



Inseguimento veicolare: the Big Red Nine

1^ Parte

Foto Coraggio

Il Grande Nove Rosso: il contesto operativo dell'inseguimento veicolare di polizia

Sulla scala ALARP – un indice di rischio basato sul concetto As Low As Reasonably Possible, ovvero abbattimento fino alla minima soglia ragionevolmente possibile – il colore rosso si accende all'istante di una vivida tonalità sanguigna sulla casella del numero 9: massimo rischio che si produca un evento dannoso sull'asse orizzontale delle probabilità e massima gravità sull'asse verticale delle conseguenze dell'evento stesso.

In queste condizioni, non è francamente ipotizzabile di ingaggiare un inseguimento senza avere in tasca una strategia di abbattimento del rischio alla minima soglia che sia ragionevolmente possibile.

L'unica alternativa certa sarebbe una piana desistenza da parte degli operatori di polizia nei confronti di chiunque, alla guida di un veicolo, si dia alla fuga per sottrarsi al controllo.

Non è questa, però, un'ipotesi che possa essere presa in considerazione con tanta aprioristica leggerezza da parte dei pubblici ufficiali.

Pur senza invocare lo spettro dell'omissione di atti di ufficio, basta una semplice riflessione: se chiunque sapesse che, fuggendo alla guida di un veicolo e creando così una manifesta condizione di pericolo immediato per gli altri utenti e per il personale operante, quest'ultimo opterebbe istantaneamente per la desistenza, sarebbero senz'altro molti coloro che non esiterebbero un istante prima di sottrarsi all'intimazione di ALT.

Qualche centinaio di metri di accenno ad una fuga spericolata ed il gioco è fatto.

L'eventuale rilevazione del numero di targa del veicolo fuggitivo sarebbe, in molti casi, foriera di conseguenze assai meno gravi di quelle che si potrebbero patire assoggettandosi sul momento al controllo: anche qui, non occorre andare a prefigurarsi la flagranza di gravi reati – rapina, sequestro di persona, trasporto d'armi, esplosivi, stupefacenti, refurtiva di vario genere, fino al cadavere delle vittime avvolto nel classico tappeto – perché è sufficiente la possibilità di sottrarsi alle conseguenze di una denuncia per guida in stato di ebbrezza o della confisca per mancanza di copertura assicurativa per spingere chiunque a provarci, quanto meno.

Nella peggiore delle ipotesi, quand'anche il fuggitivo venisse rintracciato attraverso un pronto rilevamento del numero di targa del veicolo, la sanzione prevista è quella amministrativa di cui all'art. 192 del Codice della Strada, fatte salve le ulteriori violazioni eventualmente commesse nel darsi alla fuga o emerse in esito agli accertamenti: il Prefetto, esaminato il verbale di contestazione trasmesso dagli operanti, determinerebbe il *quantum* da pagarsi – la violazione non è pagabile in misura ridotta – e verrebbero decurtati tre punti dalla patente

eventualmente posseduta dal trasgressore.

Diciamo eventualmente posseduta perché, se già la rilevazione del numero di targa non è detto porti all'identificazione certa del trasgressore ma, più verosimilmente, soltanto a quella del proprietario del mezzo, occorrerebbe rintracciare quest'ultimo per farsi indicare chi si trovasse alla guida del veicolo al momento in cui si sono verificati i fatti, e questa è circostanza già meno scontata di quanto sulle prime appaia.

Potrebbe trattarsi di un veicolo provento di furto, per esempio, oppure il proprietario potrebbe essere uno dei sempre più numerosi personaggi irrintracciabili, nella cui ricerca spesso tutte le forze di polizia esauriscono ore di attività senza pervenire ad alcun risultato utile.

Oppure, ancora più semplicemente, potrebbe non ricordare il nominativo di colui che si trovava alla guida del veicolo, o non essere materialmente in grado di indicarlo, e via così bordeggiando tra le mille ed una scusa più o meno campata in aria che trovano però sovente valida udienza presso i giudici di pace.

Et voilà, alla fine magari si estingue il verbale con il pagamento ma conseguenze molto peggiori sono state audacemente evitate.

E neppure troppo audacemente, diremmo, visto che gli operatori di polizia hanno evitato di procedere all'inseguimento sulla base dell'assunto che i rischi fossero davvero eccessivi per tutti e tali da non rendere l'azione giustificata o giustificabile.

