

L'AUTOVEICOLO COME OGGETTO DI REATI PATRIMONIALI E COME MEZZO DI ATTIVITÀ DELITTUOSE (*)

L'argomento settoriale delle attività illecite connesse all'utilizzazione dei veicoli a motore va trattato nel quadro della vasta tematica offerta alla discussione della Conferenza, che in una prospettiva socio-giuridica globale considera tutti quei fenomeni della vita odierna i quali costituiscono la cosiddetta «civiltà dell'automobile». Invero, tutti questi fenomeni hanno dato origine a modelli culturali di larga diffusione, i quali sono stati adattati, con numerose applicazioni, sia alla formazione di costumanze e consuetudini accettate dalla generalità e riconosciute come valide dal diritto, sia alla elaborazione di talune specie di *modus operandi* che sono entrate in uso nel campo della criminalità ed in altre manifestazioni di devianza dalle regole di condotta ritenute socialmente producenti.

La generalizzazione dell'uso dei detti veicoli, soprattutto degli autoveicoli, ha portato masse di persone a vedere in essi uno strumento di espansione della propria personalità e questo concetto viene ad essere diversamente modellato fra coloro che intendono mantenersi negli schemi della legalità e dell'approvazione sociale, rispettivamente fra coloro che sono decisi a «vivere la loro vita» a tutti i costi, varcando gli argini del lecito e non preoccupandosi troppo del rischio di incorrere nelle relative sanzioni. Nella rappresentazione generale dei costi e benefici attinenti al possesso ed all'uso di tali veicoli si è sviluppata una mentalità di accettazione di tutti i rischi connessi, fra cui quelli della perdita o del danneggiamento in dipendenza di furti e di altri reati patrimoniali aventi per oggetto quei veicoli come beni. La consuetudine di lasciare i veicoli a motore in sosta sulle strade ed in altre aree di pubblico accesso è espressione di una simile mentalità dei proprietari e possessori, i quali preferiscono consapevolmente e senza un reale stato di necessità correre l'alea di manomissioni dolose o colpose, pur di godere di certe comodità e credono di difendersi abbastanza bene con mezzi di limitata efficienza e facilmente superabili (come i meccanismi antifurto) o con costose assicurazioni.

(*) Da *Atti* della XXXII conferenza del traffico e della circolazione, Stresa, 25-28 settembre 1975.

Tuttavia è doveroso combattere con mezzi adeguati il fenomeno della delinquenza che si estrinseca sui veicoli a motore, come oggetto di illecita locupletazione o come strumenti per la commissione di altri reati. Nel periodo postbellico, specie fino a un decennio fa, fra gli studiosi di problemi sociologici c'è stata una tendenza a minimizzare i furti di autovetture e di motocicli, soprattutto se commessi da giovani per spirito di avventura; ciò avvenne per una disposizione ottimistica, ispirata ad un orientamento illuministico storicamente collegato alla «civiltà del benessere», ma le esperienze successive sono tali da imporre una revisione di tale ideologia, poiché anche i furti apparentemente caratterizzati da braveria affondano molto spesso le loro radici nel medesimo *humus* in cui germoglia la criminalità comune. Per verità, l'autorità giudiziaria penale e gli organi di polizia non hanno mai mostrato di sottovalutare il fenomeno ed hanno perseguito con costante rigore i delitti patrimoniali compiuti su autoveicoli e motoveicoli al pari degli altri reati congeneri, in omaggio ai principi di legalità, di uguaglianza di trattamento e di officialità dell'azione penale. Anche la coscienza collettiva è rimasta ancorata ad un modo di vedere nettamente repressivo, tendente alla difesa degli interessi patrimoniali ed in ispecie di quei beni di largo uso che sono i veicoli a motore e dei diritti di contenuto economico che gravitano intorno ad essi.

