

Lo scasso di Poggioreale

Dalla carrozzeria al motore: delle auto non si butta via niente. In una vorticoso discesa infera, tutto il lavoro che gira attorno allo scasso e al suo indotto. Dalle officine in grado di potenziare Smart, di occultare targhe e di modificare antenne per risolvere i problemi della mobilità quotidiana. Fino al riciclo di ogni lamiera, di ogni bullone. Fino alle gomme rivendute a poco prezzo alle puttane

di **Piero Sorrentino**

fotografie di **Andrea Appolloni**

“Poi riprendemmo a vagare tra le auto derelitte”
J.G. Ballard, *Crash*

Sai qual è la prima cosa che fa la polizia quando arriva sul posto per i rilievi dopo un incidente grave? Scuoto la testa. L'eco delle sirene dei pompieri che sale dal fondo della strada si mescola con il basso continuo e insistito di uno stereo acceso poco più in là.

Giù alla via, dietro i palazzi alti sullo sfondo, una tetra colonna di fumo si allunga. L'officina è grande e luminosa. La macchina sta su una piccola torre di metallo, una costruzione lucida di grasso e illuminata ai lati da lampadine schermate da griglie di ferro.

“Il cambio. Vanno subito a vedere la marcia inserita. Perché, dopo che uno si è schiantato con la macchina, non pensa a metterlo in folle o a inserire una marcia bassa. E puntualmente la polizia trova la quarta o la quinta in tratti dove la terza è già esagerata. E l'assicurazione così ti *folle* e non ti paga”.

Da una sedia vuota addossata al muro raccolgo una rivista di motori.

“Ma stiamo provvedendo anche per quello”, sorride il carrozziere. L'uomo - chiamiamolo Enzo - caccia da una tasca della tuta un piccolo congegno a molla corta che termina con un uncino ricurvo, un manufatto di una semplicità tale che per un momento dubito della sua vera funzione. “Si mette

qua,” indica un punto della scatola del cambio “e se la macchina sbatte, *tacl*, quello si chiama la leva indietro e la mette a folle”.

Due Smart assolutamente identiche entrano piano nell'officina. Parcheggiano una dietro l'altra con una elegante manovra nel poco spazio a disposizione. I guidatori non hanno più di diciannove anni. “o kit”, dice uno dei due indicando le automobili con un impercettibile arco del mento prima di andarsene. Non è una richiesta, è un ordine. “O *kit* - con questo nome vago, generico, e tuttavia unico e facilmente identificabile - è la novità del momento per le Smart a Napoli, e sta tutto in una scatola di cartone grossa quanto una confezione da sei uova; un piccolo computer coi pulsanti rossi dal nome pretenzioso: *Powergate*. L'elaboratore agisce sulla centralina di iniezione e permette al guidatore, comodamente seduto al volante, di modificare le prestazioni del motore riprogrammando - con tre file a scelta di diversa potenza - la centralina dell'automobile. “Poi c'è la questione dei vetri oscurati”, dice Enzo “li chiedono tutti, ma non sempre si possono fare. Quelli dietro sì. Davanti invece devono essere trasparenti per legge, ai posti di blocco devono poter guardare chi c'è dentro l'abitacolo prima che la polizia sia a tiro di pistola. È una legge dei tempi del terrorismo”. Chiedo anche delle targhe delle moto, se è vero che esiste un congegno che - azionato da un pulsante sotto la manopola del gas - solleva il portatarga quel tanto

che basta da impedire all'occhio elettronico dell'autovelox o a quello umano degli agenti di registrarne il numero. Enzo si ferma e mi dice “Vieni”.

Mettiamo i piedi sopra un velo bianco di vernice polverizzata che riempie i solchi del pavimento. Questa zona dell'officina ha l'aria di essere stata appena svaligiata. Nella parete, nascosta dal mobile, una nicchia vagamente rettangolare ospita un sacco della spazzatura zeppo di viti, rondelle, piccole pulegge gommate e fili elettrici.

“Mezz'ora di lavoro e passa la paura”, sorride Enzo.

