

Data:Giugno, Luglio 1987

testata: FORCE Difesa e Sicurezza



36

ILLOGICITÀ O LIMITI OPERATIVI?

FORCE N. 6

## “Quando la scorta è cieca”

Il rispetto della normale distanza di sicurezza: un semplice accorgimento che potrebbe talvolta ridurre i livelli di rischio di uno dei più pericolosi servizi che le forze di polizia sono quotidianamente chiamate a svolgere

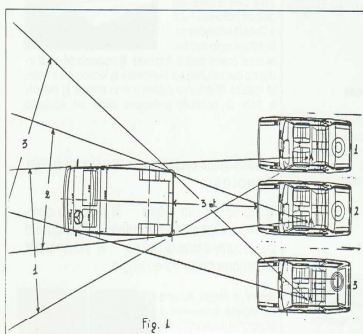
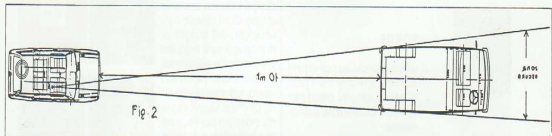


Fig. 1 - Le tre scorte viaggiano a tre metri di distanza dal veicolo scortato. Le scorte n. 1 e 3 viaggiano molto "dissasate" rispetto al veicolo che precede. Per ogni conducente della vettura di scorta è indicata la relativa "zona oscura" che, come si può vedere, non varia in ampiezza. Fig. 2 - La scorta viaggia a 10 mt. di distanza dal veicolo che precede. Si può chiaramente notare la diminuzione di ampiezza della "zona oscura" rispetto a quella del conducente del veicolo n. 2 della figura 1. Fig. 3 - La distanza è di 20 mt., e si ha una ulteriore diminuzione di ampiezza della "zona oscura". Fig. 4 - Paragone di ampiezza di "zone oscurate" per i conducenti di due scorte, l'una viaggiante a 3 mt. di distanza e l'altra a 20 mt.; il conducente B ha una visuale molto più ampia. Nella foto: Roma, via Prati di Papa, 14-2-87; l'auto della polizia resa bersaglio immobile dal tamponamento contro il furgone postale.



di Filippo Moscarini

La storia si ripete; corsi e ricorsi storici; e così via. Ciò vuol dire che spesso un fatto o un avvenimento può ripetersi nel tempo, con modalità simili se non identiche. Normalmente si parla di destino, di fato, per cui nulla si può fare per modificare l'avvenimento che si ripete o quantomeno i suoi lati negativi.

Nel nostro caso invece non è così; molto si poteva fare affinché le conseguenze del fatto che si ripeteva fossero ben diverse da quelle del fatto precedente. Parliamo di scorte, ed in particolare della scorta dell'onorevole Moro e di quella del furgone postale del febbraio 1987. Ancor più grave è il fatto che se l'avvenimento fosse di nuovo provocato da fattori esterni (sui quali forse è più difficile intervenire), le conseguenze sarebbero sempre le stesse perché nulla si fa per modificarle.

Una facile soluzione del problema sarebbe quella di aumentare il "volume" della scorta, sia come veicoli che come personale, oppure far viaggiare lo "scortato" su un veicolo superprotetto tipo autoblindo o cose si-

milli; ma il rapporto costi/benefici di una tale soluzione sarebbe a dir poco sconsigliata, anche se gli uomini di Stato non conoscono assolutamente il concetto di "costo del personale", visti gli agenti ed i veicoli del tutto inutili "parcheggiati" o "appostati" lungo le strade cittadine in attesa di un qualcosa che non accadrà mai o che, se accadrà non potrà certo essere influenzata dalla loro presenza se non che nel risultato finale come "numero di caduti".

Volendo restare con i piedi per terra, consideriamo la scorta come un unico veicolo che segue un altro veicolo per "difenderlo" in caso di attacco, ed a questo proposito dobbiamo dire che, a nostro avviso, il servizio di scorta così com'è attualmente nella maggioranza dei casi, non è svolto in maniera corretta, cioè non è assolutamente una scorta per come si deve intendere, e cioè un sistema di sicurezza che possa intervenire in situazioni di emergenza.

Nel due casi sopracitati la scorta è diventata, come purtroppo lo è quasi sempre, un obiettivo non differenziato da quello primario; ciò significa che scorta e scortato hanno rappresentato, per gli "attaccanti"; un

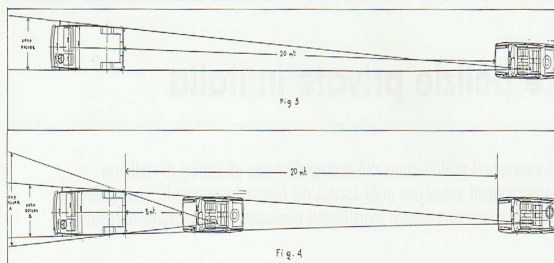
unico obiettivo da attaccare. Entrando nei particolari, si può notare che oggi la scorta viaggia costantemente "a contatto" del veicolo da scortare, ad una distanza che può oscillare dai due ai cinque metri, in qualsiasi situazione di traffico e di strada. Fuori città le scorte si "allontanano" di dieci metri circa, ma senza mai perdere il contatto stretto.

