

Inseguimento veicolare: the Big Red Nine (parte II)

Nella FORMAZIONE risiede tutta la nostra SICUREZZA

Sei preparato ad un inseguimento veicolare? Sei stato adeguatamente addestrato?

Siamo arrivati al momento cruciale della questione, al bivio dove la coscienza dell'operatore di polizia deve assumere il comando decisionale dell'azione e rispondere a questi due interrogativi.

Attenzione, però, a non liquidare sbrigativamente la questione richiamando quella "certa dose" di comune buon senso che dovrebbe per natura guidare ogni essere umano, soprattutto quando si viene chiamati a rispondere dell'agire in un frangente professionale così delicato.

La decisione secondo coscienza di cui parliamo è quella che scaturisce dal "sapere consapevolmente l'atteggiamento operativo da tenersi in rapporto alle circostanze ed alle loro possibili evoluzioni".

Overo, la ragionevolezza illuminata dalla luce della conoscenza: la Tecnica Operativa.

La conoscenza "illuminante" è fornita soltanto dalla formazione, ed è così che la decisione cruciale sull'azione nel contesto dell'inseguimento diviene esclusivamente una questione di natura tecnico-operativa – una decisione più secondo "scienza" che secondo "coscienza", potremmo dire.

Essere adeguatamente addestrati ad agire non significa che si debba saper guidare come se fossimo tutti dei Cobra 11, quanto piuttosto essere in grado di applicare regole tecniche ispirate ai principi fondamentali della Tecnica Operativa.

Significa, prima di tutto, essere armati fino ai denti di consapevolezza situazionale, quell'abilità primaria che finisce sempre, invariabilmente, per fare la differenza in questo mestiere.

La Tecnica Operativa è un insieme di regole - e delle relative tecniche applicative – ispirato da tre principi fondamentali: autotutela fisica e autotutela giuridica degli operatori, efficacia dell'azione di polizia.

Per impegnarsi in un inseguimento veicolare bisogna quindi essere in grado di saper gestire il veicolo di servizio – autoveicolo o motoveicolo - al livello richiesto dalla dinamica dell'azione.

Non basta disporre di un buon mezzo sotto il profilo della capacità prestazionale, così come non è sufficiente la personale convinzione di "cavarsela bene" al volante di una macchina o in sella ad una moto.

Occorre aver ricevuto un addestramento specifico, sia mentale che tecnico, perché o si è addestrati, oppure non lo si è.

Se non si è addestrati, si è costretti ad improvvisare ed il primo - e più grave - fattore di rischio è rappresentato da un incidente stradale per perdita di controllo ad alta velocità del veicolo di servizio, con conseguenze che possono facilmente

risultare fatali per il personale operante ed anche per i terzi eventualmente coinvolti.

Uno scenario disastroso, sotto tutti i punti di vista, non ultimo per l'imprescindibile grado di affidabilità operativa che ogni ufficio di forza pubblica deve assicurare ad ogni costo.

E proprio di costi bisogna quindi parlare, perché il principio di *spending review* è oramai da lungo tempo imperante in materia di stanziamenti per la formazione e l'addestramento, determinando un'esiguità di risorse che può ripercuotersi negativamente sugli indici di rischio operativo.

Se sussiste una relazione tra perdite di vite umane e risparmio sui costi della formazione/addestramento, il *body count* non può continuare ad essere rappresentato sotto la voce "tragica fatalità", dovendosi invece più correttamente rubricarlo sotto quella del "risparmio economico" o della "indisponibilità di fondi".

Tuttavia, le abilità tecnico-pratiche di controllo di un veicolo di polizia non sono il primo aspetto da prendersi in considerazione, quando siamo davanti al faticoso bivio decisionale: inseguire o non inseguire? Proseguire ad ogni costo un inseguimento già iniziato o desistere?

Le circostanze operative ambientali determinano le possibilità di ingaggio: l'**analisi di contesto**.

Tralasciando l'ambiente autostradale, per tutta una serie di valutazioni che in seguito risulteranno evidenti, circoscriviamo l'ambito di riferimento al contesto della viabilità urbana ed extraurbana secondaria.

La densità del traffico e le caratteristiche dell'ambiente stradale, valutate in rapporto alle tipologie dei mezzi in azione, sono determinanti per comprendere fin da subito quale piega potrebbe prendere un eventuale inseguimento.

