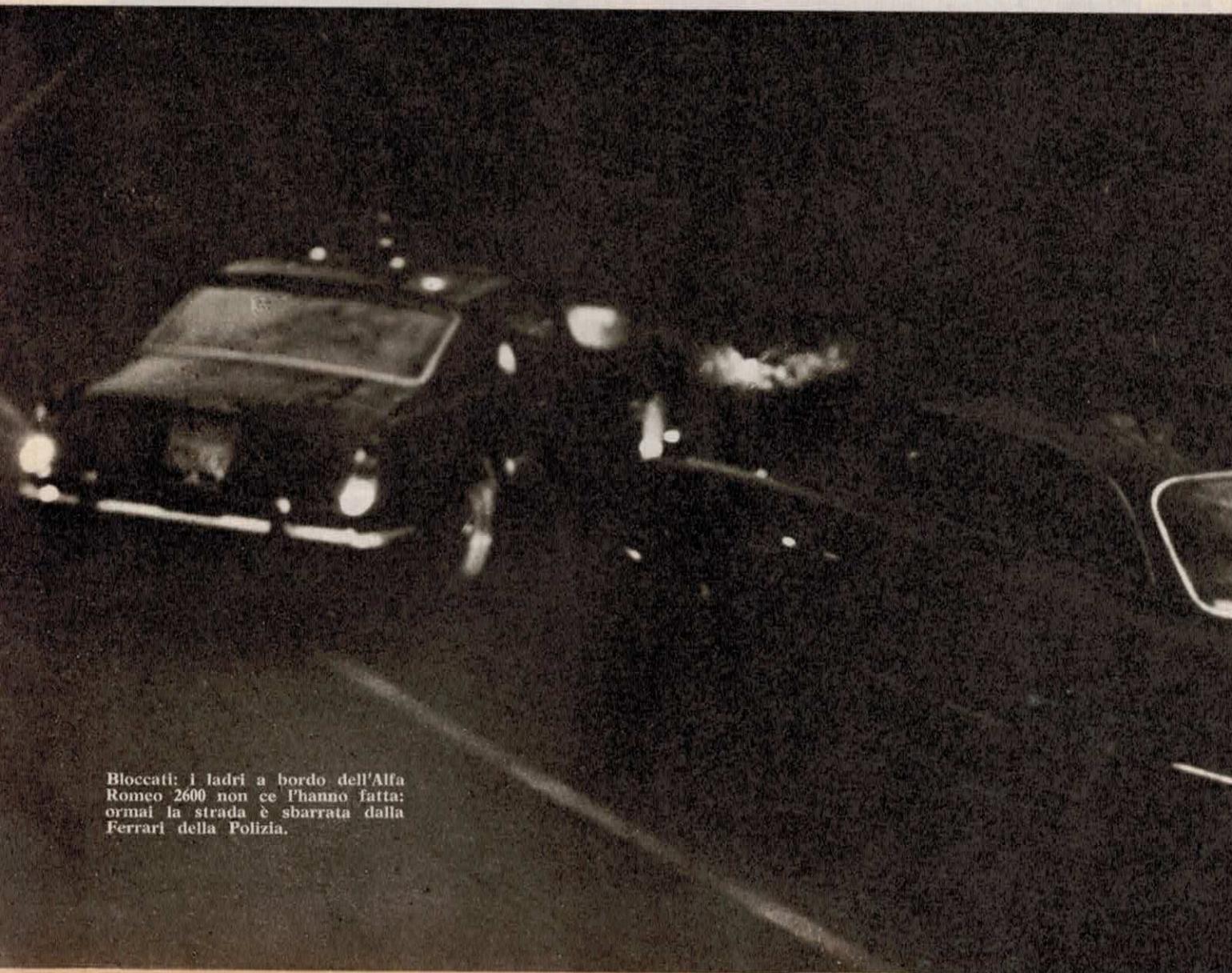


Scuola e prodezze

Nell'implacabile « gioco a guardie e ladri », tra la legge e la delinquenza, l'automobile offre il suo apporto all'una e all'altra. I malfattori, rotti alle temerarietà più folli, operano su macchine rubate, e corrono senza alcun riguardo per il loro mezzo; gli agenti dell'ordine, assai più audaci ed esperti, sono capaci di superare le acrobazie dei loro avversari, pur rispettando la sicurezza dei cittadini onesti (appiedati e motorizzati) e l'incolumità delle loro stesse vetture. Per arrivare a tanto gli uomini della Polizia si allenano ad una disciplina che impone sacrifici e richiede coraggio.

