



## **FURTO RICICLAGGIO E USO ILLEGITTIMO DI VEICOLI ATTRAVERSO L'UTILIZZO DI FALSA DOCUMENTAZIONE**

---

**Raffaele CHIANCA**

**Isp. Capo Polizia Stradale**

- 1. PREMESSA**
- 2. I DOCUMENTI DEL VEICOLO**
- 3. TECNICHE DI RICICLAGGO CON FALSA DOCUMENTAZIONE**
- 4. IL CONTROLLO DEI DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE**
- 5. IL CONTROLLO DEL V.I.N.**
- 6. SUPPORTI OPERATIVI**

## 1. PREMESSA

Bisogna dire francamente che il fenomeno del falso documentale, e più in generale del controllo del cittadino straniero e dei suoi documenti, è tuttora sottovalutato e di conseguenza anche l'azione di contrasto; è difficile avere un'idea di quanti falsi documenti, anche di pessima fattura, passano per le mani di operatori distratti o purtroppo inesperti che, addirittura, identificano e denunciano all'Autorità Giudiziaria o Amministrativa persone che non saranno mai perseguite né mai più rintracciate perché non meglio identificate.

Nel modo, in particolare dopo l'11 settembre 2001, non dimentichiamo che i terroristi responsabili dell'attentato alle due torri vivevano indisturbati da anni negli stati uniti esibendo e facendosi identificare con false patenti di guida, sembra accresciuto l'interesse al contrasto del fenomeno, ma non tutte le Nazioni sono ancora consapevoli dell'importanza di dotarsi di documenti sicuri e soprattutto, anche in Italia, il personale di polizia operante su strada non sembra sufficientemente preparato ad affrontare questa complessa attività.

Tutto questo mentre l'immigrazione verso il nostro Paese cresce con ritmi vertiginosi.

Nel **1980**, i cittadini stranieri che risiedevano regolarmente in Italia erano meno di **300.000**. Oggi, secondo le ultime stime, sono circa **due milioni e mezzo** e rappresentano il 4% della popolazione nazionale. Nell'arco di venti anni, il fenomeno dell'immigrazione nel nostro Paese ha quindi coinvolto un numero sempre più alto di persone, divenendo al contempo sempre più complesso, diversificato e di non facile gestione.

Secondo i dati Caritas relativi al dicembre 2002, sono oltre 190 i Paesi da cui provengono gli stranieri che vivono in Italia. In base ai dati del *Dossier Statistico Immigrazione - Caritas/Migrantes* 2003, sono il Marocco e l'Albania i Paesi da cui provengono il maggior numero di stranieri residenti in Italia, che con circa 170.000 presenze ciascuno, raccolgono il 23 per cento del totale di immigrati. Nell'ordine, seguono poi la Romania con quasi 96.000 presenze, le Filippine con più di 65.000, la Cina con 62.000 e la Tunisia con 51.000 (*ovviamente si tratta solo di dati statistici che in moltissimi casi non corrispondono del tutto alla situazione effettiva*).

L'Europa è il primo continente per numero di presenze di stranieri, con più di 640.000 immigrati. Di questi, oltre 450.000 sono cittadini provenienti dai Balcani e dall'Est europeo, che da soli rappresentano il 30 per cento degli immigrati residenti. Il secondo continente è l'Africa, con il 26,5 per cento delle presenze straniere, seguita dall'Asia (18,5%), dall'America (11,8%) e, fanalino di coda, dall'Oceania (0,17%).

C'è poi l'immigrazione clandestina che è quella che, naturalmente, desta le maggiori preoccupazioni. Questi traffici sono controllati da agguerrite organizzazioni criminali che lucrano enormi guadagni. Le prospettive, se non vi si pone rimedio rapidamente, sono molto preoccupanti.

Il collasso economico e demografico del continente africano, infatti, spinge verso il Mediterraneo ondate crescenti di migranti i quali, in attesa di ripartire, si affollano nei Paesi del Maghreb e specialmente in Libia. I vari scenari di crisi in africa ed asia muovono milioni di sbandati da una parte all'altra del mondo, creando seri problemi di accoglienza.

In questo scenario non si può nemmeno sottacere la minaccia terroristica, o molto più semplicemente i problemi che derivano dal controllo di un numero così elevato di documenti in possesso degli stranieri, il più delle volte completamente sconosciuti agli operatori di polizia. In questa situazione appare problematica l'esatta identificazione di questi soggetti.

Anche chi come noi si occupa di Polizia Stradale nel senso più ampio del termine, non è esente dall'affrontare il fenomeno, anzi da anni sostengo che la peculiarità della nostra attività di costante controllo del territorio di persone e veicoli, ci pone in prima linea anche e soprattutto su questo fronte.

Ormai è noto che il ruolo delle cellule islamiche in Italia, finora, è stato principalmente di supporto logistico per altri gruppi operanti all'estero, soprattutto attraverso l'opera di finanziamento e l'implementazione e la fabbricazione di documenti falsi. Le indagini, dalla fine degli anni 90 ad oggi, hanno dimostrato infatti che il procacciamento di documenti falsi di buona fattura rappresenta una delle attività fondamentali per lo svolgimento dell'attività terroristica. La disponibilità di documenti affidabili per livello tecnico di falsificazione consente ai responsabili dei gruppi terroristici o ai potenziali esecutori di attentati, di spostarsi sul territorio con pochi, se non addirittura, minimi rischi.

In questa situazione quindi anche chi come noi svolge in modo preminente servizi di polizia stradale ha l'obbligo di intervenire. La verità è che ancora oggi non si capisce l'importanza di affrontare e approfondire le conoscenze sul controllo dello straniero e naturalmente dei suoi documenti.

In pratica, la maggior parte di noi, giornalmente, crede di effettuare diversi controlli documentali che vanno dal controllo di una patente di guida per fini contravvenzionali ad un'identificazione personale documentale per fini penali o di Polizia Giudiziaria o ad un controllo di una carta di circolazione.

In effetti, nella stragrande maggioranza dei casi di fatto sono svolte semplici operazioni che si limitano a verificare sommariamente o ad asseverare dati rilevati sui documenti esibiti acquisendoli ed utilizzandoli per atti amministrativi o di Polizia giudiziaria, in sostanza si dà per scontato che quel documento è originale e che quei i dati in esso contenuti sono veritieri.

Così facendo, si opera in modo scorretto rischiando di vanificare tutto il lavoro svolto perché se quel documento è falso e i dati non veritieri ogni atto prodotto perde qualsiasi valore e di conseguenza i procedimenti amministrativi o penali saranno archiviati.

Tutta l'attività legata al controllo documentale è sottovalutata, pochi, nel corso di un controllo, si chiedono chi è effettivamente la persona che si sta controllando e se è effettivamente titolare di quel documento esibito.

Il fenomeno del falso documentale risulta poco considerato, viene detto che non ha un grosso impatto sociale né se ne percepisce la gravità, i reati di falso spesso vengono considerati delitti con fattispecie a se stanti, non si fa mai riferimento al fine allo scopo, alle motivazioni ed alle ragioni da ricondurre al fatto che quella data persona dotata di falsi documenti rappresenta una potenziale minaccia e quindi un pericolo per tutta la società.