Nel reticolo angusto e trafficato delle strade urbane nelle ore di punta, se un'autopattuglia si appresta a fermare per controllo un veicolo a due ruote, bisogna prevedere che la fuga all'intimazione possa risultare ipotesi di pratica e favorevole attuazione; in queste condizioni, un veicolo a due ruote – anche un semplice "cinquantino" – può dileguarsi sparendo nel traffico nel giro di pochi secondi; per l'autopattuglia, lanciarsi all'inseguimento significa assumere notevoli rischi a fronte di elevata probabilità di perdita del contatto visivo in tempi molto brevi, dal momento che l'autoveicolo non può "filtrare" negli spazi stretti con pari agilità e fluidità.

Una pattuglia di motociclisti, invece, avrebbe sicuramente maggiori possibilità di mantenere il contatto con il fuggitivo; sfruttando un'occasione favorevole o costruendo ad arte un frangente propizio, potrebbe persino tentare di pervenire al blocco fisico del veicolo in fuga.

Siamo tuttavia nel campo delle ipotesi e, se dimentichiamo

anche solo per un istante – trascinati dalla frenetica concitazione del momento – un paio di dettagli del tutto marginali, stiamo in realtà gettando le basi per il prodursi di eventi oltremodo sgradevoli: per condurre un inseguimento in sella ad una moto nel traffico urbano, bisogna poter contare su di un livello di abilità nella guida quanto meno specialistico; per giungere a bloccare fisicamente il fuggiasco su due ruote, chiudendo artatamente in anticipo le soluzioni di traiettoria, bisogna aver ricevuto una formazione davvero accurata.

Altrimenti, nel ventaglio di possibili ipotesi, l'unica che poi si manifesta con autentica certezza è un altrettanto autentico disastro.

Riprendiamo l'analisi di contesto legata all'ambiente urbano, e vediamo allora che, a maggior ragione, la stessa motopattuglia si troverebbe ancora più agevolata nel compito di "tracciare" la via di fuga di un autoveicolo in ambiente urbano, a patto che venga mantenuta una distanza dal fuggitivo tale da evitare collisioni per perdita di controllo o per speronamento; si parla, appunto, di inseguimento limitato al tracciamento della direzione di fuga, in attesa che sopraggiungano rinforzi automontati, perché in caso di collisione sarebbero soltanto i motociclisti di polizia ad avere la peggio.

L'inseguimento di un autoveicolo da parte di un'autopattuglia si pone grosso modo sullo stesso piano del confronto motopattuglia-veicolo a due ruote; la turbativa nei confronti del traffico ordinario è però decisamente maggiore ed aumenta, consequenzialmente, il rischio che si verifichino incidenti molto rocamboleschi e dalle gravi conseguenze; l'autopattuglia può comunque tentare di bloccare materialmente la fuga – qualora si presentino circostanze favorevoli – anche se i rischi non siano propriamente trascurabili.

L'alternativa di gran lunga preferibile – tanto nel caso della motopattuglia che dell'autopattuglia – è comunque da ricercarsi nell'azione di concerto con altre pattuglie, sopraggiungenti di rinforzo.

La strada, però, non è mai uguale a sé stessa; ecco perché, lo stesso viale cittadino che nelle ore di punta si presenta come una selva impenetrabile per un'autopattuglia, durante la notte o nelle prime ore del mattino non costituisca più un ambiente così favorevole per il fuggitivo in sella ad un veicolo a due ruote; diradandosi il traffico aumentano però le velocità in gioco e, soprattutto, crescono in misura esponenziale i rischi connessi ad un inseguimento prolungato, perché in queste circostanze l'autopattuglia non può certo tentare la soluzione di bloccare materialmente il veicolo del fuggitivo, senza innescare la probabile caduta.

Se spostiamo il teatro dell'azione su di una strada extraurbana secondaria, allora è la conoscenza del territorio a giocare un ruolo determinante, unitamente alla consapevolezza dei propri limiti prestazionali sotto il profilo del controllo del veicolo; le velocità possono farsi drammaticamente elevate, e quando sotto le ruote sfilano decine di metri al secondo, le energie cinetiche accumulate dal veicolo di polizia nella sua rincorsa rendono il confronto davvero duro.

In caso di ingaggio autopattuglia-autoveicolo, muoviamo dall'assunto che, mentre in ambiente urbano, approfittando della densità del traffico e di spazi ristretti, teoricamente si potrebbe tenere dietro ad una Ferrari con una Panda, su strada extraurbana è senz'altro opportuno non provarci neppure.

