



## Alfisti e Falconisti della Guardia di Finanza, l'altra Stradale di un tempo che fu

... *“Non ha giovato ai contrabbandieri, neppure il ricorso a mezzi sleali di competizione quale la seminagione di chiodi lungo il percorso: il motore, non più da 1100 ma da 1900 dei finanziari ha sempre finito con l'aver la meglio”*. Così recitava nel 1953 *“il Finanziere”*, traendo spunto da un episodio di cronaca, e preannunciando, a seguito dell'entrata in servizio delle Alfa 1900 del Corpo, *“sulle strade italiane, gare automobilistiche, tra finanziari e contrabbandieri di tabacchi lavorati esteri (violatori del fisco - testuale), tali da strappare il pubblico all'autodromo di Monza”*.

Oggi una tale comunicazione sarebbe considerata *“politically incorrect”*, ma a quel tempo certi messaggi erano assai graditi al pubblico, che apprezzava in sommo grado l'abilità fisica e la destrezza nella guida da parte dei tutori dell'ordine, finalmente in grado di lottare, almeno alla pari, contro una criminalità *“all'americana”*, dotata di mezzi performanti e con pochi scrupoli. La sicurezza era peraltro rimessa, soprattutto, all'abilità nella guida da parte degli *“... uomini in grigioverde che gettano il cuore oltre i motori”* ...

Beh ... sì, forse il lessico risentiva ancora del ventennio e doveva essere aggiornato, ma le *“Leonesse”*, così i napoletani ribattezzarono le nuove Alfa, capaci di 176 km/h, venivano affidate alle capaci mani di uomini abilitati all'ALTA GUIDA, veri e propri piloti, 60 quelli del primo corso, addestrati direttamente dagli istruttori della casa del Biscione, che utilizzava, per i suoi corsi di guida veloce, addirittura l'autodromo di Monza. Piace qui ricordare che nel 1950 Nino Farina s'era aggiudicato l'edizione inaugurale del Campionato mondiale di Formula 1 su un'Alfa Romeo 158 sovralimentata, mentre l'edizione successiva sarebbe stata appannaggio di Juan Manuel Fangio su Alfa 159.

Il nomignolo dato agli *alfoni* non venne però ufficializzato, e col tempo sparì dal serraglio delle forze di polizia, fatto di *pantere, gazzelle e falchi*. La valorosa categoria degli *Alfisti*, così iniziava ad essere chiamata, traendo il proprio nome dal fatto di dominare quei mezzi poderosi, ma non facili da condurre se si voleva trarne il massimo, richiedeva da parte dei suoi appartenenti oltre alla *“fede e al coraggio ... bravura, profonda padronanza delle macchine, allenamento costante al pericolo delle strade congestionate, dove la meta da raggiungere trova imprescindibile ostacolo nell'incolumità altrui da tutelare (una priorità per i finanziari, non certo per i contrabbandieri): corsi e corsi dunque: ecco il rimedio ...”* Già il primo impatto con gli istruttori faceva comprendere agli aspiranti *Alfisti* ... *“che c'era molto da imparare e da correggere: “per iniziare proprio dalla posizione delle mani sul volante.”* Iniziavano poi ... *“gli slalom, i sorpassi, le clotoidi, i passaggi obbligati, i passaggi a forchetta, i testa coda a 90°, i derapaggi controllati.”*

Presso la Guzzi di Mandello del Lario e sulle strade della Brianza o alla Scuola della Motorizzazione dell'Esercito della Cecchignola e presso l'autodromo di Vallelunga, si tenevano invece i corsi per aspiranti con-

duttori del velocissimo *Falcone 500 Sport*, presto denominati *Falconisti da inseguimento*, che, malgrado la rigorosa selezione, circa la metà degli allievi non superava il corso, aspiravano numerosi a mettere a repentaglio la propria vita, cavalcando quei bolidi rigorosamente di colore rosso corsa. In ogni caso era divenuto impellente ... *“creare veri e propri specialisti tecnici della velocità e della meccanica, in grado di maneggiare con esperienza sicura strumenti poderosi e molteplici, adusi così dal consueto tran tran della guida di ordinaria amministrazione, come allo sprint bruciante dell’inseguimento di bolidi formidabili, trasformati in una trappola temibilissima dalla protervia dei contrabbandieri ...”*

I risultati di servizio, a fronte di un tale impegno, non si fecero attendere e furono numerosi. Persino l'autista della *Volpe del deserto* cadde in trappola. Accadde a Milano, malgrado una staffetta e una potente *Lancia Aurelia* che zigzagava, alla bisogna, dietro la Chrysler carica di sigarette per impedire l'avvicinamento dei finanzieri. Una vettura del Nucleo uscì da una strada laterale, sbarrando improvvisamente il passo al mezzo carico di bionde (così venivano dette le sigarette di contrabbando) isolandolo, mentre solo la prontezza di riflessi del contrabbandiere impedì l'impatto, sterzando e frenando a ruote bloccate (mica c'era l'ABS). L'abile autista venne quindi portato in caserma e risultò essere *Carlo Rehbem*, già autista personale del *gen. Erwin Rommel* durante la guerra in *Africa Settentrionale*.

