

Poliziotti



Super più



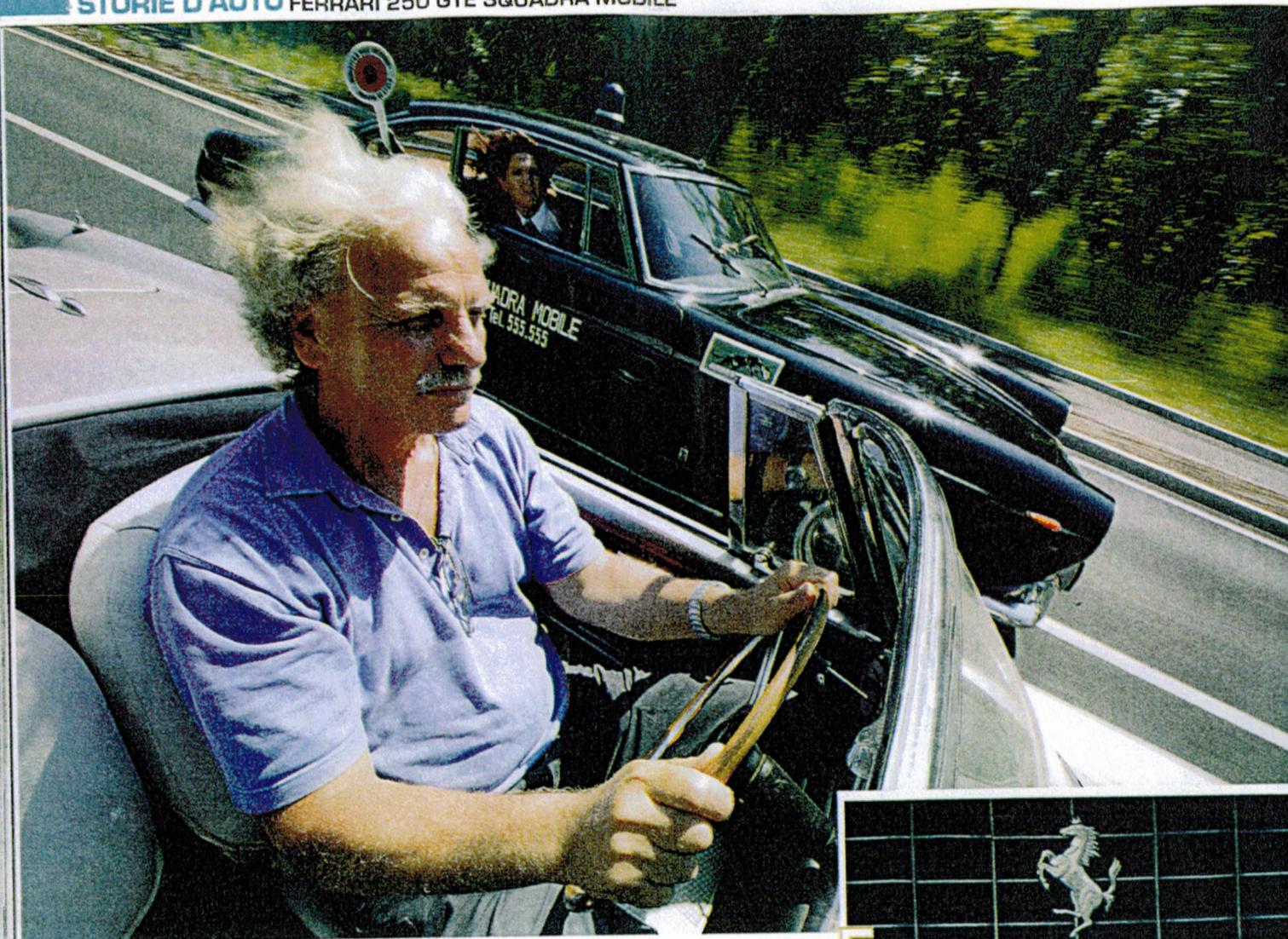
Cinquant'anni fa le strade di Roma erano pattugliate da una... "panterona"
La Ferrari che era diventata il terrore d'ogni malvivente
Questa è la sua storia, per la prima volta con una sensazionale testimonianza

TESTO E FOTO DI FRANCESCO REGGIANI

SPATAFORA

A sinistra, una celebre immagine (©Poliziamoderna) che ritrae il maresciallo Armando Spatafora appena sceso dalla Ferrari 250 GTE in dotazione alla Squadra Mobile di Roma. In alto, la macchina oggi.

