

QSP

Quaderni di Storia Pompieristica

n. 11

||
2021



EGHEOMAI
FONDAZIONE
andare avanti, guidare, condurre

NOVEMBRE 1994
IL PIEMONTE IN GINOCCHIO

Edizione speciale per la rivista "Antincendio"

www.impronteneltempo.org
www.insic.it

EDITORIALE

Sono trascorsi 27 anni da quel tragico fine settimana del novembre 1994. Un fine settimana in cui si manifestò uno degli eventi alluvionali più drammatici per il Piemonte. Un evento che mutò l'esistenza di migliaia di persone, molte delle quali anche per sempre e cambiò profondamente l'aspetto di vaste porzioni di territorio.

Era venerdì 4 novembre e sulla parte sud della regione cominciarono ad abbattersi violenti temporali, con picchi di 55 millimetri di pioggia all'ora.

Nella giornata di sabato, il 5, su Torino si riversarono 160 millimetri nell'arco delle ventiquattr'ore per giungere addirittura ai 200 millimetri nelle province di Asti e di Cuneo.

Una situazione di grande disagio per le popolazioni dei territori piemontesi, ma che nulla facevano presagire l'arrivo del peggio.

Le condizioni meteorologiche eccezionali perdurarono per tutte le ore successive, senza interruzione, tanto che nella giornata di domenica 6 la situazione precipitò ovunque nella regione. Il Tanaro sommerse Asti, Alessandria e Alba e parte del cuneese. Il Po invase la pianura a valle di Torino. Poi vi furono moltissime altre situazioni di isolate, non meno gravi, i cui territori, soprattutto montani e le loro popolazioni si ritrovarono esposti a rischi notevoli, in molti casi purtroppo anche drammatici.

Infatti nella sera del 6 accadde quel peggio che nessuno avrebbe voluto vivere. Dopo 600 millimetri di pioggia abbattutisi mediamente sulla regione, la situazione precipitò tanto da provocare 70 vittime, feriti e 2.226 senzatetto.

La risposta dei vigili del fuoco fu corale ed eccezionale. In poche ore giunsero sul territorio gli aiuti da molti Comandi da Nord a Sud del Paese per dare manforte ai colleghi piemontesi, che a loro volta non mancarono di far sentire tutta la propria riconoscenza a quanti vennero anche da lontano, offrendo loro aiuto e vicinanza in un momento di grande difficoltà professionale e personale.

Quaderno di Storia Pompieristica

Numero 11 - novembre 2021

*Organo di divulgazione storica
dell'Associazione Pompieri Senza Frontiere*

Editore
Pompieri Senza Frontiere
pompierisenzafrontiere@gmail.com

Coordinatore gruppo di lavoro,
grafica e impaginazione
Michele Sforza

Vice Coordinatore gruppo di lavoro
Maurizio Fochi

Gruppo di lavoro storico
**Silvano Audenino, Enzo Ariu, Giuseppe Citar-
da, Fausto Fornari, Gian Marco Fossa, Alber-
to Ghiotto, Tiziano Grandi, Ivano Mecenero,
Luigino Navaro, Mauro Orsi, Angelo Re, Wil
Rothier, Serenella Scanziani, Danilo Valloni,
Claudio Varotti, Valter Ventura**

In copertina immagine aerea del fiume Tanaro nella zona di Santo Stefano Belbo (Cuneo)

I materiali contenuti nella presente pubblicazione appartengono ai rispettivi proprietari; pertanto sono protetti dal diritto di proprietà intellettuale. E' vietata la loro riproduzione, distribuzione, pubblicazione, copia, trasmissione e adattamento anche parziale.

Se alcune immagini non sono coperte da attribuzione, l'editore è disponibile per rettificare e/o aggiungere la dovuta attribuzione.

Con la condivisione di



GIUSEPPE AMARO
SILVANO AUDENINO
NATALE INZAGHI
COSIMO PULITO
MICHELE SFORZA

NOVEMBRE 1994 Il Piemonte in ginocchio

5 E 6 NOVEMBRE 1994 IL PIEMONTE IN GINOCCHIO

di Michele Sforza

Nei primi giorni di novembre, caddero sul territorio piemontese oltre 600 mm di pioggia, una tale portata di acqua che in poche ore fece aumentare a dismisura il livelli di acqua dei fiumi principali, ma soprattutto di quei corsi d'acqua perennemente asciutti che divennero delle vere fiumane, che dalle montagne trascinarono a valle terra, tronchi, detriti.

Le province di Cuneo, Asti e Alessandria, le prime ad essere coinvolte dagli eventi, in quelle ore stavano vivendo le prime avvisaglie di quella che sarebbe diventata la più grande tragedia idrogeologica del Piemonte. Il fiume Tanaro crebbe a livelli terribilmente eccezionali, con oltre nove metri di altezza.

La sua stessa fisionomia mutò in ampi tratti del suo letto, sino alla confluenza con il Fiume Po poco oltre Alessandria.

