

GPS y las multinacionales del robo de coches

Si le acaban de robar un vehículo de alta gama hay una probabilidad del 40% de no volver a verlo más. Que el coche emprenda un largo viaje a Rusia, donde circula un millón y medio de coches con papeles falsos.

FERNANDO LLAMAS - MADRID

Robar coches es una actividad que mueve en todo el mundo una cifra cercana a los 20.000 millones de euros y que vive años dorados en los países industrializados de Europa. La Interpol, la Unión Europea y los fabricantes intentan frenar con investigación y tecnología este descomunal y lucrativo tráfico, pero se enfrentan a un enemigo sumamente preparado y bien organizado.

Fuentes de la Policía española destacan la sofisticada infraestructura de las bandas que operan en Europa y que ha incrementado su actividad en la Península Ibérica, donde se roban anualmente unos 150.000 coches. "Sabemos que tienen gente en el interior de las fábricas que dominan los sistemas informáticos de inmovilización de los coches", indican. Pero lo difícil es probar la implicación de alguno de ellos y cazarlo con todas las de la ley.

Hace apenas una semana se ha detenido a un grupo bien armado que operaba en toda la costa mediterránea española y centralizaba los trabajos en Madrid. El *núcleo duro* de la red estaba constituido por 17 ciudadanos búlgaros, que están desmarcándose como los mejores especialistas, según la Policía. Sin embargo, la conexión siguiente es Alemania, la potencia industrial del sector en Europa y enclave geoestratégico ideal para este tipo de multinacionales del delito.

Hay decenas de técnicas distintas para ejecutar el robo. Desde la clásica intimidación al propietario con arma de fuego, hasta una metódica localización del vehículo y de su propietario para, por medio de sofisticados

métodos de inhibición electrónica de los sistemas de seguridad, abrir y arrancar el coche con toda discreción. Los descuidos de los conductores en las gasolineras se pagan muy caros.



La siguiente fase del negocio ilícito es la 'legalización' del vehículo, que es perfecta y en algunos casos se introduce en centros oficiales de compraventa

en España con sus etiquetas *de fábrica* junto al número modificado del bastidor. Pero el mercado internacional es mucho más lucrativo: Marruecos, Bulgaria, Ucrania, Rusia, las monarquías del Golfo Pérsico... Una red de corrupción basada en el chantaje y el soborno consigue colocar el producto en el lugar deseado por los delincuentes. Papeles y matrículas falsificadas se envían desde los países a los que van destinados los coches para tener todo resuelto antes del viaje.

Las desventuradas *estrellas* de este mercado son los todoterrenos de lujo, muy especialmente los BMW X5, que ha desbancado del liderazgo de coches robados al Jeep Cherokee. Pero cualquier coche de última generación y motorización de lujo con un volumen considerable de ventas está bien clasificado en el ranking de sustraíbles.

La Policía consigue recuperar el 60% de los coches robados, aunque las estadísticas a las que hemos tenido acceso no discriminan el porcentaje de recuperación de vehículos por gamas y modelos.

En los últimos tiempos, debido al incremento de las acciones delictivas, están saliendo a flote gran número de empresas que se dedican a la búsqueda de coches robados. La rapidez de reacción por parte del propietario es clave. La organización de búsqueda está repleta de *corresponsales* en las calles: son taxistas a los que en algún momento les puede caer un dinero extra en forma de recompensa.