Prezzi? “Centottanta, duecento euro. Ma più per il rischio dei controlli che per il lavoro effettivo”. Tuttavia, mi spiega, il vero pezzo forte, e assolutamente *legale*, che va per la maggiore di questi tempi si fa sulle macchine. Anzi, su particolari modelli e solo su quelli: Alfa 156, Punto, Subaru, Fiat Marea e Brava. “Si fa una piccola sostituzione: al posto dell'antenna normale, di serie, se ne mette una cromata, grossa e visibile, che nella parte centrale si attorciglia a spirale e torna dritta sulla punta. È l'antenna delle auto-civetta della polizia e dei carabinieri. Con quella, e magari una paletta bianca e rossa senza insegne, basta slacciarsi le cinture di sicurezza e la trasformazione è perfetta: puoi scorrazzare dove ti pare, nelle corsie preferenziali e in quelle riservate, parcheggiare nei posti riservati alle forze dell'ordine, entrare nelle zone a traffico limitato”.

Quante officine fanno questi lavoretti a Napoli? Enzo posa lo straccio, si porta una mano al mento e finge di pensarci. Stacca la labbra come per dire qualcosa, poi ci rinuncia e fa solo un sorriso storto. In lontananza, il cielo coperto divampa di una luce arancione annacquato. L'incendio continua.

I clan gestiscono una fittissima rete di autorimesse e officine. Centri capaci di rivoluzionare un'auto a seconda delle esigenze del momento, così abili nel riverniciare carrozzerie, modificare scocche, sostituire targhe in meno di due ore da riuscire a ingannare gli stessi proprietari sull'effettiva identità del mezzo.

Dai garage della zona orientale spuntano Mercedes coupè grigio metallizzato, Bmw tre porte, Audi A3. Mezzi veloci, eleganti, sicuri. I depositi della periferia est ospitano anche le esche. *I carri da morto*, li chiamano. Automobili vecchie di anni, larve gommate con le carrozzerie putride, devastate da macchie rugginose, buchi, graffi, ammaccature. Fiat Uno, vecchie Tipo, Volkswagen Golf. Sono il modo più semplice e allo stesso tempo più efficace che i clan hanno per garantire la consegna di armi e droga o il passaggio di capizona e boss di rilievo.



I *carri* escono in strada assieme alle auto da scortare. Concordano il percorso e i tempi, poi si staccano. A bordo montano almeno tre affiliati con piccoli precedenti penali, roba da poco: truffa, spaccio, ricettazione, rissa, al massimo rapina. Gente che s'è fatta qualche anno di carcere. Sono il capro espiatorio del clan. Vanno letteralmente *in bocca* ai posti di blocco, si fanno notare con manovre spericolate, sgommate, stereo intollerabilmente alti (tutti i *carri* montano potentissimi impianti radio). Gli agenti al terminale perdono interi quarti d'ora nel controllo, così nel frattempo si spalancano enormi varchi di via libera per le auto scortate.

Il regno dei *carri* sta a Poggioreale, alla periferia orientale della città. Nella zona è noto semplicemente come *'o seas'*. Un corridoio stradale della lunghezza di poco più di un chilometro, un budello che per tetto ha il cavalcavia della bretella di collegamento con la circonvallazione esterna nel tratto tra Cercola e Poggioreale e per pareti una sequela pazzesca di piccoli spazi costruiti con lamiera, ferro di risulta, alluminio, sfoglie d'acciaio modellato all'interno dei quali stanno meccanici, autorimesse, officine, elettrauto, carrozzieri, fabbri che si fronteggiano da un lato e dall'altro fino alla fine. Sul lato opposto, il passaggio è chiuso da una muraglia alta cinque metri fatta di viscere d'auto: motori, sportelli, pezzi meccanici, copertoni, piccoli totem di batterie e sedili smembrati.

Una mattina di fine giugno entro in compagnia di Antonio De Felice, l'assistente capo della polizia municipale che per anni si è occupato di auto clonate. Montiamo in macchina e in meno di dieci minuti siamo a Poggioreale. È una giornata calda e senza vento, umida quel tanto che basta da segnarti due sottili righe di sudore nelle pieghe che fa la pancia quando sei seduto. Dall'aletta parasole della 156 grigia spunta il disco di plastica bianco e rosso con la scritta *Polizia Giudiziaria*. Tutti rallentano di mezzo secondo i gesti. Due ragazzini in motorino immediatamente ci affiancano, poi accelerano e fanno inversione senza dare più peso alla nostra presenza. De Felice aziona la sirena. Ci siamo schierati, ci siamo dichiarati: siamo *guardie*. Tutti tornano al loro lavoro.