Fra l'altro, conviene ricordare che la giurisprudenza del nostro Paese ha tenuto ferma, in linea di massima, l'applicabilità delle aggravanti previste dall'art. 625, n. 2 e 7, del Codice penale per i furti realizzati su veicoli lasciati in sosta sulle vie e dotati di quelle modeste protezioni che sono date dalle serrature degli sportelli. Non è inopportuno però ricordare che la nuova normativa sulla incondizionata comparabilità fra le circostanze aggravanti e le attenuanti (per effetto del D.L. n. 99, convertito nella legge n. 220 del 1975) offre la possibilità di infliggere in concreto pene meno severe. Comunque è strano che in un sistema penale in cui il furto di animali bovini ed equini è specificamente aggravato per il valore patrimoniali di essi e per la facilità di abigeato, quello commesso sui veicoli a motore, di solito aventi un valore più elevato ed una maggiore possibilità di trafugamento, non sia assistito da alcuna aggravante oggettiva.

Le indagini criminologiche hanno messo in rilievo che i ladri di autoveicoli, in maggior parte giovani e giovanissimi, contribuiscono a formare i quadri delle reclute della malavita, che passano dai furti di attrezzi e accessori (autoradio, ruote, pezzi di ricambio) a quelli di vetture in sosta e poi, in un «crescendo», di autocarri, autotreni vuoti e carichi ed autobus, alle rapine, ai sequestri di persone e ad altri delitti più gravi. Alcuni furti di autoveicoli entrano appunto nel programma di attuazione di questi delitti, con funzioni strumentali (procure al ladro e al rapinatore un mezzo di comodo uso per raggiungere

e lasciare rapidamente il luogo dell'azione, per trasportare la refurtiva senza lasciar troppe tracce; al sequestratore e al rapitore un mezzo per trasferire le persone sequestrate da un luogo all'altro, al «fuori legge» un mezzo per prolungare l'irreperibilità).

Nel campo civilistico, il fenomeno del furto è tuttora considerato come un rischio prevedibile e prevenibile, sì che non è esonerato da colpa contrattuale chi perde la cosa, di cui ha la detenzione, per effetto di sottrazioni furtive. Ciò vale anche per colui che ha la detenzione di un veicolo a motore o di merci trasportate su di esso; è stata vivamente dibattuta negli ultimi tempi la responsabilità del vettore com'è disciplinata dall'art. 1693 Cod. civ., di fronte al dilagare di furti di autoveicoli e dei relativi carichi.

Il fenomeno va considerato comunque come un fatto patologico della vita sociale e giustamente gli organi preposti alla prevenzione dei reati se ne preoccupano e cercano di mettere a punto le misure adatte a fermare la sua crescita e, se possibile, a ridurne le dimensioni. La polizia italiana sta operando da anni per seguire e controllare l'andamento di esso, avvalendosi dei mezzi che la tecnologia moderna mette a disposizione anche per la registrazione e l'elaborazione delle notizie. Le statistiche sono attendibili in notevole grado, sia perché è raro che i reati contro il patrimonio aventi per oggetto veicoli a motore non vengano denunciati (quindi il «numero occulto» è insignificante), sia perché i dati relativi vengono trasmessi costantemente e celermente dagli uffici periferici e confluiscono al centro attraverso le questure (uffici S.A.R.). Riportiamo alcune cifre cortesemente fornite dalla «Criminalpol» (Centro nazionale di coordinamento delle operazioni di polizia criminale del Ministero dell'interno, Direz. gen. pubblica sicurezza) (tab. 1).

