

Capitolo I

la **Squadra Mobile**  
e la **Squadra Volante**

la **Squadra Mobile** e la **Squadra Volante**

**I consegnatari, i conduttori di macchine veloci e le tecniche di inseguimento**

Non bisogna credere comunque che le potenti e preziose auto della Polizia possano essere condotte da chiunque. All'epoca, il giornalista Bruno Barbicinti scrive: "le categorie degli autisti della Pubblica Sicurezza sono attualmente due: *ausiliari* e *consegnatari*; tra questi ultimi vengono prescelti i



*Istruttori ed allievi sulla pista di Castelfusano con le Alfa 2600 Sprint. I migliori tra i consegnatari – solo uno su dieci – diventano conduttori di macchine veloci.*

conduttori di macchine veloci. Gli autisti *ausiliari* vengono formati durante il corso di *allievo guardia*: essi sono da considerarsi buoni autisti, capaci, scrupolosi, ma niente di più. Sono qualche migliaio. In seno a costoro viene operata la selezione dei *consegnatari*.

La parola *consegnatario* si spiega da sé: il *consegnatario* ha una macchina affidata a lui, deve essere in grado di tenerla sempre in perfetta efficienza; ne è il responsabile. Perciò è necessario seguire un corso e superare un esame: l'autista deve essere in grado anche di intuire subito il motivo di un'avaria. Quindi l'ultimo grado: i migliori tra i *conduttori consegnatari*, con un successivo corso di quattrocinque settimane, si trasformano anche in *conduttori di macchine veloci*. Tutti gli autisti, a cominciare dagli *ausiliari*, vengono sottoposti ai necessari accertamenti medici che forniscono un quadro esatto del soggetto consentendo di valutarne le particolari attitudini, il grado di equilibrio psicofisico e le condizioni della vista. Quelli che presentano la maggiore idoneità sono poi i prescelti per l'ultimo corso che, in definitiva, porrà nelle mani di una guardia la cura e la guida di una potente automobile impiegata per la caccia ai delinquenti. E non si può trascurare dal mettere nel dovuto risalto che durante la fase di addestramento (gli istruttori sono i più esperti collaudatori dell'Alfa Romeo), gli allievi debbono dare chiare dimostrazioni di una virtù che non emerge quasi mai dagli esami medici: la predisposizione naturale alla guida veloce.

In potenza, è possibile affermarlo, i *conduttori delle auto veloci* della Polizia sono gli assi dell'automobilismo sportivo con – e ne abbiamo fatto cenno prima – qualcosa in più: un senso della prudenza che si amalgama con quelli della disciplina e del dovere.

Ai corsi per *autisti consegnatari* e ai corsi di *conduttori di auto veloci* sono ammessi i militari che, oltre agli indispensabili requisiti psico-fisici, siano preferibilmente in possesso della licenza di scuola media inferiore. È ovvio che occorre la passione per la meccanica. Attualmente tali conduttori sono quasi tutti in servizio presso le Squadre Mobili delle grandi città.

## POLIZIA in MOVIMENTO

I corsi per questi autisti – predisposti dalle Motorizzazioni di concerto con la Divisione Scuole di Polizia e svolti a cura dell'Autocentro – consistono in vertiginosi caroselli su circuiti. Accanto ad ogni guardia un collaudatore esperto: un tipo che ad occhi chiusi indovina a che velocità si affronta una curva, che intuisce il carico di una gomma, il numero dei giri del motore, che sa far sbandare una vettura a oltre centocinquanta all'ora per dimostrare come si fa a ricondurla in linea. L'insegnamento prestabilisce, all'inizio, lo studio scrupoloso della coordinazione dei movimenti, che è la prova dell'autocontrollo.

Si impara poi ad affrontare le curve, gradualmente, a velocità sempre più elevate: a tenere una medie sui 130 orari, a filare a duecento, in rettilineo. Infine gli scatti, le prove di ripresa. Si raggiungono i cento all'ora in dieci secondi: I, II, III marcia. Con partenza da fermo, sempre con la medesima vettura, in trentadue secondi si arriva a 165 all'ora. Ovviamente con le Ferrari e le 2600 i tempi sono inferiori.

Un periodo di preparazione duro, ma affascinante. Chi vi si sottopone, come si è chiarito sopra, deve essere dotato di attitudini particolari. Non è possibile diventare conduttori di auto veloci senza avere doti naturali. È quasi possibile dire che ci si nasce, non ci si diventa. È ovvio che la preparazione deve essere minuziosa, curata nei minimi particolari tecnici per affinare le predisposizioni. Ma, bisogna ripeterlo, per sapere guidare quelle macchine e in quel modo si debbono avere nervi di ferro, un gran coraggio, una passione profonda. Qualità che debbono essere state fornite da madre natura.