Leggenda vuole che in una notte del marzo 1964, le preziose ruote a raggi della Ferrari della Squadra Mobile discessero a tutta birra, alla guida dell'allora Brigadiere Armando Spatafora, i 135 gradini della celeberrima scalinata di Trinità dei Monti a Roma, per acciuffare, in Piazza di Spagna, un malvivente che si tuffò in quella discesa mozzafiato confidando che le sospensioni idropneumatiche della sua auto gli avrebbero permesso di farla franca. La Polizia mai confermò né smentì la cosa, ma pare che poco dopo l'episodio al Ministero degli Interni sia arrivata una fattura intestata SEFAC Ferrari ed emessa per lavori di riparazione alla balestra destra, alla scatola del cambio e la sostituzione dei



pneumatici della 250 GTE nero pantera. Il mito di quella Pantera da 240 km/h, una Ferrari con lampeggiante blu, sirena e radio con frequenza della "Mobile", si è creato sulla 250 GTE prima serie, telaio #3999 GT, prodotta nel 1962 e consegnata al Ministero degli interni l'11 dicembre di quello stesso anno, dopo che la sua gemella, proprio nel giorno del collaudo sulle strade di Roma, andò distutta in un tragico frontale con una 600. A proposito di quella prima e sfortunata "panterona", si dice anche che il relitto fu riportato in fretta e furia a Maranello, e che il Drake, per la sua nota superstizione, ne fece immediatamente tagliare in due il telaio. La più fortunata 3999 GT, protagonista del nostro servizio, invece, godette di tutte le attenzioni del suo abile conducente in divisa, il Brigadiere Armando Spatafora che, dal 1962, ne entrò in possesso come beneficiario, con la raccomandazione, da parte del Ministero dell'Interno, che fosse l'unico responsabile e "pilota" di quel mezzo.

1900

Questo privilegio fu più che meritato da Spatafora, anche perché fu proprio lui a sollecitare l'entrata in servizio di quell'auto inconsueta per la Polizia. Nei primi Anni '60, infatti, la Squadra Mobile di Roma era in grave difficoltà con la sua unica auto di servizio (!), un'Alfa 1900 affidata proprio ad "Armandino", come veniva chiamato affettuosamente Spatafora per la sua statura, e negli inseguimenti era quasi impossibile raggiungere i malviventi che commettevano furti e rapine a ripetizione, perché si erano attrezzati con vetture truccate all'occorrenza, che facevano mangiare la polvere alla povera "al-



TRINITÀ DEI MONTI

Nella foto grande, la simulazione di una scena di inseguimento con la Ferrari della Polizia, come ne accadde tante all'epoca. La leggenda della discesa dalla scalinata di Trinità dei Monti a Roma è stata ripresa in un film "poliziottesco" intitolato "Poliziotto Sprint" in cui il noto attore Maurizio Mi interpretava un personaggio ispirato al maresciallo Spatafora. Su youtube si trova l'intero film e alcuni spezzoni, compreso il corso di guida a Vallelunga