I primi locali sono occupati in buona parte da fabbri e saldatori, carpentieri con gli occhialoni scuri che lavorano col flex le lamiere ostinate, fondono i pezzi, come arrotini infernali sagomano cofani, portiere, sbarre. Le scintille scendono a pioggia tutto intorno, rimbalzano per terra e si spengono. Il rumore è assordante. Una poltiglia di suoni decomposti galleggia tutto intorno, a tratti smorzandosi, soffocata dal rullare rapido di un treno di gomme che passa trascinato da una piccola motrice, poi inarcandosi in un picco improvviso, quando gli unici suoni che si sentono sono quelli dei dischi dentati dei flex che mordono e lacerano grossi rettangoli di lamiera.

All'altezza di una delle pochissime casupole di mattoni e cemento, De Felice rallenta fino a fermarsi davanti a un cancello chiuso dalle spire di una catena doppia e pesante. Dall'ingresso del fabbricato occhieggiano due uomini in canottiera. Scorgo ragazzi che, trafelati e rapidi, vanno e vengono poco oltre. Trasportano copertoni. Li ammassano in carriere di fortuna, li caricano sui cassoni degli *apecar* che stazionano lì vicino, li trasportano innellati su lunghe pertiche d'acciaio. Gli autisti smontano dal mezzo, con un gesto secco della mano manovrano la ribaltina posteriore e lasciano





cadere il carico. In meno di un quarto d'ora, contro la parete vengono ammassate centinaia di ruote di tutte le fogge e grandezze, dai ruotini delle vespe ai copertoni dei tir, grossi come canotti.

De Felice non mi spiega niente, indugia con quel gusto un po' cattivo di chi sa e non ti dice, di chi capisce e non spiega.

"Le puttane", dice poi. E allora capisco.

Ormai è chiaro, qui le auto sono come i maiali: non si butta via niente. Tutto viene spremuto, anche gli pneumatici, venduti alle prostitute, dieci euro a pezzo. "Le puttane arrivano, pagano, e si trascinano la loro bella gomma sul posto di lavoro. E ogni notte il *punto luce* è assicurato", fa De Felice mentre smonta dalla macchina. A grandi passi si avvicina a un pilone del cavalcavia. Da lì sventola una mano nella mia direzione. Mi avvicino.

"Guarda qua". De Felice indica la base di cemento, e poi comincia a sollevare piano il dito, lo fa scorrere lungo il tronco del pilone fino all'innesto con la sede stradale, quindici metri sopra di noi. Uno strato omogeneo di nero fumo campisce tutta la colonna.

"Su questa colonna appoggiano le gomme e danno fuoco", De Felice girella in tondo, il dito ancora puntato. "Le fiamme la cuociono per tutta la notte, tutti i giorni, da anni. Una di queste volte qua succede un bel *patatrà*"

Dal pilone si sono staccate vaste porzioni di cemento annerito, e altre stanno lì lì per cadere. L'anima d'acciaio della colonna è tutta scoperta, come un osso che buca la carne e si mostra in tutta la sua inguardabile nudità. Porzioni di quindici, venti centimetri cominciano a incurvarsi. Di tratto in tratto, dalla base verso l'alto, lo snodarsi della gabbia d'acciaio si fa incerto e aggrovigliato, sommerso lentamente e inesorabilmente dalle lingue incandescenti che ogni notte la lambiscono, leccandola mortalmente.

Spingendosi sempre più verso il fondo, salta agli occhi la quantità sempre maggiore di morsi e ferri da cavallo, frustini e speroni appesi o inchiodati agli ingressi dei cubicoli, che come luttuosi presagi di morte si alternano a manubri di moto messi in croce, carenature svuotate dalle loro viscere ferrose, catene incrostate di grasso duro che assomigliano a serpenti neri essiccati al sole. Secondo le indagini della Procura napoletana (poi inspiegabilmente archiviate per *non luogo a procedere*) una volta alla settimana – di solito la domenica – lo *scasso* diventa un ippodromo dove i cavalli corrono e si sfidano. Bestie giovani e veloci vengono imbottite di anabolizzanti, eccitanti, ormoni.