I corsi saranno incrementati. il livello tecnico di questi specialisti della Pubblica Sicurezza è altissimo: senza eguali in Italia se si escludono quelli dipendenti dalle grandi industrie automobilistiche. Ciò grazie alle moderne attrezzature di cui sono dotati tutti gli Autocentri della P.S.

La Pubblica Sicurezza deve essere in grado di affrontare con successo i nemici della legge. I criminali di oggi profitano di ogni mezzo per raggiungere i loro scopi delittuosi: non gli si debbono dare vantaggi di sorta".<sup>(8)</sup>

Per comprendere bene questo aspetto il giornalista della rivista specializzata *Quattroruote* Sandro Cova ci conduce nella realtà della Squadra Mobile di Roma, intorno alla metà degli anni Sessanta.

"«Noi non avevamo bisogno di piloti di formula uno» raccontava il vice capo della Squadra Mobile di Roma, Costa. «Volevamo qualcosa di meno e, nello stesso tempo, qualcosa di più. Un ladro in fuga non è un gentleman che corre secondo le regole del codice sportivo, è un animale braccato che pensa soltanto a mettersi in salvo, costi quel che costi: per prenderlo non basta



Agenti a bordo della Ferrari. Durante le lezioni di guida, gli agenti vengono sottoposti a notevoli sollecitazioni e imprevisti, come piazzare in curva, all'insaputa dell'interessato, uno sbarramento di transenne, in modo da costringere chi guida a repentini cambi di direzione.

rosicchiare quinti di secondo in curva, è necessario prevedere e neutralizzare i suoi trucchi, i suoi sgambetti, le sue manovre tanto folli quanto improvvisate e disperate. La buona guida, la guida al limite, va sempre accoppiata, dunque, ad altri requisiti: nervi saldi, riflessi eccezionali e, soprattutto, coraggio. Ci sono voluti anni per creare piloti del genere, e i risultati si cominciano a vedere solo ora.»

Nella Capitale gli equipaggi del Pronto intervento raggruppano 120 uomini scelti uno ad uno secondo rigorosi criteri di selezione.

Dopo aver superato una serie di esami medici e psicotecnici, gli aspiranti piloti – ex militi della Stradale, autisti dei vari Commissariati – hanno seguito un corso teorico-pratico della durata di circa tre mesi a Monza, a Modena o all'autodromo di Vallelunga: per il misto stradale le prove sono state effettuate nel parco di Castelfusano, su un percorso della lunghezza di Km. 6,700, che gli *agenti-sprint* (è il nomignolo appioppato loro dai colleghi) hanno percorso nel tempo minimo di 3 minuti e 17 secondi, pari ad una media di Km./h 126,81, con punte di oltre 200 in rettilineo. Gli istruttori – il collaudatore dell'Alfa Romeo Pietro Sodini, il collaudatore della Ferrari Luigi Bertocco (o l'ingegner Piero Taruffi – n.d.a.) – non si sono limitati ad insegnare agli allievi la tecnica della guida veloce (sbandate controllate, gimkane fra i birilli, raccorciamento degli spazi di frenata mediante un accorto uso del cambio e dello sterzo): li hanno sottoposti anche, considerando il particolare impiego che essi fanno anche delle macchine, ad alcuni esperimenti volti a controllare le loro reazioni in caso di imprevisti. Più che di esperimenti, anzi, sarebbe lecito, qui, parlare di *scherzetti infernali*, come aprire improvvisamente una portiera di corsa, abbassare di colpo la spalliera del sedile mentre il conducente è impegnato in una difficile manovra, o piazzare in curva, all'insaputa dell'interessato, uno sbarramento di transenne, in modo da costringere chi guida a repentini cambiamenti di direzione. Pochi candidati (una decina ogni 100, e non c'è davvero da stupirsi) si sono rivelati idonei a sopportare un ritmo di allenamenti così logorante per il sistema nervoso. «Quei pochi però», spiega il dottor Scirè, Capo della Squadra Mobile capitolina, «hanno acquisito un'esperienza ed un autocontrollo superiori alla norma: sono audaci ma non stupidamente imprudenti, sono abili senza strafare. Negli inseguimenti hanno sempre dimostrato un alto senso di responsabilità, anteponendo l'incolumità dei passanti alla cattura dei delinquenti, e il fatto di avere già percorso un milione di chilometri senza un incidente mortale è il maggior vanto dei piloti della Polizia.»