PANTERA

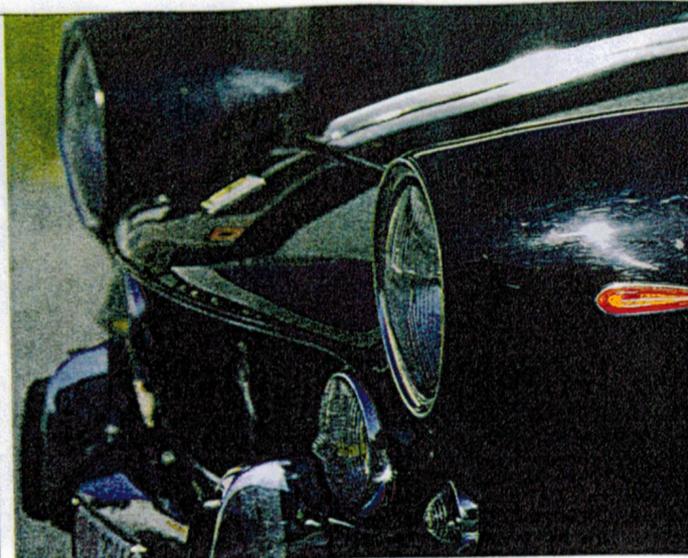
Qui sotto, i poliziotti in uniforme che ci hanno aiutato nella realizzazione del servizio fotografico. Al centro, la mitica pantera della Squadra Mobile. Nella foto grande, la Ferrari quando in un'immagine di archivio quando fu acquistata dal collezionista Cappelli.



fona". Ma nel 1962, durante un incontro degli uomini della Squadra Mobile e del loro capo, Angelo Vicari, con l'allora Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi (in occasione di una premiazione per il brillante risultato di un'importante indagine), fu lo stesso Gronchi a chiedere cosa servisse per sconfiggere la "mala". E fu allora, si racconta, che nella sala si alzò un piccolo sottoufficiale, che, senza timidezza disse al Presidente Gronchi: "Ci serve una Ferrari!". Poco dopo quell'aneddotico episodio, il Ministero degli Interni si mise in contatto con il Drake, per ordinare a Maranello la costruzione di... alcune vetture da allestire come "volanti". La scelta cadde sull'unica Ferrari 2+2 di serie allora: la Squadra Mobile impiegava, infatti, tre poliziotti in pattuglia su ogni vettura. Pare che Ferrari frenò l'entusiasmo dei poliziotti che avevano richiesto ben più delle due Ferrari 250 GTE che poi furono approntate. Ferrari non si fidava molto della pubblica amministrazione... Comunque, nel mese di dicembre, le due berlinette "volanti" arrivarono a Roma. Prima della consegna, però, come richiesto specificamente dal Ministero degli Interni su suggerimento di Spatafora, sulla vettura a lui destinata fu rialzato il sedile, per agevolargli la guida. Inoltre, lo stesso Spatafora, prima di rendersi operativo sulla fiammante 2+2 Ferrari, si recò a Maranello per sostenere un corso di guida veloce ed impraticarsi al volante della 250 GTE.

Alla "pantera" GT fu dipinto sulle porte il numero di telefono 555.555 e due bei felini su fondo verde comparivano sui parafanghi anteriori sopra le griglie di sfogo del motore. Una volta pronta per scendere in strada, l'auto fu immatricolata con il numero di targa della Polizia, 29444, che ancora oggi compare sul muso e in coda, anche se la vettura, come vedremo poi, fu per un certo periodo immatricolata con una targa civile. Un particolare poco noto è il tipo d'intervento effettuato dalla Casa di Maranello per rendere



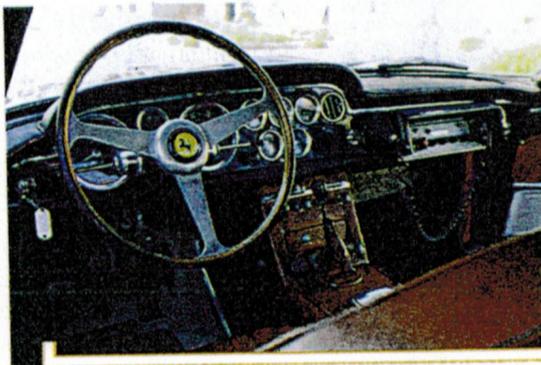


la Ferrari poliziotta più prestante nel suo ruolo d'inseguitrice ufficiale. Secondo la testimonianza di un meccanico che lavorò personalmente su questa vettura, fu lo stesso Ferrari a seguire i lavori d'adeguamento di questa 250 GTE, ma volle tenerli segreti. Si suppone, comunque, che gli interventi fossero mirati a un irrobustimento della meccanica (sospensioni e supporti) e, forse, un lieve potenziamento del motore. Dopo oltre 10 anni d'onorato servizio sulle strade di Roma, con Spatafora al volante per oltre 6 anni (nel frattempo era divenuto Maresciallo, grado in cui la maggior parte degli appassionati lo conosce), la Ferrari poliziotta andò in pensione.