Un fiume che scorreva, anzi correva verso il grande fiume, con una portata di oltre 5000 m³/s (idrometro di Montecastello (AL), portando con se morte e distruzione.

L'onda di piena si formò il giorno 5 novembre nei pressi di Ormea, sempre nella provincia di Cuneo e, correndo verso valle, sconvolgeva con la sua onda spaventosa tutti gli abitati, grandi e piccoli, che incontrava sulla sua irruente discesa. Decine di centri abitati posti lungo le sue sponde, sino a giungere alla confluenza con il Po, che avvenne all'alba del giorno 7 novembre: Ormea, Garessio, Priola, Bagnasco, San Michele Mondovì, Nucetto, Santo Stefano Belbo, Ceva, Bastia Mondovì, Clavesana, Farigliano, Piozzo, Monchiero,



Narzole e Alba in provincia di Cuneo; Asti, Canelli, Castello D'Annone, Cerro Tanaro e Rocchetta Tanaro in provincia di Asti; Solero, Felizzano, Alessandria e Pietra Marazzi in provincia di Alessandria.

La città di Asti venne invasa dalle acque per un terzo del suo territorio. Ben più grave fu la situazione di Alessandria che oltre la metà del suo territorio venne coinvolto dall'evento alluvionale.

Tutti subirono profonde distruzioni alle infrastrutture e ai propri manufatti civili, anche quelli più distanti dal corso del fiume.

Anche il Po a causa delle piogge intense e dell'apporto notevole di alcuni dei suoi affluenti principali come l'Orco, la Dora Baltea, il Malone, subì un tale ingrossamento che esondò in diversi punti della pianura torinese e vercellese, come a Trino che venne completamente sommersa, con danni anche all'ex centrale elettronucleare.

L'evento alluvionale non fu meno irruente a Torino e nella sua provincia, in particolare nel Canavese e nell'Alto Canavese.

Molti abitanti dell'alta Valle dell'Orco, nel Parco Nazionale del Gran Paradiso, vennero evacuati con grandi difficoltà per i gravi danni che subì l'unica strada della valle, erosa e trascinata via dalla gran massa d'acqua por-



La linea ferroviaria Torino/Genova nei pressi della Stazione di Asti.

A pag. 4 - Un'abitante della Valle dell'Orco (TO), viene evacuata a Cuorné, con l'ausilio di un elicottero.

A pag. 6 - Attività commerciali alluvionate ad Asti e Alessandria.

A pag. 7 - L'insegna del Distaccamento di Ceva e un soccorso con elicottero nel territorio di Santo Stefano Belbo (CN).

A pag. 8 - Panoramica di Asti e un'autopompa in soccorso nella città di Alessandria.

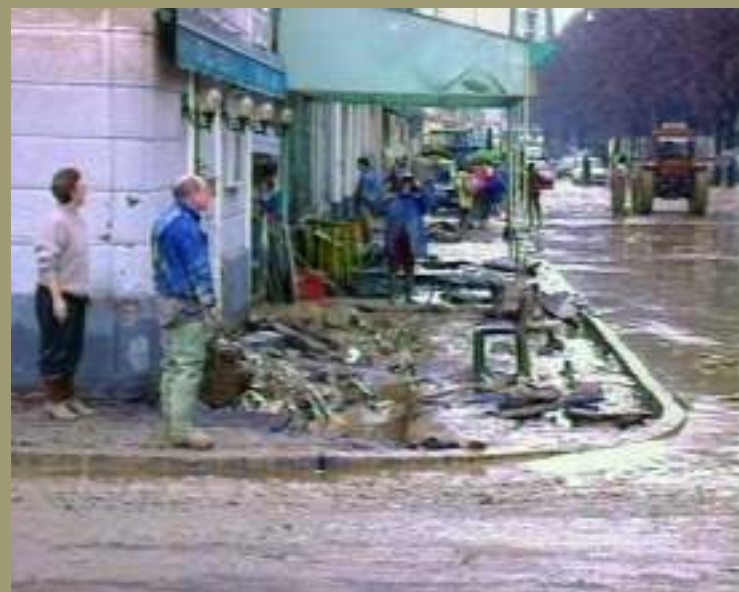
tata dal fiume Orco. Per l'evacuazione di molti di quegli abitanti, fu necessario ricorrere all'utilizzo di elicotteri.

Uno degli incidenti che ricordo con maggiore lucidità, perchè documentai l'evento in qualità di addetto alla Documentazione del Comando, e perchè qualche giorno dopo intervistai i protagonisti, fu quello che avvenne sulla Strada Provinciale 42, tra Forno Canavese e Pratiglione in Provincia di Torino nell'Alto Canavese.

Era poco oltre le 23.00 di sabato 5 novembre, e la popolazione di quelle zone erano tutte ben chiuse in casa; il ricordo dell'alluvione dell'anno precedente (settembre/ottobre 1993) era ancora ben vivo e presente nella mente degli abitanti.

Qualcuno tuttavia era costretto a stare fuori casa per problemi legati sempre alle eccezionali precipitazioni.