Questa volta, sollecitato da alcuni amici, pur rimanendo nell'ambito del falso documentale, voglio parlare di un fenomeno criminale connesso, ossia del furto e riciclaggio dei veicoli, con particolare riferimento all'utilizzo di falsa documentazione estera.

Ho già detto quello che di solito succede quando si controlla un documento emesso all'estero, se poi il controllo riguarda una carta di circolazione la situazione è ancora più preoccupante se si considera che ci si limita ad una verifica sommaria del proprietario del mezzo e alla eventuale corrispondenza tra la targa di riconoscimento apposta sul veicolo e quella indicata sul documento, dopo di che il documento viene il più presto possibile restituito disinteressandone completamente, così come ci disinteressiamo di verificare l'esatta provenienza del veicolo, ossia che non si tratti di un veicolo rubato riciclato con dati di identificazione e documenti impropri.

Tutti sanno che ultimamente l'abbattimento delle frontiere interne alla UE ha agevolato lo spostamento dei veicoli rubati da uno stato all'altro senza particolari controlli. Un altro fattore favorevole alle organizzazioni criminali è la facilità degli spostamenti, favoriti dal sistema di infrastrutture europee che ha sensibilmente migliorato i collegamenti. Oggi in poche ore si riescono a coprire tratti di strada che fino a qualche anno fa richiedevano giorni, si pensi ai collegamenti frequenti e veloci via mare tra l'Italia ed i Balcani o nell'attraversamento della Manica oppure alla facilità di collegamento tra le Repubbliche del Baltico.

Spesso, prima che la vittima si è accorta del furto del proprio veicolo, questo ha già attraversato più di una nazione europea arrivando magari a destinazione senza alcun controllo e quindi senza alcuna possibilità di rintraccio e recupero. Senza parlare degli intrecci legati ai collegamenti transcontinentali, ad esempio si registrano casi di veicoli rubati nel Regno Unito che sono poi stati ritrovati in Pakistan, o di quelli rubati in Giappone riciclati in Inghilterra!

A maggio dello scorso anno sono cadute 10 frontiere (**Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta e Cipro**), di cui ben 8 nell'est europeo, favorendo così l'apertura di nuovi e lucrosi mercati; si pensi ai tre stati del baltico (Estonia, Lettonia, Lituania) ove la richiesta di auto di lusso è notevole e dove già operano organizzazioni criminali collegate con l'Italia.

Attualmente il problema più preoccupante sembra essere quello del mercato russo dove i commercianti richiedono veicoli di recente costruzione purchè usati, quindi già immatricolati all'estero. Dove non si arriva con il lecito si utilizzano veicoli riciclati provenienti da tutti i Paesi dell'Europa dell'ovest.

I veicoli sono rubati nei paesi dove è più facile trovare la vasta gamma di veicoli richiesti dal mercato illecito, attraverso le reti criminali iugoslave, albanesi, russe, polacche. Tradizionalmente, per ragioni strettamente legate ad un diffuso benessere generalizzato, i Paesi di approvvigionamento del mercato illecito sono la Germania, l'Inghilterra, l'Italia, i Paesi Bassi e la Finlandia, considerati un vero e proprio supermercato ove reperire le vetture e far fronte all'enorme domanda proveniente dai Paesi della ex Unione Sovietica, ma anche di alcuni stati dell'Asia e del nord africa. Attraverso la Polonia o altre nazioni come l'Albania, che fungono da "intermediari", i veicoli raggiungono le repubbliche baltiche, l'Ucraina, la Russia, la regione del Caucaso o il Kazakistan.

C'è poi da affrontare il fenomeno inverso, ossia, i veicoli rubati all'estero e riciclati nel nostro Paese attraverso l'acquisto da parte di "più o meno ignari" nostri connazionali.

E' ovvio che la maggioranza di questi veicoli lascia o entra o comunque vengono riciclati nel nostro territorio utilizzando falsa documentazione, da qui l'idea di approfondire, in questo incontro, il fenomeno del falso documentale legato a furto e riciclaggio dei veicoli. Fenomeni che comunque non sono mai disgiunti tra loro ma che anzi risultano strettamente collegati, quasi che uno non possa fare a meno dell'altro per il raggiungimento degli obiettivi delle organizzazioni criminali.

E' consapevole di questo che alcuni anni fa assieme a diversi colleghi di tutte le forze di polizia ho creato World's Vehicle Documents, e un sito internet ([www.vehicle-documents.it](http://www.vehicle-documents.it)) che è diventato un punto di riferimento per tutti coloro che nel mondo si occupano dei fenomeni criminali legati al falso documentale e al furto e riciclaggio di veicoli.

Il sistema si muove su delle regole semplici quanto efficaci, ossia lo scambio di informazioni tra colleghi visto la difficoltà di reperire quelle cosiddette "ufficiali". Il principio è quello di raccogliere tutte le informazioni ed immagini, valutarle, certificarle, archivarle e restituirle a tutti quelli che collaborano con noi.

## 2. I DOCUMENTI DEL VEICOLO

Diversi documenti accompagnano il veicolo in tutto l'arco della sua "vita", così come diverse registrazioni. Ciò agevola il controllo su strada e le indagini in questo settore in quanto, con pochi e veloci riscontri, avremmo la possibilità di ricostruire tutte le vicissitudini di quel dato esemplare che ha attirato la nostra attenzione.

Quello di cui abbiamo bisogno è di affinare le tecniche di controllo di questi documenti con la finalità precipua di scoprire eventuali alterazioni o contraffazioni prodotte con l'intenzione di riciclare un veicolo di provenienza illecita dissimulandone lo status originario.

I documenti di cui ci occupiamo in questa breve disamina sono:

- **CERTIFICATO DI CONFORMITA'**
- **CARTA DI CIRCOLAZIONE**
- **CERTIFICATO DI PROPRIETA'**

### 2.1 IL CERTIFICATO DI CONFORMITA'

Per ogni veicolo, una volta omologato il prototipo, il costruttore è autorizzato a rilasciare per ogni esemplare, una DICHIARAZIONE DI CONFORMITA', nella quale in pratica si attesta che quel singolo veicolo è conforme al prototipo omologato, ex artt. 76 C.d.S. e 234, 235 Reg..

Per tanto, il veicolo al termine del suo assemblaggio, riceve il suo "certificato di nascita". Infatti la casa costruttrice registra tutti i dati identificativi sul "CERTIFICATO DI CONFORMITA'", conosciuto anche come dichiarazione di conformità.

Nei rapporti commerciali la dichiarazione di conformità, non è solo un documento del veicolo ma è il veicolo stesso, nel senso che è ciò che viene acquistato e pagato alla fabbrica, prima che il veicolo venga materialmente spedito e consegnato.

Ogni casa costruttrice ha una rete di vendita costituita da suoi concessionari e solo a loro vende i veicoli, trasmettendo le dichiarazioni di conformità, che vengono depositate in banca, in attesa della loro vendita.

Purtroppo tali documenti non sono soggetti ad uno standard o a regole comuni, ogni casa costruttrice utilizza un proprio modello che solo in alcuni casi è dotato di sistemi di sicurezza antifalsificazione.