Dieci anni fa i ladri motorizzati avevano buone probabilità di farla franca. Rubavano una macchina veloce, svaligiavano una banca o un negozio, e, a meno di incappare in un posto di blocco, seminavano con facilità le « Campagnole » degli agenti. Oggi, come provano recenti episodi di cronaca, molti « colpi » riescono ancora, ma il margine di sicurezza dei malviventi si è assottigliato. Pubblica Sicurezza e Carabinieri dispongono di circa 500 automobili, capaci di superare i 160 orari e di un migliaio di autisti allenati alla guida sportiva. E' un risultato che poche Nazioni possono vantare, che ha richiesto un'organizzazione complessa e paziente, fatta di col-



Bloccati: i ladri a bordo dell'Alfa Romeo 2600 non ce l'hanno fatta: ormai la strada è sbarrata dalla Ferrari della Polizia.

degli agenti-sprint

laudi delle vetture « al limite delle prestazioni » e di severo addestramento degli equipaggi.

La storia degli uomini che ogni sera pattugliano le strade delle grandi e medie città al volante di purosangue da cento e più cavalli merita di essere meglio conosciuta: gli atti di coraggio che tali uomini compiono, i rischi che affrontano per uno stipendio modesto, interessano giustamente tutti gli italiani e particolarmente gli automobilisti. Per questo *Quattroruote* ha trascorso qualche giorno accanto ai piloti del «Corpo di pronto intervento» della Squadra Mobile romana, raccogliendo ricordi e confidenze, seguendoli in una spericolata caccia al ladro. Benché l'in-

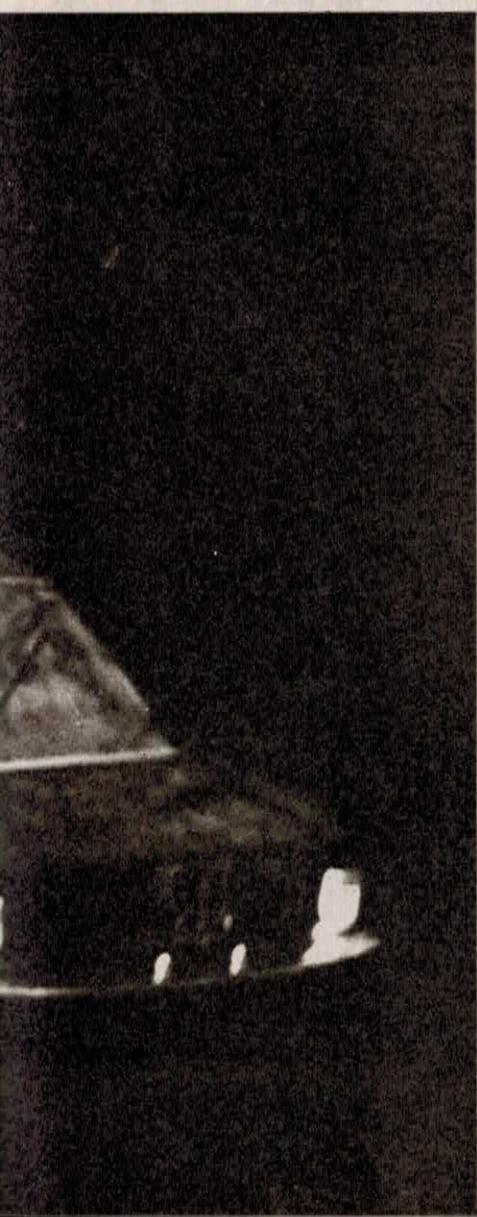
dagine sia stata limitata a Roma, il discorso ha un valore generale, perché analoghi Corpi operano a Milano, Torino, Genova, Napoli, e ovunque abbia sede una Questura con relativa Squadra Mobile.

