persone, la Repubblica Ceca è risultata essere il secondo peggior Paese in Europa. Il gradino più basso del podio se lo guadagna la Svezia, con 266 furti per 100mila persone in media ogni anno.

Questo dato andrebbe attentamente valutato in quanto è in netto contrasto con quello dei suoi vicini scandinavi. La Svezia sperimenta il 91 per cento di furti in più rispetto alla Finlandia, e un 138 per cento in più rispetto alla Norvegia. La differenza è ancora più evidente quando si fa il paragone con la Danimarca che risulta essere invece il Paese europeo più sicuro per i proprietari di veicoli, con solo 5 furti ogni 100mila persone in media ogni anno.

Dopo la Danimarca, è la Romania il secondo Stato europeo più sicuro per i proprietari di automobili, con solo 14 denunce ogni 100mila abitanti, il dato fa sorridere, si fa per dire, se si considera che questo stato è tra i più attivi nel riciclaggio dei veicoli sottratti fuori dai suoi confini, sicuramente centro di smistamento anche per altri Paesi limitrofi. Seguono il Liechtenstein e la Croazia, entrambi con una media di 22 furti ogni 100mila abitanti ogni anno, una diminuzione del 91 per cento rispetto all'Italia.

Ma tornando ai dati recenti, in particolare per quanto riguarda il nostro Paese, le centrali sono situate principalmente in alcune regioni della penisola che storicamente, avvalendosi di terminali di vendita sparsi in tutto il territorio nazionale, da sempre gestiscono questo traffico criminale.

Nella classifica, praticamente invariata dall'anno precedente (2020), troviamo al primo posto la Campania

che nel 2021 registra 20.449 furti a fronte dei 19.412 dell'anno precedente, la maggior parte dei furti sono perpetrati nella provincia di Napoli, dove operano le più importanti organizzazioni criminali del settore.

Da considerare che in questa regione esiste anche il fenomeno del cosiddetto "cavallo di ritorno", ovvero l'estorsione nei confronti del proprietario del veicolo per la restituzione dello stesso, fenomeno non censito nella statistica nazionale.

Segue il Lazio con 13.050 furti, assolutamente stabile rispetto ai 13.391 furti dell'anno precedente.

Una consistente fetta del business criminale viene gestito direttamente anche da organizzazioni criminali provenienti dalla Campania che considerano il Lazio, e Roma in particolare, un prezioso bacino di vetture cui attingere per i mercati stranieri. In tale ottica la vicinanza al porto di Civitavecchia risulta di importanza strategica.

Al terzo posto questa volta troviamo la Puglia che registra 12.850 furti rispetto ai 12.700 del 2020. Qui operano organizzazioni storiche, le più concentrate nella zona di Cerignola (FG) e ad Andria (BT). In questa regione risulta fiorente anche il mercato delle parti di ricambio, dove i veicoli vengono smembrati per essere rivenduti a pezzi.

A seguire c'è la Sicilia con 9.194, a fronte degli 8.498 furti dell'anno precedente. Il traffico viene gestito a livello regionale o nella vicina Calabria, mentre è più probabile che alcuni di questi veicoli abbandonino il territorio nazionale partendo dai porti siciliani con destinazione nord africa.

All'ultimo posto tra le più colpite quest'anno troviamo la Lombardia che con 8.024 a fronte degli 8.188 del 2020. Qui opera storicamente una delle centrali del furto e del riciclaggio dei veicoli, sul territorio si possono disporre di tutte le competenze necessarie.

La Lombardia risulta essere anche un centro nevralgico per lo smistamento delle vetture che provengono dall'estero, ad esempio dalla vicina Costa Azzurra e dalla Francia, ma anche dalla Spagna, dove transitano le auto trafugate per poi proseguire il viaggio verso la destinazione finale, soprattutto nei Paesi dell'est Europa.

Va precisato però, che i dati appena commentati sono comunque non del tutto corrispondenti alla realtà, se si considera che una buona percentuale di questi furti, con lo scopo finale di truffare le compagnie di assicurazione o gli istituti che ne hanno finanziato l'acquisto, in realtà sono simulati dagli stessi proprietari.

Quanti sono in percentuale questi casi nessuno lo sa, sentendo però i Colleghi di alcune polizie estere operanti in Paesi interessati da questo fenomeno, sarebbero tanti... troppi, i nostri connazionali che conducono e vendono i loro veicoli all'estero per poi, appena

rientrati, denunciarne falsamente il furto.

Ma c'è anche di peggio, mi riferisco ad una tecnica forse più semplice, meno rischiosa e fortemente remunerativa. In sostanza il truffatore immatricola in Italia un veicolo apparentemente proveniente dall'estero, i documenti possono essere falsi - ossia completamente contraffatti - o originali ma appartenenti ad un rottamato perché gravemente incidentato. Di fatto il veicolo non esiste, ma a seguito della nuova immatricolazione italiana otterremo targhe e carta di circolazione quindi un "veicolo" da assicurare. Ovviamente non ci accontenteremo di una semplice R.C. Auto, ma lo assicureremo anche contro il furto..., non si sa mai... di fatti, guarda caso, dopo 15 giorni dalla stipula del contratto assicurativo... il veicolo che non esiste viene rubato sotto casa, e alla compagnia di assicurazione non rimane che risarcire il danno per un veicolo che forse sarebbe stato meglio vedere e verificare all'atto della stipula della polizza.