### 2.2. CARTA DI CIRCOLAZIONE

Ogni concessionario ufficiale della rete di vendita autorizzata dalla casa costruttrice, trovato l'acquirente, per consentirgli di circolare sulla rete stradale deve provvedere all'immatricolazione del veicolo.

Per l'immatricolazione in Italia occorre presentare ad un qualsiasi Ufficio Provinciale del Dipartimento Trasporti Terrestri (ex M.C.T.C.) presente sul territorio nazionale, salvo contrarie disposizioni per l'immatricolazione di talune categorie di veicoli, la seguente documentazione:

- domanda di immatricolazione;
- dichiarazione di conformità del veicolo;
- certificato di residenza dell'acquirente o autocertificazione;
- ricevuta di versamento quale pagamento delle somme previste.

La pratica di immatricolazione potrebbe essere curata direttamente dal concessionario o dall'acquirente, ma normalmente viene affidata ad agenzie specializzate nel disbrigo di pratiche automobilistiche.

Ad immatricolazione avvenuta, la motorizzazione abbina al veicolo le targhe prescritte e la carta di circolazione, con le quali è possibile circolare previo pagamento della tassa di proprietà e di copertura assicurativa per la R.C. auto.

La stessa prassi avviene più o meno in tutti gli stati del mondo.

Per quanto attiene le carte di circolazione, possiamo fare riferimento sia alle convenzioni internazionali che alle direttive comunitarie in materia atte a disciplinare "regole" comuni cui tutti gli Stati aderenti devono attenersi ed uniformarsi all'atto del rilascio di tali documenti.

La normativa internazionale di riferimento è la seguente:-

- convenzione internazionale per la circolazione degli autoveicoli di Parigi del 24 aprile 1926;
- convenzione Internazionale stipulata a Ginevra del 19 settembre 1949;
- convenzioni Internazionali stipulate a Vienna l'8 novembre 1968.
- Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli
- Direttiva 2003/127/CEE del Consiglio, del 23 dicembre 2003
- *DECRETO 19 novembre 2004 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, Recepimento della direttiva 2003/127/CE della Commissione del 23 dicembre 2003 che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.*

Tale normativa, tutta pubblicata nel sito [www.vehicle-documents.it](http://www.vehicle-documents.it), fissa le caratteristiche che deve avere il documento, il contenuto e, per quanto riguarda la normativa comunitaria, i sistemi di sicurezza antifalsificazione.

### **2.3.CERTIFICATO DI PROPRIETA'**

Per acquisire la proprietà del veicolo, occorre procedere alla registrazione al P.R.A., (Pubblico Registro Automobilistico).

Per ottenere la registrazione, occorre produrre al P.R.A. entro 60 gg dall'immatricolazione:

- atto di vendita, con firma del concessionario, autenticata da un notaio.

L'atto di proprietà viene iscritto al P.R.A., che rilascia il certificato di proprietà (CdP).

**Il Certificato di Proprietà (CdP)** è quel documento che il P.R.A. rilascia in seguito alla riforma del 1992 per ogni mezzo iscritto nei suoi archivi (D.M. 514/92). Tale documento ha sostituito il foglio complementare.

Il CdP riporta:

- il numero di targa
- i principali dati relativi al veicolo
- i dati dell'intestatario
- i gravami, le ipoteche e le annotazioni riguardanti il veicolo.

Anche per questo documento non possiamo contare su regole comuni, infatti nella maggioranza degli stati questo tipo di documento non esiste in quanto non previsto dalla legislazione interna, così come non se ne fa cenno nella normativa internazionale.

### 3. TECNICHE DI RICICLAGGIO CON FALSA DOCUMENTAZIONE

Diverse sono le tecniche che consentono ad una organizzazione criminale di riciclare un veicolo di provenienza illecita, per la verità non sempre è necessario utilizzare falsa documentazione, di fatti il **“tarocco classico”**, **ancora oggi la tecnica più diffusa, prevede l'utilizzo di dati identificativi e di documentazione originale proveniente da altro veicolo ridotto in condizioni di relitto per grave incidente stradale** e quindi non riparabile o di cui non è conveniente la riparazione.

Quando invece non si dispone di veicoli incidentati bisogna necessariamente utilizzare della documentazione falsa, questo avviene principalmente per le seguenti tecniche:-

- Immatricolazione di un veicolo rubato con falsa dichiarazione di conformità (nuovo)
- Immatricolazione di un veicolo rubato con falsa documentazione estera (usato)
- Uso di targhe e documenti falsi esteri

#### 3.1 IMMATRICOLAZIONE CON FALSA DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'

Come si è detto, ogni casa costruttrice ha un proprio modulo di dichiarazione di conformità, conosciuto abbastanza bene dai Pubblici Ufficiali che operano nel settore delle immatricolazioni, che dispongono altresì di modelli in fac-simile per esigenze strettamente operative.

Per poter trarre in inganno gli addetti ai lavori, è perciò necessario disporre di moduli apparentemente identici per modello, tipo di carta, colore, stampa ecc. a quelli originali. Occorre quindi una buona tecnica di falsificazione che viene solitamente realizzata attraverso compiacenti e collusi tipografi esperti nella materia e che, generalmente, sono dediti anche ad altri tipi di realizzazioni sempre nel campo del falso documentale.

In presenza di un vasto traffico di veicoli rubati, si può verificare che l'organizzazione disponga di una tipografia. In altri casi i moduli sono in vendita, ed il loro prezzo è variabile rispetto al modello del veicolo da “trattare”.

Quindi l'organizzazione, che dispone di falsa dichiarazione di conformità, ruba o fa rubare, un veicolo nuovissimo, a volte non ancora immatricolato (furti presso le concessionarie).

Il documento viene compilato come se il veicolo rubato provenisse dalla fabbrica, su di esso vengono trascritti tutti i dati corrispondenti al veicolo di cui si dispone, il numero di telaio viene trascritto con minime variazioni, alterando una o due cifre, modificando possibilmente cifre come 3 - 8 - 6 - 9, che consentono una più facile contraffazione del telaio punzonato sul veicolo.

Da tener presente che il personale del D.T.T. ove viene chiesta l'immatricolazione, lavora esclusivamente con la documentazione cartacea, senza che sia previsto di visionare il veicolo. E' per questo motivo che esiste una “tecnica” simile a quella che stiamo trattando, con la quale è possibile effettuare un'immatricolazione con falsa dichiarazione di conformità, senza che il veicolo esista, infatti tutti i dati necessari alla compilazione della falsa dichiarazione di conformità sono di fantasia.

Ottenuta l'immatricolazione, quindi targhe e carta di circolazione originali, il veicolo se pur inesistente viene assicurato contro il furto e dopo qualche tempo se ne denuncia la sparizione incassando il premio dall'assicurazione.

Attualmente, in Italia, questa tecnica di riciclaggio è poco utilizzata in quanto dal 1994, è stata adottata una procedura antifalsificazione delle dichiarazioni di conformità, basata su un meccanismo molto semplice ed efficace.

Il CED della M.C.T.C., oggi D.T.T., assegna una serie di codici composti da sei caratteri alfanumerici ad ogni casa costruttrice, e li trasmette ai relativi elaboratori centrali con procedura automatica di file-trasfert.