TABELLA 1

	1971	1972	1973	1974	1° semestre 1975
Autovetture rubate	165.943	181.385	206.369	217.905	132.443
Autotreni »	73	63	93	347	192
Autocarri »	1.969	2.816	3.678	5.197	2.404
Rimorchi »	131	216	341	596	227
Autofurgoni »	3.172	3.334	4.482	6.170	4.738
Autobus »	125	97	106	224	152
Roulottes »	130	108	189	409	160

È indicativo, fra l'altro, il rapporto numerico fra i vari tipi di autoveicoli rubati anno per anno, in quanto illustra le preferenze dei ladri verso le autovetture, che di solito si lasciano scarsamente vigilate (o non vigilate) e che sono più facilmente commerciabili. I dati statistici riguardanti le percentuali fra le autovetture rubate di diversa potenza ne danno conferma, rivelando come siano preferite in primo luogo quelle di piccoli cilindrata (cioè fino a 1.000 cmc), poi quelle di media (fino a 2.000) e infine quelle di maggior cilindrata, che sono di regola meglio custodite (la maggioranza viene parcheggiata in luoghi privati) e più difficilmente commerciabili (tab. 2).

TABELLA 2

	1971	1972	1973	1974	1° semestre 1975
Autovetture fino a 1.000 cmc rubate	67,3	68,9	69,7	71,2	69,96%
Autovetture fino a 2.000 cmc »	32,0	30,2	29,3	27,6	24,73%
Autovetture oltre 2.000 cmc »	0,7	0,9	1,0	1,1	1,45%

L'andamento dei furti è per molti versi costante. L'aumento generale si spiega, ma solo in parte, con l'aumento del numero degli autoveicoli in circolazione e con l'accrescimento demografico. Un aspetto significativo è rappresentato dall'aumento proporzionale dei furti di autobus, autotreni, autocarri, autofurgoni, *roulottes*; la qual cosa fa pensare ad uno sviluppo del furto organizzato, poiché questi veicoli non possono essere trafugati con la medesima semplicità con cui anche i ladri occasionali rimuovono e fanno scomparire vetture e motocicli, e non possono essere utilizzati senza particolari accorgimenti, anche per il commercio clandestino. Un altro aspetto molto interessante è dato dal rapporto fra il numero degli autoveicoli rubati e quello dei veicoli recuperati, quali emergono dalle seguenti statistiche, elaborate a cura della «Criminalpol» (tab. 3).

Il numero dei veicoli non recuperati è in visibile aumento, anche rispetto a quello dei veicoli trafugati. Per le *roulottes*, la percentuale risulta sempre assai elevata, e ciò si spiega con la maggiore possibilità di camuffamento. Allarmante è l'andamento progressivo delle percentuali relative alle autovetture di cui si perdono le tracce (dal 19,4 al 35,5% in meno di cinque anni): ciò è dovuto presumibilmente al fiorire della delinquenza organizzata, che si estrinseca non solo nelle vere e proprie associazioni per delinquere, ma anche nella propagazione di un certo sottobosco di persone e di gruppi che, specialmente nelle grandi città, vivono di affari inconfessabili aventi per oggetto il ma-

TABELLA 3

	1971	1972	1973	1974	1° semestre 1975
Autovetture					
rubate	165.943	181.385	206.369	217.905	—
non recuperate	32.273	48.677	63.748	70.786	—
percentuale	19,4	26,8	30,9	32,5	35,5
Autotreni					
rubati	73	63	93	347	—
non recuperati	11	14	17	105	—
percentuale	15,1	22,2	18,3	30,3	23,43
Autocarri					
rubati	1.969	2.816	3.678	5.197	—
non recuperati	296	546	668	1.404	—
percentuale	15,0	19,4	18,2	21,2	25,95
Rimorchi					
rubati	131	216	341	596	—
non recuperati	51	56	68	214	—
percentuale	38,9	25,9	25,8	35,9	34,8
Autofurgoni					
rubati	3.172	3.334	4.482	6.170	—
non recuperati	282	321	588	1.098	—
percentuale	11,2	9,6	15,1	17,8	22,11
Autobus					
rubati	125	97	106	224	—
non recuperati	14	19	16	48	—
percentuale	11,2	19,6	15,1	21,4	25,0
Roulottes					
rubate	130	108	189	409	—
non recuperate	110	91	173	359	—
percentuale	84,6	84,2	91,5	87,7	88,12

scheramento, la trasformazione, lo smontaggio, il collocamento dei materiali rubati e tutto quel che serve al loro «riciclaggio» nel traffico non stigmatizzato. Importante è il contributo di coloro che non solo mutano l'aspetto delle carrozzerie, ma provvedono anche all'alterazione dei contrassegni sui telai, sui motori e sugli accessori, con at-

trezzature ben curate ed efficienti, e di coloro che si occupano della falsificazione dei documenti di circolazione.