Radio

E così arriviamo alla sua storia più recente, che porta all'attuale proprietario. Ad un'asta pubblica, nel 1974, partecipò anche Luigi Cappelli, un grande appassionato e collezionista, che s'innamorò perdutamente di quella bella poliziotta e riuscì ad aggiudicarsela, per ricoverarla poi, per diversi anni, nel suo deposito di Rimini. Solo dopo 8 anni, per l'esattezza il 30 dicembre del 1982, quella Ferrari 250 GTE fu immatricolata ad uso civile per non incorrere nei problemi che la nuova legge antinquinamento avrebbe causato, impedendone l'utilizzo. Ma quella targa, diciamo così, limitava notevolmente il valore storico e la suggestione di questa Ferrari. Così, nel 1989, dopo la fondazione dell'Associazione delle Pantere Storiche da parte del Ministero degli Interni, l'allora Capo della Polizia, Vincenzo Parisi, fece a Cappelli il più bel regalo che mai si sarebbe potuto aspettare: oltre alle due targhe originali POLIZIA 29444, consegnò al collezionista anche la ricetrasmittente, ancora perfettamente funzionante, e la sirena con il lampeggiante blu, che erano state "archivate" presso l'Autoparco del Ministero a Roma. Nel settembre di quello stesso anno, Alberto Cappelli (figlio di Luigi), che prese in gestione la vettura e la possiede tuttora, ebbe il privilegio di condurre il giro d'onore a Monza prima del GP di F1.

Tornando ai tempi gloriosi dell'entrata in servizio della prima e unica Ferrari mai utilizzata da un'apparato dello Stato, c'è da dire che, a dispetto della titubanza iniziale di Ferrari, le strade di Roma e quella livrea così autorevole furono un'ottima operazione di marketing