Quindi gli elaboratori delle case costruttrici:

- a. abbinano i codici ricevuti, ai veicoli che vengono immessi sul mercato;
- b. stampano i codici sulle dichiarazioni di conformità;
- c. trasmettono al CED della D.T.T., ogni notte, gli abbinamenti CODICE- TELAIO-OMOLOGAZIONE;

Tutti questi dati vengono depositati in un "ARCHIVIO DEI VEICOLI DA IMMATRICOLARE".

Quando l'ufficio della motorizzazione procede ad immatricolare il veicolo non dovrà fare altro che digitare il predetto codice, automaticamente l'elaboratore farà comparire sia il numero di telaio che l'omologazione. Se si tratta degli stessi dati contenuti nella dichiarazione di conformità la procedura è corretta e l'iter di immatricolazione può proseguire, altrimenti si tratta di una dichiarazione di conformità falsa.

### **3.2 IMMATRICOLAZIONE CON FALSA DOCUMENTAZIONE ESTERA**

Questa tecnica, attualmente la più utilizzata, presuppone la disponibilità di falsa documentazione estera che viene prodotta sostanzialmente in due modi:-

- viene riprodotto il documento in modo integrale, attraverso procedura di stampa, fotocopiatura o computerizzata;-
- si dispone di documenti originali rubati in bianco presso gli uffici competenti, i quali vengono falsamente compilati.

I dati utilizzati possono essere rilevati da veicolo inesistente quindi di fantasia, o da veicolo effettivamente esistente ma immatricolato in altro stato (DOPPIONE), purchè non si tratti di uno Stato aderente al sistema E.U.C.A.R.S..

Eucaris ( European Car and Driving Licence Information System ) è un sistema che interconnette le banche dati di diversi paesi (attualmente 20) relative ai veicoli immatricolati e alle patenti di guida e quelle dei veicoli e documenti da ricercare, in modo da consentire la verifica sulla corrispondenza dei dati effettivi al momento della nazionalizzazione dei veicoli e la loro lecita provenienza.

I documenti così prodotti:

- carta di circolazione
- falsa dichiarazione di importazione
- scheda tecnica

vengono tradotti, e tutta la documentazione viene presentata al D.T.T, che provvede alla nazionalizzazione del veicolo e alla sua immatricolazione, rilasciando targhe e carta di circolazione originali.

All'organizzazione che dispone dei predetti documenti originali e regolarmente rilasciati dall'ufficio competente, basterà rubare un veicolo a cui abbinerà i dati di identificazione trascritti sui documenti.

Tale tecnica risulta molto utilizzata in quanto gli addetti agli uffici del D.T.T. non dispongono di conoscenze e strumentazioni che gli consenta di verificare la documentazione estera esibita, nè svolgono alcun tipo di accertamento, salvo in particolari casi sospetti, avvalendosi degli Uffici periferici della Polizia Stradale.

### **3.3 USO DI TARGHE E DOCUMENTI ESTERI FALSI**

Si tratta di veicoli messi in circolazione con targhe e documenti falsi destinati quasi esclusivamente al mercato estero, in quanto per le peculiarità che presentano non sono registrabili in Italia e di conseguenza non risultano commerciabili.

Questa è la tecnica maggiormente riscontrabile e verificabile da un controllo generico su strada, facilmente individuabile attraverso la conoscenza di alcune nozioni di base.

Nel corso del controllo potremmo trovarci di fronte ad un veicolo destinato all'estero, ossia che dopo il furto sta per essere definitivamente esportato, oppure ad un veicolo riciclato destinato a circolare in Italia.

#### **3.3.A VEICOLI DESTINATI ALL'ESTERO**

Nel caso dei veicoli destinati all'estero, si tratta di dotare il veicolo rubato di false targhe e documenti per consentire di lasciare rapidamente il territorio nazionale.

Il numero di telaio di solito rimane invariato, in quanto il veicolo rubato a poche ore dal furto lascia il territorio nazionale, a quel punto la denuncia di furto non è ancora stata formalizzata e comunque sicuramente non inserita allo S.D.I., solo se passano diversi giorni dal momento del furto l'organizzazione procede alla contraffazione del telaio.

#### **3.3.B VEICOLI DESTINATI ALL'ITALIA**

Nel caso di veicoli destinati al mercato italiano, ossia che circolano sul nostro territorio, in questa sede si farà cenno ad tecnica molto usata tra slavi, albanesi, rumeni, moldavi ed altri extracomunitari domiciliati temporaneamente in Italia. Questi veicoli sono destinati all'uso personale, non sono commerciabili e sono cedibili solo ed esclusivamente a persone a conoscenza dell'effettiva provenienza illecita del veicolo stesso.

Vengono rubati preferibilmente veicoli di immatricolazione estera, il furto a volte avviene appena oltre frontiera oppure, come spesso accade, sul territorio nazionale, quindi muniti di falsi documenti di altro paese, ex iugoslavia, albania, Francia, Romania, Moldavia circolano "regolarmente" in Italia nella maggior parte dei casi senza modificare il numero di telaio o con la modifica di uno o due caratteri della composizione alfanumerica.

Fatto il "lavoro" sul telaio il veicolo viene dotato di falsa carta di circolazione e targhe di solito improprie, ossia originali ma in origine appartenenti ad altro veicolo.

Ciò che dovremo verificare sul telaio sarà la presenza di qualsiasi anomalia dei caratteri alfanumerici che compongono la punzonatura del codice identificativo del telaio. La nostra attenzione dovrà soffermarsi in particolare su quei caratteri numerici che possono derivare dalla originaria preesistenza di altre cifre che ovviamente saranno state alterate.

Senza escludere altre possibilità che richiedono da parte dei contraffattori una maggiore abilità, si tenga presente quanto segue:

- l'originaria cifra 1 potrà facilmente diventare un 4
- l'originaria cifra 3 potrà facilmente diventare un 8
- l'originaria cifra 5 potrà facilmente diventare un 6
- l'originaria cifra 2 con qualche accorgimento potrà diventare un 8

## 4. IL CONTROLLO DEI DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE

Le tecniche per il controllo dei documenti utilizzati in questi casi sono naturalmente le stesse che utilizziamo per tutti gli altri documenti, in particolare:-

1. Verifica tecniche di stampa - Verifica del numero di stampato
2. Verifica sistemi di sicurezza

Naturalmente, per operare in tal senso, sono indispensabili conoscenze, seppure sommarie, delle tecniche che ci consentono il controllo dei documenti esibiti. Pur con le notevoli difficoltà solitamente dovute ad un'inadeguatezza della strumentazione posseduta e soprattutto all'enorme mole, natura, e modelli di documenti che ci capita di controllare, non potendo colmare del tutto queste lacune dobbiamo sempre necessariamente utilizzare il nostro istinto, l'intuito e l'esperienza, fattori essenziali per questa particolare attività operativa.

### 4.1 VERIFICA DELLE TECNICHE DI STAMPA

Determinante in questo tipo di controllo la conoscenza delle tecniche di stampa, al fine di determinare se un documento è stato prodotto con stampe appropriate o, come spesso accade con i falsi, con stampe "artigianali".

