

UNA VENDITA TAROCCATA SU DUE

● **IL TITOLO** del libro è scherzoso ("Non prendermi per il chilometro"), il contenuto proprio no: perché si tratta di quella che, in copertina, viene definita come «la grande truffa delle auto usate». Un business che l'autore del volume, Alberto Bellucci (nella foto in basso), da oltre un decennio operatore del settore, quantifica in quasi 2 miliardi di euro annui di guadagni illeciti, ottenuti grazie all'alterazione dei contachilometri della metà delle auto usate vendute ogni anno in Italia (quindi, di oltre 1,25 milioni di vetture nel solo 2013).

Lei stima che il 50% delle auto usate vendute sia "schilometrato". Com'è arrivato a questo dato?

Per deduzione. Ho scoperto che le rotture dei contachilometri sono un evento rarissimo. Basti pensare che un grosso concessionario, che vede transitare nella sua officina 30 mila veicoli l'anno, ha registrato solo nove guasti di questo tipo. E, in nessun caso, si è trattato di riparazioni, ma di sostituzioni dello strumento. Tuttavia, su internet si trovano centinaia d'indirizzi, in tutta Italia, di riparatori di contachilometri. Per quanto un'attività sia piccola, deve pur generare un minimo di fatturato: come si fa a sopravvivere, se i contachilometri non si guastano praticamente mai? Dunque, il lavoro che svolgono questi sedicenti centri di riparazione, in realtà, è ben diverso. Questo mi fa pensare che il 50% sia ottimistico e che un dato più plausibile si avvicini all'80%...



Ciò significa che il fenomeno riguarderebbe anche le concessionarie delle reti ufficiali delle Case...

Assolutamente sì, anche se laddove esiste un controllo diretto della Casa (per esempio, nelle filiali di proprietà del costruttore), i rischi per il cliente si riducono sensibilmente.

I nuovi sistemi elettronici hanno reso più difficile lo "schilometraggio"?

Basta far coincidere i dati della chiave con quelli delle centraline di bordo. Solo per le vetture di gamma alta, i valori vengono conservati nei "service" delle Case: ma l'accesso a queste informazioni, per un privato, è quasi impossibile, nella fase della trattativa. I concessionari invocano la legge sulla privacy; inoltre, i controlli costano più di 100 euro. Ma chi esegue questi lavori, oggi è in grado di cancellare i dati e di riprogrammare le chiavi e 15-20 centraline di bordo, operando da remoto con strumenti diagnostici o smontandole. Così viene costruita una nuova storia dell'auto, plausibile e coerente con il suo stato d'uso: la si può verificare solo accedendo al sistema centrale della Casa.

Perché si è arrivati a questo? E, secondo lei, l'acquirente come può difendersi?

Perché non si è mai dato il giusto peso a questa pratica, che è una vera truffa, una forma di raggiro dalla quale molti traggono ingenti profitti. E, alla fine, nessuno presenta una denuncia penale, perché non conviene: si cerca piuttosto di trovare un accordo, evitando d'imbarcarsi in un procedimento giudiziario lunghissimo e incerto. Di questo stato di cose, i truffatori approfittano. Soltanto alzando il proprio livello di diffidenza, consapevolezza e informazione, ci si può difendere. Inoltre, si potrebbe obbligare chi vende un'auto a far trascrivere il chilometraggio al Pra. Certo, anche in questo caso qualcuno potrebbe dichiarare il falso: ma nei quattro-cinque passaggi di proprietà della vita di una vettura, ci sarà pure qualcuno disposto a dire la verità! Infine, le Case potrebbero offrire ai concessionari incentivi più alti per il ritiro di auto con molti chilometri: quelle più giovani e con basse percorrenze si vendono bene da sole, quindi c'è meno bisogno di sostenerle.