Prima di accennare ai conducenti ci sembra doveroso, tuttavia, spendere una parola sui ferri del mestiere di cui sono in possesso, vale a dire sulle macchine: le automobili, infatti, sono i veri ferri del mestiere degli agenti del «Pronto Intervento», i quali hanno il divieto, se non provocati, di aprire il fuoco contro coloro che non si fermano alla intimazione di alt. Gli appassionati di films polizieschi americani, con inseguimenti punteggiati da sparatorie, si meravigliano forse di una disposizione tanto umanitaria: la verità è che, date le velocità raggiunte dalle vetture moderne, sparare sulle gomme a 160 all'ora equivale ad uccidere e, per non uccidere indiscriminatamente, la sola via possibile è lottare ad armi pari, acceleratore contro acceleratore. Attualmente le automobili veloci della polizia sono le Alfa Romeo, nelle due versioni «2600 coupé sprint» e «Giulia T.I.»: a titolo di esperimento la «Mobile» capitolina ha acquistato negli ultimi mesi anche una «Ferrari» berlinetta con motore Le Mans che sfiora i 260 orari. Tutte le Alfa consegnate dalla Casa del Portello alla Direzione generale di P.S. sono potenziate, particolarmente messe a punto e in grado di sopportare un discreto fuori giri (vi sono, ad esempio, quattro «Giulia T.I.» col quadrifoglio che toccano i 200 orari in «quinta», e una decina di «2600» che raggiungono i 210 km/orari effettivi): alle ulteriori modifiche provvedono i meccanici dei dieci autocentri regionali di polizia. Tali modifiche, al tempo delle «pantere», le vecchie «1900 T.I.», consistevano in una quasi completa blindatura della carrozzeria. Oggi, abbandonate le lamiere di acciaio che appesantivano troppo le vetture e le rendevano meno maneggevoli, i tecnici degli autocentri si limitano a sostituire i normali parabrezza con altri a prova di proiettile, ad installare sul tetto una luce intermittente blu collegata ad una sirena, ad arricchire la dotazione di bordo con cinture di sicurezza, radio riceventi e trasmettenti a transistor, rivestimenti in gomma-piuma destinati ad attenuare le conseguenze di eventuali scontri.

«Una volta costituita la scuderia dei 200 all'ora», racconta il dottor Costa, vice capo della Squadra Mobile di Ro-

ma, «il compito che la Pubblica Sicurezza ha dovuto affrontare è stato quello di formare un'équipe di autisti all'altezza della situazione. Compito difficile e, in un certo senso, nuovissimo. Noi non avevamo bisogno di piloti di formula uno, 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 saper roscchiare quinti di secondo in curva, è necessario prevedere e neutralizzare i suoi trucchi, i suoi sgambetti, le sue manovre tanto folli quanto improvvise 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. 126,81, con punte di oltre 200 in rettilineo. Gli istruttori — il collaudatore dell'«Alfa Romeo» Pietro Sodini, il collaudatore della «Ferrari» Luigi Bertocco — 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 faranno 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 in corsa, abbassare di colpo la spalliera del sedile mentre il conducente è impegnato in una difficile manovra, o piazzare in curva, all'insaputa





Il « tocco alla Paganini » è la stoccata finale che la macchina della polizia inseguitrice vibra alla fuggitiva auto dei malviventi: il brigadiere Spatafora spiega la tecnica di questo tipo di « arrembaggio ».

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 », dice 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, antepoendo l'incolumità dei passanti alla cattura dei delinquenti, e il fatto di aver già percorso un milione di chilometri senza un incidente mortale è il maggior vanto dei piloti della polizia ».

Che si trattasse di uomini in gamba l'avevamo capito. Vediamo ora di conoscerli da vicino. Il poker d'assi della « Mobile » di Roma risponde ai nomi del brigadiere Spatafora e delle guardie Savi, De Angelis e Annichiarico. Hanno tutti fra i 25 e i 35 anni (dopo tale età, in genere, gli « agenti-sprint » contraggono qualche malattia « professionale », come i 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, particolarmente 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 Questura centrale di via San Vitale.

Spiega ad esempio il brigadiere Armando Spatafora: « Dottore mio, qua non ci sono dubbi. Se una banda, a Roma, vuol fare un colpo ed ha bisogno di una macchina veloce, la scelta dell'autista, per forza di cose, deve cadere su una trentina di ladri, gli unici capaci di andare forte. Prenda le « Jaguar E », macchine difficili da portare al limite; quando ci giunge la segnalazione del furto di una « Jaguar E » i casi sono due: o Giovanni G., detto « a scimmietta », è in galera, o il ladro quasi certamente è lui. Oppure prenda le « Ferrari »: nei furti delle « Ferrari », una volta sì ed una no, c'è lo zampino di Pietro M., detto appunto « il Ferrari » perché ha una predilezione per la marca di Maranello. Pietro, rimanga fra noi, va veramente bene: è un peccato che si sia rovinato così, avrebbe potuto diventare un pilota di formula uno che levati... Mah! Lasciamo perdere e passiamo alle « Maserati ». Le « Mase-