La Festa della Polizia 1964 a Roma: esposizione dei mezzi in dotazione.

...Contro i *professionisti della mala* i piloti della Squadra Mobile di Roma hanno elaborato un sistema di guida rivoluzionario e assolutamente sconsigliabile ai buoni padri di famiglia in gita domenicale. Il sistema, nei suoi punti essenziali, può essere così riassunto.

- 1) Non fate caso alle frecce di direzione della macchina inseguita. È normale, addirittura infantile per i ladri azionare il lampeggiatore destro e poi girare a sinistra o viceversa.
- 2) Non far caso neanche alle luci gialle degli *stop*, con una semplice inversione di contatti elettrici si può provocare l'accensione degli *stop* quando la vettura è in accelerazione anziché in frenata.
- 3) Stare attenti all'eventuale fanale della retromarcia. Non è escluso si tratti di un faro truccato destinato ad abbagliare gli inseguitori.
- 4) Tener d'occhio sempre e soltanto le sospensioni dell'automobile rubata: allorché il retrotreno si abbassa sulle sospensioni posteriori la macchina è in fase di accelerazione, allorché si alza il conducente sta frenando. Questo è l'unico dato *certo*.
- 5) Non permettere che sia il ladro a *fare la velocità*. Un ladro che va piano può svicolare improvvisamente e prendere l'inseguitore in contropiede. Costringendolo a correre, le manovre sono molto più difficili.
- 6) Mantenete il contatto con la vettura inseguita. La corsa a contatto di paraurti è pericolosa ma ha un sicuro effetto psicologico. Il ladro, ossessionato dall'automobile della Polizia che lo tallona a sirena spiegata, tende a distrarsi ed a guardare continuamente nello specchietto retrovisore e prima o poi sbaglierà una manovra. Voi, da parte vostra, potete vedere chiaramente se si prepara a sparare, ed eventualmente riuscirete a precederlo.
- 7) Non tentare mai il sorpasso in rettilineo. I malviventi, tanto più che la macchina non è loro, cercheranno di *stringere* gli inseguitori e di buttarli fuori strada.
- 8) Aspettare pazientemente che la lepre cada da sola nella trappola, vale a dire in una curva sbagliata. Sbagliare una curva non significa necessariamente andare nel fosso. Si può sbagliare anche entrando in curva con una marcia troppo alta e sbandando.
- 9) Quando ciò si verifica è giunto il momento, per i piloti della Polizia, di tirare la stoccata finale. La *stoccata*, in gergo, implica due possibili tipi di manovre, entrambe azzardate: o un sorpasso fulmineo seguito da una brusca conversione ad *u* che chiude ogni passaggio al ladro; o un accostamento del paraurti anteriore della macchina inseguitrice al paraurti posteriore della macchina inseguita, con successivo colpetto *di coda*.
- 10) Il colpetto, detto altresì *tocco alla Paganini*, provoca l'immancabile testa e coda dell'automobile urtata. L'importante è che sia dato bene, e cioè dalla parte dove l'ammortizzatore è più scarico e la macchina fa meno aderenza".<sup>(8)</sup>

Oggi tuttavia le cose sono cambiate molto da allora: si è perso, con l'andare del tempo, con la riorganizzazione degli Autocentri e con la fine del sistema dei *consegnatari*, anche quel pizzico di poesia che contraddistingue le gesta delle auto della Polizia. Il personale rimane sì altamente qualificato ed addestrato secondo tecniche all'avanguardia ma, ciò è d'altra parte inevitabile, non essendo più così strettamente responsabile del mezzo assegnato, non può più avere la sensazione che l'auto, oltre che una collega di lavoro, sia anche una parte di sé.

<sup>(8)</sup> B. Barbicinti, *I conduttori delle vetture veloci della P.S.*, in *Polizia Moderna*, 1964

<sup>(9)</sup> S. Cova, *art. cit.*

**La Ferrari 250 GTE 2+2, il maresciallo Spatafora e gli uomini della Pantera**

L'esigenza di contrastare la criminalità sul nuovo terreno di sfida della velocità, insieme all'avvento del boom economico, costituisce il motivo ispiratore che spinge la Polizia ad acquistare una

Ferrari 250 GTE 2+2. Entra in servizio il 24 novembre 1962 (targa POLIZIA 29444) e passa ben presto agli onori delle cronache per le sue famose gesta nella Capitale. Viene prescelto un aggressivo colore nero, ispirato alle Pantere del recente passato: sarebbe stato infatti impen-



La Ferrari 250 GTE 2+2, la vettura più celebre che abbia mai vestito i colori della Polizia. È la punta di diamante della formidabile scuderia della Squadra Mobile di Roma negli anni Sessanta.

sabile vestire la vettura con una tinta grigioverde, con la quale il parco circolante della Polizia sta uniformando il colore d'Istituto. Per il resto la livrea è in tutto e per tutto uguale alle sue colleghe di lavoro: oltre alla targa ed al lampeggiatore, campeggia sulle portiere la celebre scritta SQUADRA MOBILE TEL. 555.555 – questo è all'epoca il numero del Pronto Intervento della Questura di Roma – e, sui parafranghi anteriori, l'adesivo con la Pantera.