Un fatto rilevante è la scomparsa di alcuni autotreni in servizio internazionale contrassegnati dalla sigla «T.I.R.», spesso rubati con tutto il carico, talora fatti dirottare da conducenti infedeli. Si sa che parecchi di essi sono stati trasferiti in Paesi stranieri, anche fuori dei territori della Comunità europea: alcuni nella penisola balcanica, alcuni nell'Africa mediterranea, alcuni più lontano, grazie all'opera di associazioni... multinazionali abilmente condotte.

L'attività della polizia giudiziaria per la difesa della proprietà e del possesso dei veicoli a motore assume oggi aspetti particolari, per la specializzazione del personale e per la funzionalità dei collegamenti. L'indifferenza burocratica con cui taluni organi locali sembrano ricevere le denunce di furti di autoveicoli e motoveicoli è dovuta in gran parte al fatto che essi fanno di non potere quasi mai svolgere indagini dirette per rintracciare la refurtiva e scoprire i colpevoli, ma dovranno limitarsi a renderne edotti altri uffici di raccolta delle notizie e di smistamento delle ricerche, che operano con un programma continuo a largo raggio. La polizia italiana si avvale dell'ausilio anche di ordinatori elettronici, presso i quali vengono registrati rapidamente i dati essenziali dei veicoli trafugati, trasmessi dagli organi operativi (servizio S.A.R.) e le «battute» a cui spesso si procede, in occasione di altre indagini o autonomamente, portano al recupero di numerosi veicoli rubati, senza che si sia cercato in partenza di rintracciare specificamente alcuno di essi. Questo metodo di lavoro merita di essere diffuso anche a livello internazionale, per una migliore cooperazione fra le polizie dei vari Paesi: cooperazione che è stata più volte sollecitata e studiata soprattutto nel seno dell'«Interpol», in seguito all'accertamento di traffici varcanti le frontiere di autoveicoli rubati (come quelli di tipo «T.I.R.») e di merci rubate su autoveicoli.

La guerra tra la delinquenza e le forze dell'ordine ha assunto nuove dimensioni non soltanto in virtù del perfezionamento tecnico dei mezzi utilizzati per il delitto e di quelli occorrenti per sventarli, scoprirli e neutralizzarne gli effetti, ma anche in dipendenza della raffinata organizzazione della criminalità nel mondo odierno, con la costituzione di «centrali», propaggini e aderenze. Concordiamo nel ritenere che la repressione penale sia tuttora necessaria con le sue strutture tradizionali d'investigazione, di giustizia penale e di azione penitenziaria, ma riaffermiamo la convinzione che occorra far leva, più che sulla gravità delle pene, sull'attività di prevenzione a livello di polizia, attuata mediante una vigilanza generalizzata prima che mediante le indagini tipiche di polizia giudiziaria, presupponenti l'esistenza di reati già commessi o «in itinere». Una oculata sorveglianza deve essere esercitata sulle strade, cumulativamente con quella relativa alla regolarità del traffico: essa è già attuata, attraverso il controllo dei documenti