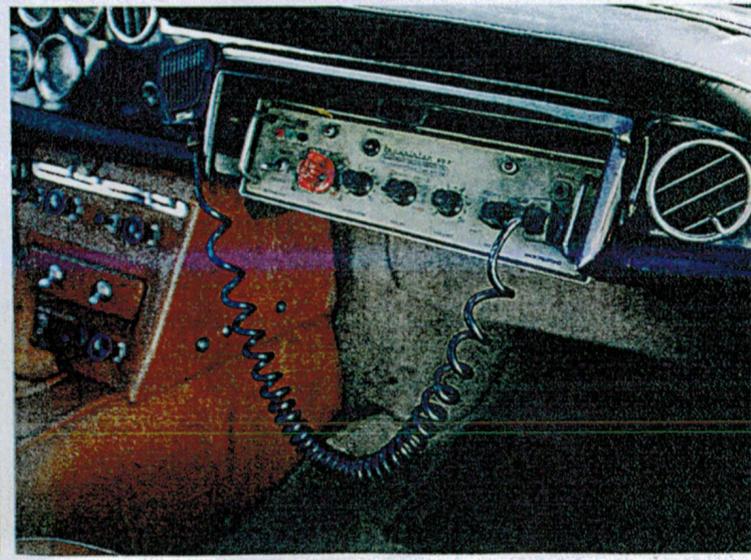
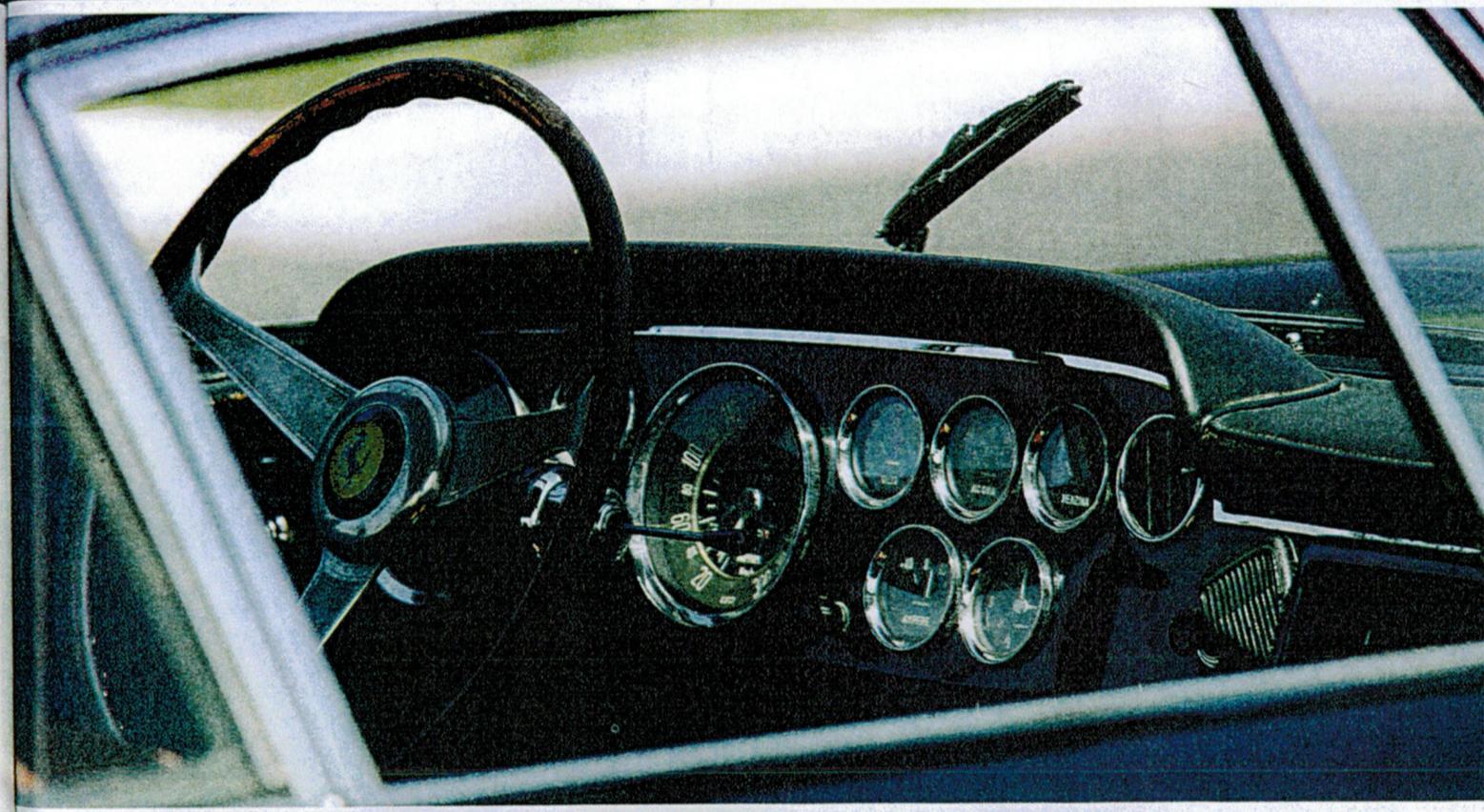
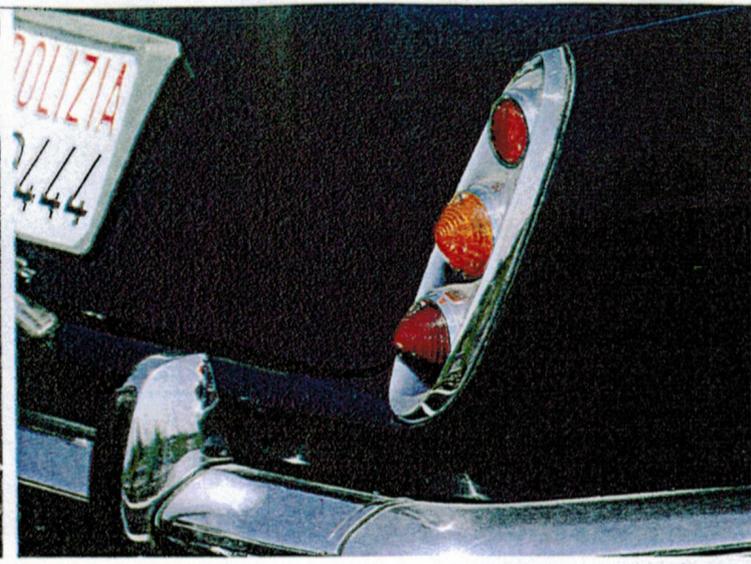
DIAMETRO