Quando si stampa un documento originale, di solito, non viene mai utilizzata una sola tecnica di stampa. Questo da una parte rende più sicuro il documento dall'altra facilita il suo controllo. Si consideri che la stragrande maggioranza dei documenti contraffatti viene prodotto con stampe "artigianali" utilizzando banali stampanti a getto d'inchiostro o a toner, metodi questi mai utilizzati negli originali se non per la compilazione del documento (dati variabili). Il controllo va effettuato su:

- Stampa di fondo (fondo di sicurezza)
- Microscritture
- Sovrastampa (scritture fisse)
- Numero di stampato

Per la stampa di un documento originale vengono utilizzate le seguenti tecniche:

- **Stampa litografica (o offset)**
  - Stampa di fondo (fondo di sicurezza)
  - Sovrastampa (scritture fisse)
  - Microscritture
- **Stampa tipografica (o rilievografica)**
  - Numero di stampato
- **Stampa calcografica (o con matrice in incavo)**
  - Stampe di sicurezza
  - Microscritture
- **Stampa a iride**
  - Stampa di fondo (fondo di sicurezza)

A differenza dei documenti originali, i falsi, vengono solitamente prodotti con tecniche di stampa artigianali solitamente si tratta di:-

- **Stampa a getto d'inchiostro**
- **Laser a toner**

Nei falsi la stampa a getto d'inchiostro o a toner viene utilizzata per stampare l'intero documento, cosa che negli originali, salvo pochissime eccezioni, non è possibile.

Nel verificare un documento FALSO stampato interamente con tecniche artigianali, i punti di verifica non riguardano mai la foto del titolare o la compilazione, in quanto queste due parti possono essere stampate con queste tecniche anche in documenti originali. Prenderemo quindi in considerazione:-

1. La stampa di fondo (fondo di sicurezza)
2. Microscritture
3. La sovrastampa (scritture fisse)
4. Numero di stampato

## **VERIFICA DEL NUMERO DI STAMPATO**

Nei documenti originali il numero di stampato viene sempre apposto con tecnica tipografica. Ciò è dovuto all'utilizzo di numeratori metallici necessari per apporre sul documento un numero progressivo.

Quella tipografica è fra le più antiche tecniche di stampa. Dal nome si può ben comprendere la tipologia di stampa. Si tratta infatti di una matrice in *rilievo* che, dopo essere stata bagnata di inchiostro, viene sottoposta mediante pressione a contatto con il supporto cartaceo depositando l'inchiostro su di esso.

Semplificando molto si può dire che la tecnica tipografica è equivalente alla metodologia di apposizione dei timbri a mano, dove la matrice in rilievo è il timbro stesso che, bagnato nel tampone, deposita sulla carta l'impronta.

Per trasferire l'inchiostro dalla matrice alla carta occorre imprimere una notevole pressione. Questa pressione determina due peculiarità che permettono di riconoscere la tecnica di stampa. Queste sono:

- L'inchiostro, depositandosi sulla carta, per effetto della pressione rimane più accumulato ai bordi del carattere, si avranno quindi dei contorni grossi, mal definiti.
- Nel lato opposto alla stampa la carta rimane impressa. Questa caratteristica è rilevabile sia al tatto che all'osservazione a luce radente. La luce, in questo modo, determina una ombreggiatura della carta sottoposta a pressione.

I margini pressati sono visibili generalmente con un contafili o una lente d'ingrandimento con capacità di ampliare l'immagine da sei a dieci volte. Una attenta verifica del numero di stampato consente anche di scoprire eventuali alterazioni dovute all'utilizzo di documenti rubati in bianco.

## 4.2. VERIFICA DEI SISTEMI DI SICUREZZA

Tutti, o quasi tutti gli Stati combattono la loro battaglia contro i falsari dotando i loro documenti di sistemi che rendano se non impossibile difficile la falsificazione, negli ultimi anni, diversi paesi, anche quelli più arretrati che continuavano ad emettere documenti di prima generazione, si sono attrezzati attraverso l'emissione di nuovi documenti con discreti sistemi di sicurezza.

I paesi più tecnologicamente avanzati utilizzano già sistemi di sicurezza di seconda generazione, e alcune ditte specializzate con sede negli Stati Uniti ed in Europa sono in grado di vendere tale tecnologia a tutti coloro che ne fanno richiesta.

E' grazie a questi sistemi studiati ed affinati nel tempo che i documenti attuali sono sempre più di difficile imitazione e quindi falsificazione, a volte il falsario è in così grave difficoltà che preferisce non tentare neppure l'imitazione di questi sistemi.

In realtà tutto questo lavoro diventa praticamente inutile se l'operatore di polizia non è in grado di riconoscere di quali sistemi di sicurezza è dotato il documento che sta controllando e se si tratta di sistemi genuini.

Attualmente per convenzione vengono classificati tre livelli di sicurezza, il livello è considerato in relazione alla facilità di riconoscimento degli elementi di sicurezza e non alla sua efficacia, i livelli sono:

**1° LIVELLO** - Riconoscibili **SENZA L'AUSILIO DI MEZZI SPECIALI**, all'atto del controllo e sufficiente toccare, guardare con attenzione, muovere il documento;-

**2° LIVELLO** - Riconoscibili **CON L'AUSILIO DI OPPORTUNE ATTREZZATURE SEMPLICI**, ad esempio lente d'ingrandimento, lampada U.V.;-

**3° LIVELLO** - Riconoscibili solo **CON INDAGINI ACCURATE E APPARECCHIATURE SPECIFICHE**, ad esempio microscopio, video comparatore spettrale;-

Vediamo quali sono i principali sistemi di sicurezza attualmente utilizzati nei documenti di circolazione, in particolare quelli emessi dagli stati della U.E., in quanto la normativa comunitaria detta alcune prescrizioni.

La Direttiva 2003/127/CEE del Consiglio, del 23 dicembre 2003 che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, per quanto attiene il FORMATO CARTACEO stabilisce che la carta utilizzata per la parte I della carta di circolazione deve essere protetta contro le falsificazioni utilizzando almeno due delle seguenti tecniche:

- segni grafici,
- filigrana,
- fibre fluorescenti, oppure stampa fluorescente.

La norma prescrive che a loro discrezione gli Stati membri possono introdurre ulteriori elementi di sicurezza.

Per quanto attiene il nuovo formato CARD, vengono previsti i seguenti sistemi di sicurezza:

- microscrittura,
- guilloche\*,
- stampa a iride,
- incisione laser,
- inchiostro fluorescente a raggi UV,
- inchiostri variabili ottici — colorazione diversa a seconda dell'angolo di incidenza\*,
- inchiostri variabili ottici — colorazione diversa a seconda della temperatura\*,
- ologrammi\*,
- immagini variabili incise al laser,
- immagini ottico-variabili.

A loro discrezione gli Stati membri possono introdurre ulteriori elementi di sicurezza.

Di norma, le tecniche contrassegnate da un asterisco sono da preferire in quanto permettono agli agenti abilitati di verificare la validità del documento senza utilizzare alcun sistema particolare.

La verifica dei sistemi di sicurezza da parte dell'operatore su strada consente di determinare l'originalità o meno del documento, e quindi di approfondire la verifica sui dati di identificazione del veicolo che si sta controllando.