Il rischio era forte per entrambe le categorie di conduttori di *automotomezzi* e veniva ricompensato con un premio speciale trimestrale di L. 9000 lorde, mentre il Comando Generale si faceva carico, per la prima volta, di un'assicurazione a loro favore.

Quella che veniva osteggiata, da parte dei superiori gerarchici dell'epoca, era invece la motorizzazione privata dei militari, oltre che per ragioni etiche, riferibili all'immagine di

una forza di polizia i cui appartenenti erano tenuti ad una naturale, viene da dire connaturata sobrietà (evitando anche certi acquisti a rate), anche per ragioni di sicurezza, in quanto nel 1952 ... *gli incidenti stradali accaduti ai possessori di auto e motomezzi hanno assunto un'intensità ed una frequenza eccezionali e preoccupanti, ... in rilevante percentuale si sono avuti incidenti mortali ed infortuni gravissimi.* ... Veniva pertanto vietato l'acquisto di motomezzi ai militari con meno di quattro anni di servizio, reputati troppo propensi ai giovanili entusiasmi della guida, di auto manco a parlarne, ché una tale manifestazione di ricchezza avrebbe determinato l'intervento degli occhiuti superiori, se non un'inchiesta. Agli anziani (con più di quattro anni) l'acquisto di un "motore" veniva consentito, solo con la necessaria previa autorizzazione da parte del Comando. ... *Quattro anni di servizio non sono molti, ma sono quanto basta perché il giovanotto, figlio di famiglia, inesperto e superficiale, lo studente spensierato, abbia fatto un po' le ossa alla vita, ... perché il tesoro inestimabile del raziocinio possa irrobustirsi e dar frutti.*

I Falconisti da inseguimento avrebbero comunque avuto vita breve (circa 10 anni), diversi tra loro quella terrena. Troppo rischiosa sarebbe risultata l'attività di inseguimento con la moto, soprattutto al confine terrestre col ghiaccio; così era deceduto in servizio anche il più noto tra quelli del primo corso, il sottobrigadiere *Gaspere Badalucco*, reso celebre dai suoi spettacolari inseguimenti nel comasco, all'epoca una delle zone più sensibili dal punto di vista del contrabbando. Per dare un'idea di ciò che veniva richiesto a quegli uomini, basti considerare che fu considerata *“da manuale”* la procedura osservata a Ravenna da una coppia di motociclisti, che avevano scagliato le loro moto sotto l'avantreno di una vettura carica di bionde, dopo averla superata approfittando di un rallentamento della circolazione, così bloccandola. In ogni caso la specialità venne declassata, nei primi anni 60 del secolo scorso, venendo opportunamente indirizzata al "movimento".



**Un look da G. Man per questa pattuglia di un Nucleo di Polizia Tributaria Investigativa. L'autoradio venne montata, divenendo dotazione del mezzo, a partire dal modello 1900 Super. Le Alfa con i colori d'istituto venivano consegnate, per la prima volta, nel colore grigio ardesia, molto simile all'attuale.**



La *jeep Willis* (residuo bellico, in dotazione anche alla Polizia Stradale) era un mezzo robusto e disponibile in molti esemplari, ma non avrebbe mai potuto raggiungere l'auto se il conducente avesse voluto ignorare l'alt dei finanzieri, qui impegnati in un controllo; il *falconista* garantiva la necessaria capacità d'inseguimento alla pattuglia. Da notare come il fuoristrada abbia la calandra verniciata di bianco, per una maggiore visibilità. La moto rossa è tipica della specialità, ma anche la Polizia adottava all'epoca una livrea di colore rosso, per i servizi d'istituto, sebbene nella tonalità amaranto.



Ma i contrabbandieri andavano anche a pedali, utilizzando un semisommersibile per attraversare il lago di Lugano, e anticipando concettualmente quanto fanno attualmente i narcos per i loro traffici di coca.

Bibliografia: Museo Storico della Guardia di Finanza ed Ente Editoriale per il Corpo della Guardia di Finanza – La motorizzazione della Guardia di Finanza – Gerardo Severino e Giuseppe Furno.

**\*Colonnello Guardia di Finanza**