Alcuni dettagli significativi della Ferrari 250 GTE allestita per la Polizia. Sopra, i fari con taglio dritto caratteristici del modello, i fendinebbia e, a sinistra, il bel volante dal diametro abbondante per compensare la pesantezza di sterzo. Nella pagina a fianco, altrettanto caratteristici i gruppi ottici posteriori con le tre luci in verticale; l'interno in pelle Connolly e la radio che Cappelli ebbe in regalo da Vincenzo Parisi. Affascinante la strumentazione.

per la Casa di Maranello, che proprio con la sua prima 2+2 ottenne il più grande successo commerciale di quegli anni. Ferrari amava le sportive senza compromessi, ma capiva anche che per continuare a correre e sviluppare la sua azienda doveva cedere qualcosa a chi chiedeva anche comfort. Da uomo pragmatico qual era, il Commendatore colse le possibilità di sviluppo per la fabbrica. La 250 GTE 2+2, grazie anche al disegno di Pininfarina, fu prodotta in quasi mille esemplari (955 per la precisione). Una perfetta alchimia d'intenti tra la Ferrari ed il "sarto" Pininfarina consentì di creare i presupposti progettuali per una vettura quattro posti dalle prerogative estetiche e di guida all'altezza del marchio. Per ottenere lo spazio per il divanetto posteriore si avanzò di una ventina di centimetri il V12 sul telaio a passo lungo di 2600 mm.

Candele

La 250 GTE 2+2 nasceva con linee tese e s'ispirava nel frontale, in parte anche nella profilatura della coda, alla più snella sorella GT a due posti secchi. Nella prima serie, quella dell'esemplare che entrò nel nostro servizio, prodotta fino alla fine del 1962, la grande calandra cromata sul frontale ospitava ai lati due fendinebbia circolari e le luci posteriori (tre per lato) erano incorporate in un pannello cromato. Il motore della Ferrari 250 GTE 2+2 era il dodici cilindri a iniezione, con 3 litri nella versione con candele esterne, ed erogava 240 CV a 7000 giri che consentivano a questa GT di "veleggiare" a 240 km/h nel più spazioso abitacolo mai prodotto dalla Ferrari a quei tempi. L'allestimento degli interni era all'altezza di quello che chiedeva la clientela: un elegante cruscotto, con strumenti cromati inseriti in una plancia verniciata nel colore della carrozzeria (come sulle versioni 250 GT), campeggiava davanti al pilota che poteva accostarsi su una confortevole poltrona in pelle Connolly (che rive-



anche il tunnel centrale), chiacchierando rilassato con i tre passeggeri. Il divanetto posteriore consentiva comfort discreto alle persone di statura media. Insomma, l'obiettivo di Ferrari fu pienamente centrato. Al salone di Ginevra del 1963, la seconda versione della 250 GTE 2+2 mostrava qualche lieve cambiamento estetico, come la nuova calandra più ampia, con fari antinebbia alloggiati ai bordi e le nuove luci posteriori, meno inclinate, che incorporavano in un'unico profilo verticale tutte le funzioni. All'interno fu introdotta solo una lieve modifica nella disposizione degli strumenti, oltre ai sedili di nuovo disegno. I cerchi diventavano più larghi e gli ammortizzatori posteriori incorporavano le molle elicoidali. Questa prima vera "ammiraglia" Ferrari per quattro persone aprì a Maranello nuove prospettive commerciali.

Certo, la 250 non si può considerare una confortevole ammiraglia, anzi ha senz'altro meno rivali delle più prestanti berlinette di Maranello: a vedere comparire quella targa e quel lampeggiante, pochi penserebbero di premere sul gas per ingaggiare una sfida!