Nell'eseguire il controllo di un documento è indispensabile utilizzare un'attrezzatura adeguata che consenta di verificare le esatte caratteristiche del documento ed i suoi sistemi di sicurezza e quindi le eventuali falsificazioni.

E' sufficiente utilizzare strumentazione semplice ma efficace che dia la possibilità di effettuare controlli veloci e sicuri, l'operatore dovrà disporre almeno di:

- LAMPADA DI WOOD
- LENTE CONTAFILI
- MICROSCOPIO PORTATILE O TASCABILE

Vedremo in seguito come l'attività operativa è agevolata anche dalla possibilità di utilizzare Banche dati dove è possibile prendere visione del documento e dei relativi sistemi di sicurezza antifalsificazione.

Per chi invece vuole approfondire questa particolare materia può farlo consultando il testo dal titolo "IL FALSO DOCUMENTALE IL CONTROLLO DEL CONDUCENTE STRANIERO" edito da Maggioli.

Per concludere questa parte una raccomandazione che non ci stanchiamo mai di fare.

Nel compilare un verbale di sequestro, un'annotazione o una comunicazione di reato, non indicate mai, in modo specifico, gli elementi di falsità scoperti, questo non fa altro che agevolare il lavoro del falsario.

## 5. IL CONTROLLO DEL V.I.N. (VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER)

Appena terminato il controllo documentale si passa alla verifica dei dati identificativi, un'attività molto importante nel quadro generale del contrasto ai reati di furto, ricettazione e riciclaggio di veicoli stradali e componenti di essi ad opera di organizzazioni criminali.

Spesso, brillanti operazioni di polizia sono scaturite dall'attività delle pattuglie presenti sul territorio le quali, durante l'attento esame dei documenti di circolazione constatavano che non vi era rispondenza alcuna tra determinati dati, ed il veicolo cui avrebbero dovuto essere abbinati.

E' importante, infatti, per tutti gli operatori di polizia conoscere e riconoscere, anche sommariamente, quali sono e come sono realizzati tecnicamente i dati identificativi sia sul veicolo che sui documenti che necessariamente, ed obbligatoriamente, devono accompagnarlo.

Si tenga presente che nel corso della verifica dei dati identificativi del veicolo, l'operatore di polizia procede in virtù del disposto di cui all'Art. 192 C.d.S., che lo autorizza ad ispezionare il veicolo, per verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo medesimo.

Qualora nel corso dell'ispezione insorgano dubbi circa la genuinità dei documenti di circolazione o degli identificativi, si procederà all'accompagnamento del veicolo e del soggetto che lo conduceva, presso il Reparto di appartenenza per procedere a più approfondita attività di indagine, volta all'identificazione del veicolo per stabilirne la lecita o illecita provenienza.

In tali contesti operativi, a parere di chi scrive, è sempre bene documentare l'attività d'ispezione tramite redazione di verbale delle operazioni compiute che sarà necessario per il proseguo dell'attività d'indagine.

E' importante che l'operatore su strada sappia cogliere, ed immediatamente valutare, circostanze anomale scaturite nel corso di un normale controllo.

In effetti il controllo andrebbe suddiviso in tre momenti:-

- a. Ispezione visiva esterna ed interna del veicolo;
- b. Controllo documentale;
- c. Controllo dei dati di identificazione;

L'alterazione dei dati identificativi nei veicoli stradali, rientra nel novero di quelle attività che hanno come fine ultimo quello di dissimulare la illecita provenienza dei veicoli stessi.

La semplice contraffazione, asportazione, sostituzione, alterazione, cancellazione o comunque l'illeggibilità della targhetta identificativa o del numero di telaio, secondo l'Art.74 del vigente Codice della Strada, è punita con una sanzione amministrativa laddove dette condotte non siano da porre in relazione ai reati di ricettazione e riciclaggio (Art.648, 648 bis c.p.).

Nonostante la capillare azione di controllo messa in atto dalle forze di polizia e dagli Uffici Provinciali del D.T.T., il fenomeno di dissimulazione perdura tanto da raggiungere livelli di portata ormai internazionale riguardo al traffico di veicoli di illecita provenienza.

Presupposto necessario per svolgere accertamenti approfonditi sul V.I.N. di un veicolo, è che sussista un fondato sospetto di ritenere che l'auto, il trattore stradale il semirimorchio, ecc., che abbiamo di fronte, sia stato oggetto di dissimulazione circa la illecita provenienza e che si tratti quindi un "tarocco", ossia di un veicolo diverso da quello di cui ai dati identificativi.

### **5.3.a ASPETTI SINTOMATICI DA RICONDURRE ALL'ALTERAZIONE DEL V.I.N.**

Nel corso di un posto di controllo su strada o durante un'attività di indagine, il dubbio ed il fondato sospetto sulla genuinità del dato identificativo, viene ad ingenerarsi nell'operatore di polizia allorquando, si riscontrano sul veicolo talune anomalie quali:

- il dato identificativo risulta parzialmente leggibile a causa di abrasione, corrosione o altro;
- la targhetta identificativa su cui è riprodotto il numero di telaio risulta oggetto di manomissioni o sostituzioni;
- si notano tracce lavorazioni artigianali o di saldatura nelle immediate adiacenze della serie da esaminare
- la verniciatura nella parte in cui è impresso il numero di telaio non si presenta uniforme rispetto al resto della scocca;
- l'anno di immatricolazione della versione o modello non coincide con l'anno di prima immatricolazione;
- mancata rispondenza tra i dati rilevati sul veicolo e quelli riprodotti nei documenti di circolazione (codice carrozzeria, alimentazione, masse ecc.);
- presenza di taluni componenti o accessori relativi al mercato di destinazione del veicolo, senza che lo stesso risulti reimmatricolato in Italia per importazione (es. mancanza dell'indicatore di direzione laterale);
- mancanza di rispondenza tra l'identificativo punzonato sulla scocca e quello rilevato dall'eventuale presenza di identicar, o sistema analogo, sulle cristallerie;
- mancata corrispondenza tra l'anno di prima immatricolazione e l'anno di produzione delle cristallerie e dei dispositivi di ritenuta, limitatamente all'eventualità in cui detti componenti siano stati prodotti dopo l'anno di prima immatricolazione del veicolo e lo stesso non è stato oggetto di radicali modifiche o riparazioni che hanno reso necessaria la sostituzione di pezzi.

Queste circostanze, e molte altre ancora connesse con le condizioni di utilizzo o di proprietà del veicolo, possono rendere pienamente legittimo un approfondimento degli accertamenti circa la genuinità del dato identificativo e la provenienza del veicolo. A parere di chi scrive è sempre sconsigliabile procedere a "campione" ad interventi tecnici sugli identificativi dei veicoli, poichè la natura stessa degli interventi, potrebbe danneggiare irrimediabilmente il veicolo senza la sussistenza di elementi sintomatici.

Per l'attività di analisi del dato identificativo, è consigliabile servirsi di una lente d'ingrandimento e/o di un microscopio portatile, sarà anche utile disporre di una piccola torcia elettrica che, oltre a permetterci una migliore visione del codice identificativo, ci

consentirà di esaminare il particolare alla luce radente, ciò potrà mettere in evidenza sulle superfici circostanti la punzonatura rilevi o avvallamenti che potrebbero essere dovuti alla presenza di stuccature o di incrostazioni di vernice. La presenza di elementi di questo genere sarà sicuramente riconducibile ad un'alterazione. Una volta che sarà stato individuato l'elemento alterato, per risalire alla cifra che era impressa in origine non avremo che nove possibilità. Quindi non dovremmo avere problemi a risalire al proprietario del veicolo consultando l'archivio informatizzato dei veicoli rubati.