Procedere a denuncia nei confronti del conducente – una volta riusciti nell'intento di identificarlo – per resistenza a pubblico ufficiale?

La sottrazione all'intimazione di ALT fuggendo a bordo di un veicolo configura il reato di resistenza a pubblico ufficiale?

La magistratura è ancora pacificamente divisa sul concetto di fuga ed un pubblico ministero su due è convinto che la fuga non integri l'ipotesi di reato in questione.

In questo caso, le possibilità di un'archiviazione nei confronti del reo sono forse minori rispetto alle ottime probabilità che invece sussistono davanti ad un giudice di pace, ma si tratta comunque di un'alternativa che ridimensiona molto il potenziale reattivo delle forze di polizia davanti alle condotte illecite, non fosse altro perché gravata dall'incognita legata all'identificazione certa del reo.

D'altra parte, possiamo forse serenamente affermare che vi è certezza dell'azione di polizia in reazione al fatto che un soggetto intimato di fermarsi si dia invece alla fuga?

Se la persona alla quale viene regolarmente intimato di fermarsi – con la paletta o con la mano – non ottempera ma

fugge, sappiamo tutti con certezza quello che bisogna fare?

Le pronunce della Corte di Cassazione sull'argomento sembrano orientarsi verso la configurazione del reato di resistenza a pubblico ufficiale quando un soggetto, anziché fermarsi all'intimazione di ALT, si dia alla fuga a bordo di un veicolo ad altissima velocità e, al fine di vanificare l'inseguimento, ponga in essere manovre di guida tali da creare una generale situazione di pericolo.

Ma non vi è nulla di certo, soprattutto perché si parla di un orientamento emerso giudicando di vicende che hanno visto operatori di polizia impegnarsi in inseguimenti conclamati che hanno – purtroppo – avuto esiti nefasti e vissuto poi i successivi gradi di giudizio con esiti alterni.

Viene quanto meno da concludere che un inseguimento debba comunque essere ingaggiato, prima di potersi ipotizzare il reato di resistenza a pubblico ufficiale.

Allora: dobbiamo sicuramente inseguire, oppure no?

Fermiamoci sul punto: la maggior parte degli inseguimenti veicolari di polizia scaturisce dall'inottemperanza all'invito a fermarsi oppure dalla fuga *tout court* alla vista di una pattuglia.

In entrambi i casi, chiunque fugga vuole chiaramente sottrarsi al controllo ed i motivi sono nella gran parte delle circostanze ignoti al personale operante.

“VAI! VAI! VAI!” grida il capopattuglia all'autista, le cui mani corrono febbrili ad accendere lampeggianti e sirena, i fari ed i fendinebbia (se in dotazione), il girofaro o le luci bianche di profondità sulla barra (anche queste, se disponibili), perché quando si guida in servizio urgente d'istituto si deve utilizzare ogni dispositivo di segnalazione visiva o acustica a distanza disponibile (SEGNALARE IN MODO VISIBILE È LA PRIMA REGOLA OPERATIVA).

Poi il piede destro affonda sull'acceleratore della “volante”, oppure la mano destra spalanca la manopola del gas della moto di polizia, e l'inseguimento viene ingaggiato.

Sull'immaginario cruscotto mentale dell'operatore, il “grande nove rosso” inizia a lampeggiare frenetico ed altrettanto immaginario è l'ossessivo suono di allarme (in tonalità ALERT) che accompagna ogni metro di strada che il veicolo di polizia percorre, cercando di avvicinarsi al fuggitivo.

I chilometri orari della routine di servizio diventano i metri al secondo della guida in servizio urgente d'istituto.

Il sangue trascolora miscelandosi ai fiotti di adrenalina ed il circolo si trasforma in pochi istanti nel rombo di un treno che fila dentro una galleria, martellando nelle orecchie con un vertiginoso aumento di pressione che comprime gli angoli di visuale del conducente e rende smozzicato il respiro.

In queste condizioni, lo stress adrenalinico precipita l'operatore nella concitazione, nella frenesia e lo slancio nell'azione viene centrifugato in un susseguirsi di eventi che vengono affrontati in palese situazione di affanno.

In queste condizioni, l'errore è dietro l'angolo, è lì che ci aspetta al prossimo incrocio che dobbiamo attraversare con il semaforo rosso, oppure alla prossima curva che si sta avvicinando così rapidamente.