DEGANELLO: C'ERO E LA RICORDO COSÌ

Non ricordo la data, ma ho un riferimento, la Ferrari 250 GTO marrone e bianca di Pietro Ferraro, in ultimazione per la Targa Florio in calendario il giorno del mio 16° compleanno: il 6 maggio 1962. Allora mio padre era vice direttore dell'Autocentro di Polizia di Bologna e il comandante, colonnello Icilio Disperati, conoscendo la mia passione, mi consentì di andare con lui a ritirare la Ferrari 250 2+2 per conto del Ministero dell'Interno.

A Maranello visitammo lo stabilimento (dove vidi la GTO di Ferraro) e alla fine un collaudatore (credo fosse Giorgio Enrico) portò all'uscita la 250 2+2. Spiegò i comandi e si congedò regalandomi uno stemmino della Scuderia. Il colonnello avviò la macchina, ma il cancello restò chiuso. Qualcuno agitando lo fece scendere e in un tempo che mi parve interminabile vidi il colonnello saltabeccare da un ufficio all'altro sempre più nervoso. La situazione si risolse all'imbrunire, quando si aprì il cancello che mi aveva fatto sentire prigioniero nel luogo dei sogni. Nel ritorno seppi che Enzo Ferrari aveva preteso che l'auto fosse pagata prima di uscire e che il colonnello, a forza di telefonate a personalità sempre più alte nel ministero, riuscì a far giungere un vaglia telegrafico.

La 250 GT 2+2 rimase in Autocentro il tempo per soffermarmi a osservare i particolari, come la vernice nera metallizzata, le bandierine nel posacenere e gli pneumatici 6.50 x 15. Poi arrivarono gli autisti addestrati nell'apposito corso di alta velocità e la portarono a Roma. Dopo un po' la Ferrari tornò in Autocentro malconcia. Mi dissero che un tenentino, vantandosi pilota da corsa, riuscì a provarla e investì una Fiat 600 che saltò una precedenza. Il preventivo dei ricambi apparve troppo salato, così in via eccezionale la Casa consentì di arrangiarsi con i pezzi ammaccati, ma messi meglio, prelevati da un'altra 250 GT 2+2 in attesa di riparazione a Maranello.

Ricordo che esegui il lavoro Labate, il miglior battilastra dell'Autocentro. Nonostante tutto, nel parafrangente destro rimasero alcuni piccoli avvallamenti. Rividi la 250 GT 2+2 quattro anni dopo a una festa della Polizia. Accarezzai il parafrangente destro per cercare al tatto gli avvallamenti che ricordavo. C'erano e sono convinto che, se nel restauro non è stato cambiato qualcosa, grattando il parafrangente destro si trovino ancora i segni delle "calde" e delle saldature fatte da Labate.

Nei miei ricordi non ci sono altre Ferrari 250 GT 2+2 della Polizia. Certe storie che sento mi sembrano fole, specialmente quella che Ferrari per scaramanzia ha tagliato e sotterrato i pezzi dell'auto incidentata. Sapendo quanto rispettava il denaro, è assurdo il solo pensarlo.