Mentre è consigliabile, per un eventuale approfondimento, rivolgersi sempre e costantemente a personale esperto nel controllo e nella rigenerazione delle matricole.

## 6. SUPPORTI OPERATIVI

Come si è già detto, si può correttamente affermare che ogni documento ha, all'origine, proprie caratteristiche di realizzazione che lo rendono unico; per questo motivo il controllo dei documenti od anche della semplice targa di un automezzo straniero può rivelarsi un'operazione quasi impossibile, se si considera la quantità dei documenti in circolazione.

Per nostra fortuna c'è chi ha pensato di pubblicare delle raccolte di documenti la cui consultazione agevola di molto la nostra attività.

Un'ulteriore grosso aiuto deriva dalla consultazione delle varie banche dati che consentono una verifica immediata di persone veicoli e documenti.

### 6.1 BANCA DATI DOC

La Banca Dati Doc. è uno strumento di informazione utile a coloro che si occupano della frode documentale e della lotta al traffico illecito dei veicoli, ma anche a tutti coloro che nel corso del normale servizio si trovano a dover controllare un documento di guida emesso da uno stato estero, in sostanza si tratta di una pubblicazione che consente, in fase di controllo, di accertare la genuinità dei documenti esibiti.

Attualmente la Banca Dati Doc. è realizzata su un'archivio generale composto da 48.000 immagini, di cui 5.600 edite e contiene le illustrazioni di entrambi i lati delle patenti nazionali di guida, dei permessi internazionali di guida, delle carte di circolazione e targhe di immatricolazione, accompagnate dalla loro descrizione completa, comprese le caratteristiche di sicurezza (numero seriale, filigrana, reazioni alla luce ultravioletta, ologrammi ecc).

La Banca dati Doc è consultabile attraverso il sito [www.vehicle-documents.it](http://www.vehicle-documents.it), ed è strutturata e suddivisa nelle seguenti sezioni documentali:

- **Continenti:** Sono le pagine di accesso ai vari stati, qui è possibile verificare l'elenco delle nazioni trattate e cliccando sulla relativa bandiera accedere nelle sezioni iniziali di ogni singolo stato denominare sezioni START. L'accesso ed il servizio è assolutamente **GRATUITO**.
- **Start:** Sono le sezioni iniziali di ogni singolo stato, punto di accesso alle varie schede dei singoli documenti, contengono notizie di carattere generale sulla nazione selezionata, e sui documenti emessi, presenti o meno nell'archivio. Nelle sezioni START sono inserite, notizie sui singoli documenti, circolari, indirizzi utili e quant'altro interessa quella singola nazione e i documenti da essa emessi. Per quanto riguarda le nazioni di maggior interesse potrete trovare notizie, informazioni ed immagini sulle targhe e assicurazione dei veicoli. L'accesso ed il servizio è assolutamente **GRATUITO**.
- **Schede:** All'interno delle varie schede sono trattati i singoli documenti. La prima parte è dedicata alla loro descrizione con indicazioni circa la versione, le dimensioni, l'ufficio emittente ecc., seguono le immagini fronte/retro, le immagini dei particolari e dei sistemi di sicurezza disponibili, ogni immagine è descritta ed

accompagnata da altre notizie d'interesse e dalla relativa normativa disciplinare connessa. Per accedere alle schede e visionare i documenti è necessaria la certificazione, che avviene tramite abbonamento.

- **Consigli e modalità di controllo documentale:** In questa sezione si trovano indicazioni, consigli e la CHECK - LIST, che consentono di procedere ad un serio controllo documentale. Le informazioni contenute nelle sottosezioni:
  - STAMPATO
  - TIMBRI
  - FOTO
  - STRUMENTI PER L'ANALISI E VERIFICA
  - CODICI DI CONTROLLO
  - ARCHIVI - BANCHE DATI - SOFTWARE

consentono di attuare una corretta procedura da seguire in caso di controllo documentale. L'accesso ed il servizio è assolutamente **GRATUITO**.

- **Antifalsificazione:** contiene notizie sui sistemi di sicurezza antifalsificazione. Ulteriori informazioni sono contenute nelle sottosezioni di:
  - CERTIFICAZIONI DI FALSITA'
  - SEGGNALAZIONE FALSI
  - FALSI DI FANTASIA
  - FALSI INTERNET

L'accesso ed il servizio è assolutamente **GRATUITO**.

## 6.2 EU.V.I.D.

EU.VID nasce dal progetto denominato "Depliant dell'Identificazione del Veicolo a motore" pubblicato nel 2000 dalla Polizia di Confine Bavarese con l'aiuto di BKA [Bundeskriminalamt - Ufficio Federale di Investigazione Criminale). Si trattava di schede ove venivano raccolti i dati identificativi relativi ai vari veicoli al fine di agevolare il controllo e l'identificazione degli stessi.

Successivamente, nell'autunno 2000 su iniziativa dell'Ufficio criminale regionale di Baviera è stato costituito il gruppo di lavoro "EuFID" Europäische Fahrzeug Identifizierungs Datei" ovvero "Fascicolo europeo per l'identificazione di veicoli". Ne facevano parte rappresentanti dei servizi responsabili del Ministero degli Interni della Repubblica austriaca, dei Comandi della gendarmeria regionale del Niederoesterreich e del Burgenland, dell'Ufficio criminale regionale del Baden-Württemberg e dell'Ufficio di Polizia criminale federale di Wiesbaden, i quali si sono occupati della produzione di documentazione relativa all'identificazione di veicoli sia in Germania che in Austria.

Dall'estate 2001, l'EuFID conta anche sulla collaborazione di rappresentanti della Polizia Stradale italiana, nonché dell'Interpol di Stoccolma. In tal modo, è stato possibile ampliare l'offerta dei produttori di veicoli contenuti nella documentazione relativa all'identificazione di veicoli, fornendo dati il più aggiornati possibile.

Vista l'utilità del sistema, successivamente l'iniziativa è stata sposata da Europol così il lavoro iniziato dei colleghi tedeschi ed austriaci e ampliato con l'aiuto di altre polizie europee, è stato pubblicato in un CD tradotto attualmente in cinque lingue e distribuito a tutte le polizie degli stati membri della U.E..

EU.VID viene aggiornato e distribuito una volta l'anno, l'ultima versione nel 2004, distribuita nei primi mesi del 2005, tra l'altro, contiene materiale relativo ai motoveicoli prodotti da alcune case costruttrici italiane quali Ducati ed Aprila. Da questa versione, per la realizzazione delle nuove schede è al lavoro un gruppo formato da appartenenti alla Polizia Stradale italiana, in particolare di Rimini, Bolzano e Torino, coordinati dalla Divisione III di Polizia Giudiziaria nell'ambito del Servizio Polizia Stradale. In particolare per la realizzazione tecnica delle schede, escluso FIAT ed IVECO, è stato chiamato lo scrivente.