di circolazione, ma la necessaria rapidità delle verifiche di massa da compiere nei luoghi di transito non consente un adeguato approfondimento. Un'altra area di sorveglianza dev'essere quella delle officine e degli altri luoghi in cui si sviluppa l'industria della trasformazione dei veicoli, della demolizione parziale e dell'apprestamento dei pezzi destinati al commercio: nel seno della Commissione giuridica dell'automobile club d'Italia quest'argomento è stato più volte discusso ed in questa Conferenza sarà presentato qualche interessante lavoro al riguardo (abbiamo già notizia della pregevole comunicazione dell'avv. Lozito). L'opera di prevenzione dei delitti contro il patrimonio commessi su veicoli a motore e su merci trasportate va integrata, ovviamente, con quella vigilanza capillare che è indispensabile entro quei gruppi in cui la criminalità fiorisce e si sviluppa su modelli sempre più progrediti, nei quali trovano sempre più spesso posto i detti veicoli, come strumento di azione o come oggetto di operazioni illecite. La scoperta di veicoli illegittimamente detenuti può avviare molte volte sulle piste di tali gruppi ed all'inverso la penetrazione delle loro attività può condurre al reperimento di veicoli sottratti o commerciati in maniera illecita.

Il sistema di difesa sociale ha bisogno, oggi più di prima, di un'opera di prevenzione generale e speciale ben coordinata e capace di entrare in funzione al primo allarme, come talune apparecchiature moderne dotate di «spie» sensoriali (è ovvio che non si intende fare allusione ad altre... spie). In esso devono inserirsi tutti gli interventi della pubblica autorità, già ideati e organizzati, come le pene, le misure di sicurezza, le misure di prevenzione, le misure rieducative per i minori disadattati, quelle di profilassi mentale e di igiene per la prevenzione di malattie infettive. L'attività di polizia, che ha esteso notevolmente i suoi obiettivi in tutti i paesi, conserva e sviluppa compiti di essenziale importanza, che esigono da un lato la specializzazione del personale, dall'altro una costante cooperazione. Il fenomeno dei reati contro il patrimonio, con particolare riferimento a quelli relativi ai veicoli a motore, va combattuto nel quadro di questa strategia generale.

Occorre però una convinta partecipazione del pubblico in tutti i settori. Nella collettività degli utenti di tali veicoli è necessario un atteggiamento di comprensione e di solidarietà verso i pubblici poteri che con i loro controlli in superficie e con le investigazioni più approfondite tendono ad infrenare i vari abusi che si commettono o si possono commettere per mezzo dei veicoli o su di essi, fra cui i reati di carattere patrimoniale: atteggiamento che non può risolversi in un plauso platonico, ma implica anche la paziente accettazione di controlli nei propri riguardi (rilevazione di documenti, esami di pezzi e di contrassegni dei veicoli). Già nel campo dei trasporti internazionali i regolamenti della Comunità Economica Europea prevedono speciali

carte di accompagnamento indicanti le caratteristiche dei veicoli e delle merci, i dati personali dei conducenti, gli itinerari da seguire: sull'esempio di essi potrebbero essere predisposte documentazioni simili almeno per alcune specie di trasporto di persone o di cose, che consentano opportune verifiche quando necessario, pur senza opprimere troppo la libertà di movimento dei possessori dei veicoli e dei viaggiatori. Inoltre, occorre che i contrassegni dei veicoli siano meglio studiati, in modo da agevolare le verifiche della polizia senza eccessiva perdita di tempo, che nuocerebbe anche agli utenti dei veicoli: come una vistosa punzonatura dei motori e di alcuni pezzi particolarmente pregiati, con l'obbligatoria registrazione delle relative cifre sul libretto di circolazione. Per quel che riguarda le targhe (di cui si prepara la sostituzione) occorrerà fare in modo che esse siano idonee anche ad un controllo di autenticità immediato e valido: le targhe «personalizzate» potrebbero forse essere meglio adatte allo scopo, ma si dovrebbe fare in modo da evitare disparità di trattamento e confusioni per la presenza di tanti autoveicoli stranieri circolanti in Italia e comunque da rispettare gli impegni internazionali.