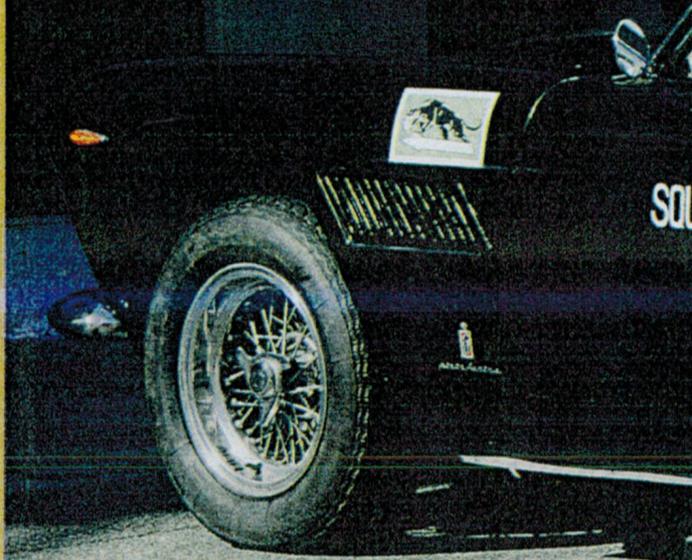
Elvio Deganello

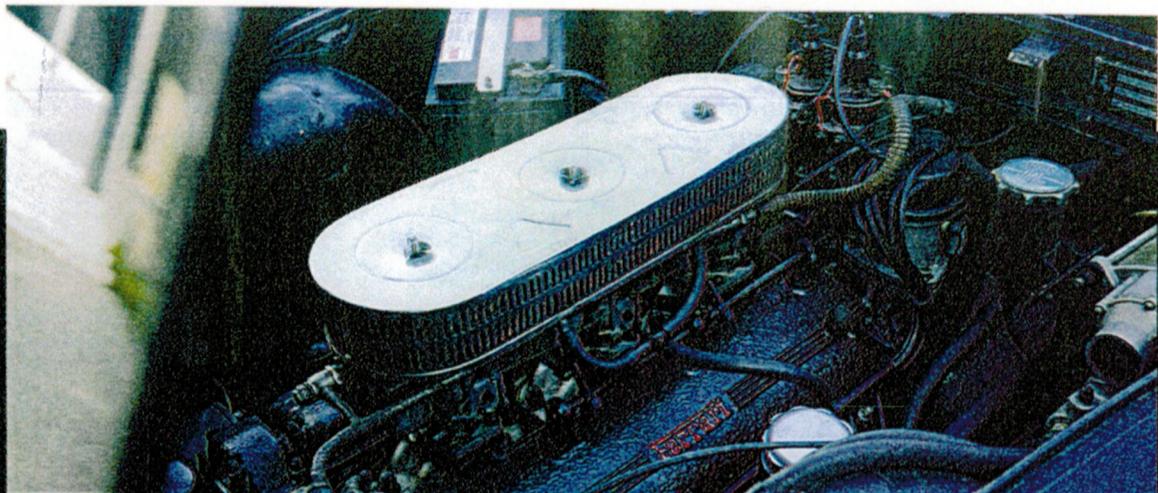


DEFIBRILLATORE

C'è ancora una "super" Pantera nella Polizia. Anzi, tre: sono Lamborghini Gallardo (sopra, un esemplare), donate dalla Casa di Sant'Agata. Erano quattro, ma una è andata distrutta in un incidente.

Si occupano per lo più di incarichi speciali che richiedono trasporti molto veloci: sono infatti dotate di defibrillatore e contenitore refrigerato per il trasporto di organi.





Scheda tecnica

FERRARI 250 GTE 2+2

Motore 12 cilindri a V di 60°, anteriore longitudinale, basamento e testa in alluminio Aliesaggio (mm) 73 Corsa (mm) 58,8 Cilindrata unitaria (cc) 246,10 Cilindrata totale (cc) 2953,21 Rapporto di compressione 8,8:1 Distribuzione con un albero a camme in testa per bancata con comando a catena, 2 valvole per cilindro Alimentazione 3 carburatori Weber 40 DCL 6 Accensione a spinterogeno con due distributori Lubrificazione forzata con pompa dell'olio ad ingranaggi Raffreddamento ad acqua con pompa meccanica, radiatore, ventola di raffreddamento con valvola termostatica, impianto elettrico 12V Potenza (CV-DIN/giri) 240/7000 Coppia kgm/giri 25,2/5500 **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce + RM Differenziale convenzionale Cerchi anteriori e posteriori a raggi da 6,50x15 **Corpo vettura** Telaio con 2 longheroni longitudinali in acciaio a sezione ellittica con traverse Tipo carrozzeria coupé 2+2 posti e due porte Tipo vettura 250 GTE 2+2 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti quadrilateri deformabili ammortizzatori e molle elicoidali Sospensioni posteriori a ponte rigido con balestre longitudinali **Dimensioni in (mm) e peso** Lunghezza 4700 Larghezza 1710 Altezza 1341 Passo 2600 Carreggiata anteriore 1354 Carreggiata posteriore 1349 Peso a vuoto 1450 kg **Prestazioni** Velocità massima 240 Km/h