rati » sono le preferite dagli autisti della mala: « pistano » e sono abbastanza facili da guidare. Con le « Maserati » quindi, il campo di scelta si allarga: c'è « Pennellone », c'è « Ragnetto », c'è « Fraticello », una trentina di persone in totale, non di più. Tutti gli altri non osano neppure accostarsi alle grosse lindrate: si fermano ai « 1600 » e, sostanzialmente, sono dei dilettanti, o guidatori improvvisati, robeta insonna... ». Dalle parole del brigadiere Spatafora appare chiaro che gli « agenti-sprint » acciuffano pure i dilettanti, ma senza alcuna soddisfazione: la guerra ai ladri, assurda al rango di guerra privata, di faida sportiva, diventa interessante solo quando si svolge tra « professionisti », meritevoli, almeno automobilisticamente, di reciproco rispetto.

Contro i « professionisti della mala » i piloti della « Squadra Mobile » di Roma hanno elaborato un sistema di guida rivoluzionario e assolutamente scongiabile ai buoni padri di famiglia: guida domenicale. Il sistema, nei suoi punti essenziali, può essere così riassunto: 1) Non fare mai caso alle frecce di direzione della macchina inseguita. E' normale, addirittura infantile per i ladri azionare il lampeggiatore destro e poi girare a sinistra o viceversa; 2) Non far caso neanche ai luci gialle degli stop. Con una semplice inversione di contatti elettrici si può provocare l'accensione degli stop quando la vettura è in accelerazione anche in frenata; 3) Stare attenti all'eventuale fanale della retromarcia. Non escluso si tratti di un faro « truccato



Una sala dell'Autocentro romano di P.S. con apparati per controllo fari e impianti elettrici di bordo e per taratura pompe iniezione.

Revisione delle vetture all'Autocentro romano di Pubblica Sicurezza

destinato ad abbagliare gli inseguitori; 4) Tener d'occhio sempre e soltanto le sospensioni dell'automobile rubata. Alorché 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 svincolare improvvisamente e prendere l'inseguitore in contropiede. Costringendolo a correre, le manovre improvvise sono molto più difficili; 6) Mantenere 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 specchio retrovisore; 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'immane 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.

Abbiamo sperimentato il «sistema» durante un pattugliamento notturno nelle vie periferiche della Capitale e, benché la sorte ci abbia offerto unicamente la cattura di un ladruncolo da strapazzo, possiamo assicurare che la passeggiata non è stata priva di emozioni.

Inutile aggiungere che una condotta di guida tanto audace non giova neppure alla «salute» delle automobili. In media (ne sa qualcosa proprio Armando Spatafora, che detiene il record degli inseguimenti e dei ricoveri in ospedale: 70) le grigio-verdi vetture della «Squadra Mobile» finiscono in officina una volta alla settimana. «D'altra parte», confida il colonnello Minghelli, direttore dell'Autocentro romano di via Tommaso Campanella, «le frequenti revisioni fanno parte delle regole del gioco. Se i ladri si piccano di essere "duri", i nostri uomini debbono essere "duri" quanto loro, se i ladri non hanno paura di sfasciare le macchine rubate, i nostri uomini debbono dimostrare un'eguale indifferenza per la sorte delle carrozzerie e dei motori. I mezzi per le riparazioni, fortunatamente, non mancano». Le parole del colonnello Minghelli rispondono ad un'effettiva

realtà: l'Autocentro da noi visitato è attrezzato in modo tale da far invidia ad una scuderia di automobili da corsa. Novanta meccanici, anch'essi reduci da appositi corsi di specializzazione alla «Alfa Romeo» ed alla «Ferrari», si affacciano in turni continuativi nei diversi reparti ed hanno a disposizione i più moderni macchinari, dai forni per l'essiccazione rapida delle vernici agli strumenti per la misurazione della potenza al freno, dai «rivelatori» dell'efficienza dell'apparato elettrico all'impianto per il rodaggio al banco dei motori. Ogni guasto viene riparato in brevissimo tempo, a volte pochi giorni, spesso poche ore. Abbiamo visto una «2600» con le bronzine fuse e un parafrangente acciaccato entrare in officina alle 9 del mattino ed uscirne come nuova alle 5 del pomeriggio: lo stesso «exploit», ci è stato assicurato, è possibile negli altri autocentri regionali di Pubblica Sicurezza, organizzati tutti secondo un metro comune. Nessun miracolo, naturalmente; il motore fuso era stato sostituito con un diverso motore — tenuto pronto di scorta appunto per situazioni del genere — ed i carrozzieri avevano ribattuto, stuccato e riverniciato il parafrangente. Il rappezzo lasciava un po' a desiderare, d'accordo, ma la parte meccanica, quel che conta, appariva perfetta.