Il software viene divulgato in duplice versione:

- BLU': contiene, tra l'altro l'ubicazione dei dati di identificazione dei veicoli ed è destinata alla consultazione ordinaria da parte delle Forze di Polizia;-
- ROSSA: disponibile solo in lingua tedesca, conterrà dati riservati, per tanto la sua diffusione sarà molto limitata.

Il contenuto della versione blu è stato riversato nella rete intranet della Polizia di Stato, quindi è visionabile da tutti gli uffici collegati in rete.

La versioni più recenti contiene le seguenti schede:-

- 27 case costruttrici di autovetture
- 11 case costruttrici di moto e ciclomotori
- 8 case costruttrici di autocarri
- 4 case costruttrici di macchine operatrici
- 43 stati (carte di circolazione)

### **6.3 BLANCO DOC DATABASE**

Europol, allo scopo di contrastare i traffici illeciti d'autovetture immatricolate in uno stato estero mediante l'utilizzazione di documentazione di circolazione falsificata con stampati rubati in bianco, ha realizzato il BLANCO DOC DATABASE, contenente le serie alfanumeriche dei documenti di circolazione trafugati in bianco trasmessi ufficialmente ad EUROPOL da Belgio, Estonia, Germania, Francia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo e Ungheria.

Il data base, oltre ad essere un utile strumento per gli operatori di polizia impegnati nel settore dei furti e dei traffici illeciti di veicoli, rappresenta per gli uffici provinciali del Dipartimento dei Trasporti Terrestri un prezioso ausilio nella verifica dell'autenticità dei documenti esibiti per la nazionalizzazione. Per tale motivo, su disposizione del Ministero dell'Interno Direzione Centrale Polizia Stradale, copia di detto CD-ROM è stata recapitata agli accennati uffici del D.T.T. dalle locali Squadre di P.G. della Polizia Stradale, il cui responsabile - prendendo contatti diretti con il funzionario responsabile del settore delle nazionalizzazioni - si renderà disponibile a ricevere eventuali segnalazioni di rinvenimento di documentazione di dubbia autenticità.

Il data base in argomento è stato, poi, fornito alle Zone della Polizia di Frontiera, per l'ulteriore distribuzione ai dipendenti Settori interessati, al fine di rendere maggiormente efficace il controllo dei veicoli stranieri.

La versione 21.11.2002 è stata distribuita agli uffici interessati della Polstrada nel mese di giugno 2002, ma purtroppo non sono seguiti gli aggiornamenti, anche se bisogna dire che attualmente gli stessi dati, aggiornati in tempo reale, possono essere verificati attraverso il S.I.S. consultabile attraverso lo S.D.I.

#### **6.4 S.D.I. E S.I.S.**

Nell'attuale contesto, vuoi per la facilità di consultazione, vuoi per la rapidità della raccolta delle informazioni, le banche dati sono oggi giorno strumento indispensabile ed insostituibile per ogni attività di polizia giudiziaria.

La possibilità di accesso alle informazioni in tempo reale, sia che si tratti di accertare il dato sulla proprietà di un certo veicolo, sia che si tratti di consultare gli eventuali precedenti penali di un soggetto in fase di controllo, consente con tempi e modalità d'intervento inimmaginabili prima, di avere contezza circa lo "status" di quella cosa o quella persona. La capillare distribuzione sul territorio di terminali collegati alle banche dati, ed in particolare allo S.D.I., ha consentito una grandissima economia in termini di tempo nell'inserimento del dato, che viene immesso nel sistema informatizzato direttamente dall'Ufficio che lo ha raccolto, ad esempio, la denuncia di furto di un veicolo. Questa possibilità di inserimento da parte anche degli Uffici periferici, rende il dato immediatamente disponibile e consultabile in tempo reale da tutte le Forze di Polizia presenti sul territorio che, nel corso dell'attività istituzionale, potrebbero avere interesse ad interrogare nel sistema proprio quel determinato dato.

#### **SDI**

Il Sistema Di Indagine nasce da un ambizioso disegno di progettare un sistema interforze che permetta di avere a disposizione un'unica Banca Dati, dove i vari tipi di informazioni vengono alimentate in un unico formato da tutte le forze di polizia. Possono accedere allo SDI tutte le forze di Polizia Italiane.- Questo sistema va a sostituire il vecchio "Ced" la banca dati che forniva il supporto informatico per l'attività operativa delle Forze di Polizia ed assicurava la classificazione, l'analisi e la valutazione delle informazioni e dei dati significativi sia per la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, che per la prevenzione e la repressione dei reati. Nel 2001 con l'entrata in vigore di questo nuovo sistema è più facile la consultazione della Banca dati interforze tramite terminale da parte di tutti gli organi operativi ed investigativi. Il sistema consente di esplorare anche banche dati esterne collegate e permette di accedere ad una massa considerevole d'informazioni, tanto che l'utente, assistito da strumenti di ricerca particolarmente sofisticati, può svolgere sia ricerche specifiche su singoli fatti, sia ricerche integrate.

#### **S.I.S.**

L'Accordo di Schengen e la successiva Convenzione di Applicazione prevedono un sistema informatizzato per lo scambio di segnalazioni su persone ed oggetti al fine di preservare l'ordine e la sicurezza pubblica nel territorio delle Parti contraenti, in relazione

alla attuazione delle disposizioni sulla soppressione dei controlli alle frontiere e sulla libera circolazione delle persone nel territorio comune.

Il Sistema di Informazione Schengen - S.I.S. si compone di una unità centrale tecnica di supporto con sede a Strasburgo denominata **C.SIS** (**C**entral **S**ystem **I**nformation **S**chengen) e da una sezione nazionale, detta N.SIS (**N**ational **S**ystem **I**nformation **S**chengen), presso ciascuno degli Stati aderenti.

Grazie ad una articolata procedura automatizzata tale sistema consente di rendere disponibili le informazioni, relative a tassative categorie di dati previste dalla Convenzione, quelle di cui agli articoli da 95 a 100, in particolare per quanto riguarda la materia che stiamo trattando:

**a. autoveicoli rubati;**

**c. documenti in bianco ed intestati rubati o smarriti;**

Per quanto ci riguarda l'accesso al S.I.S. avviene attraverso lo S.D.I.

Come avete potuto notare da questa breve disamina, si tratta di una materia alquanto complessa, estremamente tecnica e che prevede delle conoscenze specifiche, tutte nozioni che potranno essere approfondite nell'ambito di specifici corsi che sin da ora mi rendo disponibile a tenere presso i vostri uffici.

Quello che spero è di aver lasciato in Voi una nuova consapevolezza ed un maggior interesse per una materia articolata e complessa come quella del falso documentale e del furto e riciclaggio dei veicoli, che interessa Noi tutti particolarmente da vicino, e che, per le particolari peculiarità e ripercussioni che mostra nel contesto sociale, non possiamo continuare ad ignorare.

Vi ringrazio per la vostra attenzione, ed invito tutti coloro che vorranno approfondire la materia a consultare il nostro sito [www.vehicle-documents.it](http://www.vehicle-documents.it), attraverso il quale sarò a vostra disposizione per ogni utile chiarimento e informazione.