"Di recente c'era un cavallo morto proprio lì. Decapitato", fa De Felice con un gesto vago fuori dal finestrino verso l'ennesimo deposito zeppo di ferro e scocche e lamiere. "Mentre correva è scivolato e s'è andato a schiantare contro un gabbietto di ferro, ferendosi a due zampe e spezzandosene una terza. Nessuno aveva una pistola addosso per paura di un blitz della polizia, così senza il *ferro* hanno preso il flex e gli hanno tagliato la testa. Dicono che qualcuno ha pure pagato per tenercela".

Rimontiamo in macchina. Polvere e limatura di ferro coprono l'asfalto fino a nascondere. L'impressione che lo *scasso* suscita nell'immediato è quello di una città bombardata. Sembra un pezzo di set uscito dritto dritto da un film catastrofista, una di quelle storie di fantascienza dove una popolazione sopravvissuta a un attacco termonucleare tenta di ricostruire una parvenza di vita sulle macerie. *Mad Max*, per esempio, o *Ken il Guerriero*, o *Fuga da New York* di Carpenter. Il cielo non si può vedere, ma se si potesse avrebbe lo stesso colore indistinto delle baracche sui lati, come se il treno di nubi che perennemente galleggia su questa porzione di città avesse assorbito, in un processo di oscena osmosi, i riccioli d'acciaio e la limatura di ferro che qui copre indistintamente tutto, uomini e cose, come in quella foto famosa dell'11 settembre, con le persone ricoperte dallo strato grigio di polvere dopo il crollo delle Torri.

Imbocchiamo il tratto di rettilineo centrale e ci lasciamo alle spalle un capannello di meccanici impegnati a trasportare grossi bidoni arrugginiti. "Ecco la fase di stoccaggio", annuncia De Felice. Qualcuno usa un carrellino con le ruote; qualcun altro è costretto a trasportare il bidone a mano, facendolo rotolare di taglio, sulla base, inclinato; qualcun altro ancora lo imbraccia da un lato, e facendosi aiutare da un compagno lo trasporta come si farebbe con un corpo esanime.

"Tutti i fusti finiscono qui dentro". De Felice mi indica un tombino a caso. I pesanti coperchi scuri sono tutti dissaldati; si aprono senza troppa fatica infilando un piede di porco, una sbarra d'acciaio, una leva qualsiasi. Oli esausti, liquidi per i radiatori, morchie, liquidi refrigeranti, lubrificanti, solventi, acidi: tutto il sistema circolatorio di un'automobile, la linfa vitale che scorre nei suoi vasi gommati e metallici finisce nelle fogne della città, riversato tre volte al giorno, tutti i giorni. Alla fine della bella stagione, l'autunno napoletano si apre con le solite grandi piogge che provocano smottamenti, crolli, voragini stra-



dali e allagamenti. I tombini esplodono. Spinti dalle masse d'acqua sottostanti, gli oli tornano in superficie, causando quel caratteristico odore di antigelo che contraddistingue i rivoletti acquosi che scorrono nei canali vicino ai marciapiedi. Un'iniezione devastante, un embolo killer che vaga nelle arterie della città, grumi di colesterolo dall'infinito potenziale inquinante che si ammassano nei canali sotterranei, ingoiati a forza dagli scoli suburbani e risputati fuori come una medicina cattiva spinta a cucchiariate giù nell'esofago. Schiuma tossica che pulsa, nel centro; una dialisi assassina su un malato terminale.

Alla fine di una curva il sole acquoso della giornata getta una lama di luce inaspettata che si infila tra il ferro e fruga per terra come un occhio di bue teatrale. Lo spazio intorno è invaso da rifiuti di ogni genere: pile di scatoloni ammuffiti, riviste, sedie sfondate.

Ma infilando testardamente gli occhi in quel quadrato luminoso che la marea delle nuvole monta al contatto con l'aria, come in una reazione di chimica astrale, ritrovi grossi pezzi di cielo, e ti ricordi che in fondo esiste ancora, il cielo è per tutti. ■

Nota: Una versione ampliata del racconto "Lo scasso di Poggioreale" verrà pubblicata nella raccolta "Voi siete qui", antologia di nuovi autori curata da Mario Desiati per minimum fax.