Tutto ciò è un errore grave, fondamentale, e citiamo i tre motivi principali. A) La distanza di sicurezza. Se un automobilista tampona un veicolo, si deve addossare la colpa dell'incidente perché l'aver tamponato significa non aver rispettato la distanza di sicurezza, e ciò indipendentemente dalle cause che hanno provocato l'arresto del veicolo tamponato; infatti, anche nel caso di tamponamento a catena, chi tampona paga i danni al veicolo che precedeva, anche se questo si è arrestato improvvisamente per avere a sua volta tamponato un altro veicolo. Questo lo dice la legge ed è più che giusto.

La scorta deve rispettare le norme della circolazione, e soprattutto quelle inerenti la sicurezza, proprio perché per essere efficace deve sempre seguire il veicolo scortato, e quin-

FORCE N. 6

37



di essere in grado di marciare. In entrambi i fatti sopracitati la scorta evidentemente non rispettava la distanza di sicurezza, per cui ha violentemente tamponato il veicolo scortato, perdendo immediatamente la caratteristica di "mobilità", divenendo un obiettivo fisso e quindi molto facile da colpire.

Esaminiamo in particolare cosa si intende per distanza di sicurezza: essa è lo spazio che si deve mantenere tra il nostro veicolo ed il veicolo che precede affinché in caso di arresto improvviso di quest'ultimo, sia per noi possibile fermarci senza andare ad urtare contro il suddetto veicolo. Ciò significa che i fattori che influenzano la distanza di sicurezza sono molteplici, e come esempio ne citiamo alcuni:

- 1) Modalità di arresto del veicolo che ci precede.
- 2) E' necessario mettersi nelle condizioni peggiori, e cioè quando il veicolo ha un urto

frontale con altro veicolo proveniente in senso opposto; in questo caso l'arresto è praticamente immediato e noi ci troviamo con un "muro" improvviso davanti, per cui il nostro spazio di arresto equivale alla distanza di sicurezza che mantenavamo in quel momento.

- 2) Riflessi. Da ricordare che i nostri riflessi sono condizionati, tra l'altro, dalla visibilità e dal corretto funzionamento degli "stop" del veicolo che ci precede.
- 3) Condizioni del manto stradale.
- 4) Velocità di marcia.
- 5) Condizioni meccaniche del nostro veicolo ed in particolare del sistema frenante.
- 6) Condizioni dei nostri pneumatici (usura, battistrada, pressioni, ecc.).
- 7) Nostra capacità di guida e cioè capacità di effettuare una frenata efficace.
- 8) Condizioni di traffico.

Di tutti questi fattori, e di altri non nominati, si deve tener conto nella valutazione della corretta distanza di sicurezza che, è chiaro, può variare istante per istante.

B) La visibilità. Marciando molto accostati al veicolo che ci precede, la nostra visibilità ha un campo ridotto, soprattutto quando la sagoma del veicolo che ci è davanti è di dimensioni maggiori del nostro.

Ciò significa che si ha una visione limitata del campo di azione e soprattutto di ciò che può avvenire davanti al veicolo scortato. Non si può quindi prevedere quello che può accadere, come ad esempio l'avvicinarsi di un incrocio o di condizioni di traffico intenso e non ci si può quindi preparare all'eventuale sopravvenienza di un evento particolare, anche se in realtà una scorta dovrebbe sempre essere allerta.

Il concetto di visibilità o meglio "campo di visibilità" si può meglio capire nel disegno, ove sono riportate tre situazioni di distanza tra veicoli, considerando che il veicolo scortato sia, ad esempio, un furgone postale che non ha vetrature posteriori o laterali e quindi non permette neppure la visibilità di "attraversamento" hanotto/parabrezza. Da tenere presente che la "zona oscura" può variare come posizione se si procede con i veicoli "dissasati", ma non come ampiezza d'angolo, che può solo aumentare.

C) Il doppio obiettivo. Se il veicolo di scorta viaggia quasi a "contatto" con il veicolo scortato, i due veicoli diventano un unico obiettivo, per cui i mezzi necessari per un eventuale attacco (sia da un punto di vista economico che di personale) sono notevolmente ridotti rispetto a quelli che si dovrebbero impiegare nel caso di attacco a due obiettivi separati. Ciò è un fatto tanto evidente che non sono necessarie spiegazioni.

Riassumendo i tre motivi esposti, si può dire che attualmente la scorta viene attuata in modo errato in quanto la distanza che la stessa deve mantenere rispetto al veicolo scortato non deve essere di pochissimi metri ma di almeno qualche decina, e ciò nella circolazione urbana; su strade extraurbane tale distanza deve aumentare in rapporto alla velocità di marcia ed a tutti gli altri fattori già citati.

D'altra parte le distanze consigliate non porterebbero ad alcun ritardo di intervento in quanto, ad esempio, alla velocità di 50 Km/h si percorrono 50 metri in 3,6 secondi, tempo più che soddisfacente ma anche necessario per prepararsi ad intervenire in caso di necessità.