Attenzione, però: l'equipaggio che disponga di un'autopattuglia dalle buone prestazioni, non dimentichi i dolorosi insegnamenti della storia: persino la più dimessa delle utilitarie può rivelarsi un *target* impegnativo, tanto da determinare gravi conseguenze per l'equipaggio inseguitore che si spinga oltre i propri limiti.

Quando al volante siedono soggetti che hanno molto da perdere nell'assoggettarsi al controllo, e quando gli operatori di polizia non vantano la stessa conoscenza del territorio o

confidano di supplire con la propria abilità alla spregiudicatezza, allora si creano le condizioni per eventi dagli esiti quanto mai drammatici.

Se ci spostiamo ad osservare la scena dal punto di vista di una motopattuglia, lo scenario dell'inseguimento sulla viabilità extraurbana propone un rilievo tecnico ancora più accentuato: su strada aperta e ad alta velocità, la motoconduzione in servizio urgente presenta una dinamica alquanto diversa dall'ambiente urbano, e qui davvero l'improvvisazione si paga a carissimo prezzo.

Quando spingere un bottone equivale a mettere il dito sul grilletto

Azionare la sirena ed aprire il gas – su un'auto o su una moto di polizia non cambia pressoché nulla – significa puntare un'arma carica verso gli operatori e verso gli altri utenti della strada.

Tenerlo sempre presente in fase operativa significa aver mosso il primo, significativo passo verso una soglia di maggiore consapevolezza situazionale.

L'addestramento tecnico-pratico alla guida ha dei costi economici tutt'altro che risibili, ma la formazione di base di un operatore muove i suoi primi passi fondanti dalla chiara definizione della materia di riferimento: oggi si parla di guida operativa di polizia, un concetto rigorosamente guidato dal "filo rosso" che unisce i tre "comandamenti" della Tecnica Operativa.

In ambiente "civile", le più recenti evoluzioni formative parlano di *guida sicura* in tutte le sue varie declinazioni - *guida evolutiva*, *guida avanzata*, *guida difensiva* e *guida percettiva*.

Nell'ambito specialistico di polizia, superato il concetto della *guida veloce* per approdare ad una dimensione più sensibile al contenimento del rischio, la guida operativa punta primariamente alle c.d. "abilità mentali" dell'operatore, passando poi in un momento successivo allo sviluppo delle abilità tecnico-dinamiche.

Se restiamo in aderenza – visto che trattiamo di guida, ci pare quanto mai appropriato – ad una logica di gestione del rischio, dobbiamo considerare che i passaggi "strategici" sono rappresentati dalla formazione dell'operatore, dalla sicurezza del mezzo tecnico e poi dalla proceduralizzazione degli aspetti critici del sistema.

La strada da seguire per cambiare di colore a quel "grande nove rosso" che lampeggia frenetico sulla scala del rischio (ALARP), passa necessariamente attraverso interventi significativi – alcuni dei quali a costo zero – che portino gli equipaggi operanti sul territorio ad affrontare un inseguimento veicolare garantendo (e garantendosi) il "*rischio più basso che sia ragionevolmente possibile in rapporto agli obiettivi dell'azione*".

La formazione tecnica alla guida operativa ha dei costi, certamente, ma la strategia dell'analisi e della riflessione di gruppo in sala-turno, focalizzata sulle abilità mentali di approccio alla situazione di rischio, è il primo passo vincente e non costa niente, per lo meno sul piano economico.

Disporre di mezzi all'avanguardia – o anche recenti, più semplicemente – non è, purtroppo, una condizione alla portata di tutte le realtà operative, ma ha poco senso polemizzare sui chilometraggi a sei cifre della vetusta utilitaria di servizio e sulla carenza di manutenzione – problemi del tutto reali e persistenti nella loro gravità – quando poi vediamo sfrecciare potenti berline a quattro ruote motrici di ultima generazione a bordo delle quali gli equipaggi non indossano le cinture di sicurezza. La sicurezza operativa non è soltanto un fattore tecnico, allora, bensì una questione primariamente culturale.

Se non vi è cultura della sicurezza, i processi formativi e addestrativi trovano un terreno di attecchimento quanto mai arido.

(segue)

***Ispettore Polizia Municipale di Firenze
Istruttore Area S.A.F.E.**