Imbattibile negli inseguimenti grazie alla sua enorme potenza (240cv per una cilindrata di 3000cc. e 225 km/h di velocità massima), viene chiamato alla sua guida un poliziotto che fa altrettanta storia: il brigadiere, poi maresciallo, Armando Spatafora. Nato a Siracusa nel 1927, è reso famoso da gesta ai limiti dell'eroico, oltre che dell'incosciente. Proprio questo gli vale la fama di poliziotto più celebre della Capitale, peraltro romanizzata dalle cronache. Se la Ferrari della Mobile è ancora oggi così famosa lo si deve anche a lui.

Spatafora è solamente la punta di diamante di una squadra formidabile. "Il poker d'assi della Mobile di Roma risponde ai nomi del brigadiere Spatafora e delle guardie Savi, De Angelis e Annichiarico (ma ce ne sono molti altri - n.d.a.). Hanno tutti fra i 25 e i 35 anni (dopo tale età, in genere, gli agenti-sprint contraggono qualche malattia professionale, come disturbi gastrici o gli spasmi delle coronarie, e vengono trasferiti ai servizi sedentari), non fumano, bevono unicamente latte e trascorrono un'ora al giorno in palestra, impegnati in esercizi di judo e di lotta libera; la loro vita, al pari di quella dei veri sportivi, è sottoposta ad un continuo controllo medico: pasti leggeri e sostanziosi prima dei turni di guida (ogni turno ha la durata di sei ore), a letto presto quando sono di riposo. Per Spatafora, Savi, De Angelis, Annichiarico e compagni, la malavita romana non ha segreti; dopo anni di corse a rompicollo conoscono personalmente i migliori specialisti in furti d'auto e per alcuni, parti-



La celeberrima targa della Ferrari: POLIZIA 29444. Per gli uomini della Pantera la malavita non ha segreti; nei confronti di alcuni malviventi, particolarmente dotati nella guida, gli agenti hanno anche parole di "ammirazione": è una vera sfida.

stura centrale di via San Vitale". <sup>(10)</sup>

"Passano gli anni. Il leggendario Spatafora diventa responsabile di un gruppo di *Volanti*, quelle che fanno servizio di pattugliamento notturno a Roma: quattro auto in tutto, 12 uomini. Le auto sgommano per le strade deserte, e ogni mattina qualche cliente di Spatafora è nella camera di sicurezza di via San Vitale. Infine la Polizia gli compra la Ferrari nera. Spatafora continua nella sue imprese, ma il tempo dei rodeo e delle gimcane per le strade addormentate di Roma è ormai finito. Il maresciallo Spatafora si trasforma in investigatore, si traveste da malandrino, fa indagini anche rischiose, merita un ennesimo encomio solenne sgominando una banda di sequestratori a Milano. Poi lo passano in ufficio, a destreggiarsi tra le scartoffie. La Polizia gli ha dato un'Alfetta 1800 di servizio, ma lui va al lavoro con un'A 112: casa-ufficio quattro volte al giorno". <sup>(11)</sup>

Muore a Roma nel 1987.

La Ferrari viene definitivamente alienata il 5 luglio 1973, dopo diverso tempo passato ad invecchiare nel fondo del garage dell'Autocentro di Roma, in via Gregorio VII ed essere poi trasferita in quello di Foggia. Da diversi anni, dopo vari passaggi di proprietà, viene acquistata da un collezionista privato che, gentilmente, la mette a disposizione per le rassegne di auto storiche. Anche in questo modo la 250 GTE continua a raccontare la sua storia.

<sup>(10)</sup> S. Cova, *art. cit.*

<sup>(11)</sup> G. Franceschi, *art. cit.*

colarmente dotati nella guida, hanno anche parole di ammirazione tecnica («è un bel manico, non tiene rivali nel punta e tacco»). Dai loro racconti il mondo della delinquenza esce in una luce nuova, con i suoi quadri direttivi, i suoi meccanici specializzati, i suoi assi del volante: sembra fantasia e invece è autentica realtà, comprovata dagli archivi della Que-