In un inseguimento veicolare, possono andare davvero storte molte cose.

L'inseguimento veicolare è il contesto operativo più rischioso.

Il primo ed anche il peggiore evento di tutti, è rappresentato da un incidente stradale che veda coinvolto l'equipaggio operante; se non vi è coinvolgimento di terzi, le immaginabili conseguenze resterebbero circoscritte all'equipaggio operante; in caso contrario, potrebbero essere travolti anche gli utenti della strada che, ignari dell'azione in corso, si siano venuti a trovare nel posto sbagliato al momento sbagliato.

In altra ipotesi, può essere il conducente fuggitivo a pagare assai pesantemente le conseguenze della propria scelta, ma fin qui siamo davanti agli esiti del libero arbitrio; vero è, però,

che se vittima di un grave incidente sia un ragazzino in sella ad veicolo a due ruote, fuggito all'ALT perché temeva – ad esempio – il sequestro del ciclomotore “elaborato”, allora bisogna chiedersi se non fosse stato possibile un metodo meno invasivo e cruento per fermarlo e sottoporlo al controllo.

In ultima ipotesi – quella, forse, che gli operatori di polizia temono maggiormente – può verificarsi un incidente tra il veicolo in fuga ed altri utenti, a causa delle manovre spericolate e della forte velocità alle quali il fuggitivo ricorre per “seminare” la pattuglia inseguitrice.

In buona sostanza, nel momento in cui si ingaggia un inseguimento, quando si spinge il pulsante che aziona la sirena, l'operatore di polizia più cosciente e responsabile avverte chiaramente la sensazione di aver tolto la chiave di sicura ad una bomba, di aver armato in qualche modo un ordigno a orologeria.

E mentre il timer corre virtualmente insieme ai secondi in cui si snoda l'inseguimento in corso, dentro l'abitacolo del veicolo di polizia o sulla sella della moto di pattuglia si consuma la speranza che non accada nulla di tutto quello che di brutto potrebbe accadere.

Ma le sole speranze che tutto vada bene, non rallentano minimamente la frequenza a cui continua a lampeggiare il “grande nove rosso”.

Dobbiamo inseguire, allora, oppure no?

Dobbiamo inseguire, sì, ma non in tutti i casi.

Dobbiamo inseguire, sempre, quando ve ne sia la possibilità secondo le “regole convenzionali di ingaggio”, che non sono scritte in nessun codice ma che rappresentano il patrimonio vitale delle tecniche operative di polizia: il *know-how* specifico della nostra professione, il “sapere” che è soltanto nostro e che non appartiene a nessun altro, né ai giudici, né agli avvocati, né ai periti forensi.

Dobbiamo inseguire perché se non lo facciamo ogni volta che sia “operativamente possibile”, allora l'azione di polizia perde inesorabilmente ed irrevocabilmente la propria determinante capacità di deterrenza.

La deterrenza è strettamente collegata alla capacità di reazione certa ed immediata davanti alle condotte illecite.

Sottoporre a controllo soltanto gli utenti della strada che accettino di fermarsi all'intimazione di ALT, evitando accuratamente di inseguire chiunque si dia alla fuga, significa svilire l'autorevolezza della funzione di polizia fino a trascendere quasi nel ridicolo.

Non ha alcun senso funzionale giustificare la legittimità di un inseguimento soltanto se ricorra la flagranza di gravi reati da parte del fuggitivo, perché nella maggior parte delle circostanze i motivi della sottrazione al controllo sono del tutto oscuri agli operatori e soltanto raggiungendo e fermando i trasgressori, i moventi potranno venir conosciuti ed affrontati di conseguenza.

Dobbiamo inseguire, dunque, ma in alcuni casi è meglio lasciar perdere ed in altri può accadere di essere costretti a desistere.

A volte dobbiamo essere pronti a scegliere tattiche diverse, evasive e dilatorie, che permettano di raggiungere lo scopo senza innescare un inseguimento manifesto.

In ogni caso, bisogna essere pronti.

Siamo preparati ad un inseguimento veicolare? Siamo stati adeguatamente addestrati?

NELLA FORMAZIONE RISIEDA TUTTA LA NOSTRA SICUREZZA.

**Ispettore di Polizia Municipale
Istruttore Area SAFE*

(segue nel prossimo numero de Il Centauro)