Constatata l'efficienza dell'Autocentro romano, collaudata l'esperienza ed il coraggio dei piloti della «Mobile» capitolina («ma le "Volanti" delle varie città italiane», hanno avuto cura di precisarci i funzionari della Direzione





generale di P.S., « dispongono di conducenti altrettanto bravi »), la domanda più logica, la domanda che probabilmente fanno tra sé e sé molti cittadini, è questa: perché, nonostante tutto, numerose rapine riescono ancora? Come mai la polizia non riesce ad acciuffare immediatamente gli autori di « colpi » incredibili, come quello non dimenticato alla gioielleria Colombo di Milano?

La spiegazione, oltreché nel numero ancora insufficiente di automobili della P.S. (per una più sicura protezione degli italiani alle attuali 500 vetture veloci bisognerebbe aggiungerne almeno altre 1500) va ricercata nelle pieghe di un discorso pronunciato il novembre dello scorso anno dal Prefetto Vicari, Capo della Polizia, ad uno dei molti Congressi Internazionali che si tengono a Roma. Si parlava della delinquenza organizzata e il dottor Vicari, in quell'occasione, disse fra l'altro: « Un tempo il furto di un'automobile veloce dava ai ladri un effettivo vantaggio sulle forze di polizia italiane. Oggi, in tema di velocità e abilità di guida, la situazione si è capovolta. Battuta sul suo terreno, tuttavia, la malavita non è rimasta con le mani in mano: anziché una macchina sola, adesso, i delinquenti ne rubano in genere tre o

Il quadro elettronico in allestimento alla questura di Roma che sarà pronto entro quest'anno, dà costantemente posizione e spostamenti delle vetture della polizia in servizio di pattuglia

quattro, che poi usano al fine di bloccare più strade e preconstituire una "sicura" via di fuga. Per sconfiggerli è giunto il momento di ricorrere ai quadri elettronici, gli stessi già in funzione a New York e nelle maggiori metropoli europee. Attualmente stiamo mettendo in opera, presso ogni grande Questura della Repubblica, pannelli elettronici riproducenti in scala le piante cittadine: la posizione e gli spostamenti delle auto della polizia in servizio di pattuglia appaiono automaticamente sul pannello e permettono ad un operatore centrale di guidare razionalmente, via radio o radio-telefono, la caccia ».

Nella Capitale, al terzo piano del grande palazzo che ospita la sede della Questura, il quadro elettronico è già quasi a punto e comincerà a funzionare entro il '65: una volta pervenuta dai Commissariati la segnalazione del passaggio di una macchina rubata, gli agenti verranno allora « pilotati » dalla radio nella zona interessata fino a stringere in una rete i ladri. Il termine « rete » non è usato impropriamente: a Messina, durante una « operazione cavia », la

Pubblica Sicurezza ha sperimentato l'efficacia di una maglia chiodata di recente fabbricazione che, gettata sul marciapiede stradale, impedisce il transito di qualsiasi veicolo.

Con le maglie chiodate e i quadri elettronici di comando, insomma, è facile prevedere che si aprirà un nuovo capitolo nella lunga storia delle guardie e dei ladri. Alle auto veloci della polizia resterà soprattutto una funzione simbolica, di freno psicologico al criminale, ed un compito di punta, analogo a quello dei cani che spingono la sventura nella vagina delle braccia dei cacciatori: il ruolo dei cacciatori, invece, spetterà nel futuro a tutti gli agenti, compresi gli agenti delle normali « Campagnole ».

Riassumendo la novità in termini tattici, il brigadiere Giuseppe Fusco, a detta del pannello elettronico romano appassionato tifoso, ha concluso con queste parole: « Sostanzialmente sarà un po' come sostituire al gioco individuale il gioco di squadra. E tutti sanno che sono le squadre bene affiatate quelle che conquistano lo scudetto ».

SANDRO COV