Devo dire che il contrasto a questo tipo di truffe non è affrontato in modo adeguato, non si conoscono i dati del fenomeno, ad esempio mi piacerebbe sapere quanti dei 75.471 veicoli rubati nel 2021 erano assicurati contro il furto. Si potrebbe partire da questo dato per poi vedere se esistono, io credo di sì, i presupposti per una collaborazione tra pubblico e privato per contrastare questo particolare fenomeno.

Comunque, il dato inconfutabile è che i furti sono in calo costante, ma il contrasto a questo crimine potrebbe essere ancora più efficace se, oltre alle organizzazioni nostrane fortemente radicate principalmente nei territori appena detti, non ci fossero anche diverse organizzazioni con ramificazioni transnazionali, a volte ancora più agguerrite, il contrasto delle quali è reso più difficoltoso proprio per la loro dimensione transnazionale e di cui ho parlato ampiamente in altri precedenti articoli.

Così come ho già in passato parlato del rapporto tra organizzazioni criminali dedite al furto e riciclaggio dei veicoli e altre organizzazioni criminali dedite ad altri traffici o con quelle di stampo mafioso. Rispetto a questa questione bisogna dire che i rapporti tra tali organizzazioni criminali non sono mai di carattere stabile ma eventualmente del tutto occasionale.

I trafficanti di veicoli operano in modo a se stante, con strutture storicamente chiuse, ad alta specializzazione e ben organizzate che al loro interno possono gestire tutte le fasi dell'attività criminale senza bisogno di allacciare rapporti con altre organizzazioni.

Le uniche collaborazioni di cui hanno bisogno sono quelle relative all'approvvigionamento di falsa documentazione ed eventualmente con organizzazioni straniere operanti sul nostro territorio ma soprattutto all'estero, che vengono utilizzate per "piazzare" l'ingente numero di veicoli da riciclare.

Altri sporadici rapporti sono sicuramente possibili ma

sempre limitatamente nel tempo e soprattutto per alcune specifiche attività illecite.

Così come si può affermare che alcune organizzazioni, soprattutto estere, possono avere o aver avuto, interessi per gestire diversi traffici illeciti contemporaneamente. Il più delle volte si tratta di organizzazioni che hanno iniziato con il traffico illecito di veicoli per poi intraprendere traffici molto più lucrosi come il traffico di stupefacenti e di esseri umani.

La leggenda metropolitana che narra di organizzazioni criminali nostrane che in cambio di auto rubate, si farebbero pagare da organizzazioni estere con droga o armi non trova riscontro nelle innumerevoli indagini svolte negli anni in tal senso.

Ma torniamo al tema di questo articolo, ci si chiede da cosa e dovuto questo calo costante e significativo, certamente non dipende solo dal contrasto o dalla particolare bravura degli investigatori meglio addestrati che in passato, o all'istituzione di task force speciali dedicate esclusivamente a questo fenomeno, o alla più diffusa e utilizzata cooperazione internazionale di Polizia. Il fatto è che il calo di questo crimine si registra contemporaneamente in tutto il mondo e quindi non può dipendere solo dall'approccio al fenomeno da parte delle varie polizie, anche se questo attualmente ma soprattutto in passato ha influito nel calo del fenomeno criminale.

Si dice che i veicoli sono più sicuri e quindi più difficili da rubare e allora questo scoraggia i ladri segnando un netto calo del fenomeno, direi che anche questa considerazione incide in percentuale, ma non sarà stato certamente questo da solo ad avere determinato un calo così sensibile, oggi le organizzazioni criminali possono contare su ottimi professionisti, e nulla può servire a proteggere la vostra auto se qualcuno ha deciso che deve cambiare proprietario.

Si sono anche inasprite le sanzioni tanto da far desistere taluni a commettere questo reato?, forse sì, anzi direi che per alcuni Paesi ciò è sicuramente accaduto, ma non in Italia, e comunque anche questa circostanza da sola non è in grado di determinare un calo nei reati così significativo.

E allora forse è la somma di tutto quello che abbiamo appena detto che ha inciso così drasticamente sui numeri di questo particolare fenomeno o forse è solo il fatto che ci sono reati che sono molto più remunerativi e facili da organizzare, vi dice niente il titolo di reato rubricato come appropriazione indebita?

Vedremo cosa succederà nei prossimi anni, per ora ci godiamo questo splendido risultato, almeno fino a quando dura. ■

***Consulente ed esperto internazionale in materia già Ispettore Superiore S.U.P.S. della Polizia di Stato**