Tra questi il sig. Giampiero Gaudi, costretto a percorrere la SP 42 che da Pratiglione porta a Forno Canavese. Era a bordo della sua Fiat Uno mentre tornava a casa. Poco sopra l'abitato di Forno, dalla montagna sovrastante, ormai imbibita e fradicia di pioggia, si staccò un'enorme frana che dopo aver lambito una palazzina di tre piani fuori terra, si scaricò proprio sulla strada, per terminare



la sua irruente e distruttiva corsa su un edificio industriale che lo travolse totalmente.

Nella sua corsa la frana oltre a trascinare le macerie della casa e del capannone industriale, trascinò via anche la Fiat Uno. Quando l'enorme massa trovò finalmente la sua quiete, l'auto si ritrovò completamente sommersa dalla grande massa di macerie.

Quattro metri di fango, alberi e detriti coprivano la vettura.

Si temeva il peggio per le sorti del sig. Gaudi. Accorsero gli abitanti del luogo che con le nude mani tentarono un primo approccio per spostare qualche masso e qualche tronco.

Poco dopo arrivarono tre mezzi di movimento terra per spostare il grosso e aprirsi un varco per raggiungere l'auto. Accorsero i vigili del fuoco, gli unici in grado di arrivare alla macchina, facendosi spazio tra tutto quello che la montagna aveva scaricato.

Ci vollero ben oltre cinque ore di intenso e rischioso lavoro per giungere alla vettura ed estrarre illeso il malcapitato, finito, per sua grande fortuna in un triangolo di salvezza, creatosi nell'auto.

Riportiamo nelle pagine successive il racconto degli stessi testimoni dell'incidente.

Un altro grave incidente che colpì notevolmente l'opinione pubblica e gli stessi soccorritori, avvenne a San Raffaele Cimena. Fu il più grave tra quelli che colpirono la provincia di Torino.

In strada Casassa 2, una frana travolse e fece crollare una palazzina di due piani, al cui interno si trovava un'intera famiglia: cinque persone tra le quali due bimbe, una di due anni e l'altra di cinque mesi.

Di quella famiglia si salvò solo la bimba più piccola, protetta dalla mamma dal crollo della casa. Le squadre dei vigili del fuoco lavorarono per oltre cinque ore, con notevoli rischi per il continuo movimento della collina, che avrebbe potuto causare nuovi smottamenti.

Il momento più emozionante per i soccorritori fu quando si riuscì a stabilire un contatto fisico con la piccola bimba, che nonostante la difficile situazione in cui si trovava – coperta dal corpo della mamma e stretta tra tre tronconi di parte

che la sovrastavano – poteva muovere una delle sue manine che agitandosi, mise i soccorritori nella condizione di individuarla molto presto.

Dopo ore di lavoro per liberarla dalla morsa delle macerie, regalò al vigile che la raggiunse un raggianti sorriso, che ridiede vita e calore ai soccorritori, che sino ad allora avevano tristemente estratto i corpi martoriati dei nonni, dell'altra sorellina e della sua mamma.

Anche di questo evento riportiamo le testimonianze di alcuni di quei vigili del fuoco, che tanto si prodigarono e tanto soffrirono per le vittime, ma tanto gioirono per aver strappato da una morte certa almeno una persona, la più piccola, di quella famiglia sterminata da un evento eccezionale, che purtroppo oggi, ai nostri giorni, sta diventando sempre meno eccezionale.

Ricordo ancora con grande piacere l'intervista che in quei giorni feci a Silvio Amerio, Capo Distaccamento di Ceva, che emozionatissimo mi raccontò della tremenda alluvione che aveva spazzato via la sede e della bellissima solidarietà dei colleghi che giunsero da molte parti d'Italia per aiutare i suoi concittadini.

Accorsero in Piemonte moltissimi colleghi provenienti da molti Comandi di tutt'Italia. Da Nord a Sud vennero in nostro aiuto e in aiuto alla popolazione piemontese che si ritrovava in gravissime difficoltà. Di questo noi tutti saremo immensamente grati a quei tanti colleghi che non negarono il loro sostegno materiale e morale.





RELAZIONE SULL'EVENTO ALLUVIONALE

*di Natale Inzaghi - già Comandante Provinciale
dei Vigili del Fuoco di Torino*

A conclusione dell'emergenza alluvione che ha colpito il territorio della Provincia di Torino da sabato 5 novembre a lunedì 14 novembre ca, si relaziona quanto di seguito:

Eventi

Il territorio della Provincia di Torino, è stato interessato, nella sua interezza, dall'emergenza alluvione.

Sin dalle ore 6,15 del giorno 5 novembre tutti i distaccamenti della provincia hanno ricevuto richieste di interventi tecnico-urgenti ed il Comando Provinciale VV.F. di Torino ha concorso sia nell'ambito del territorio di competenza, sia, autorizzato dall'Ispettorato Piemonte e Valle d'Aosta, al di fuori del territorio provinciale, in particolare nelle province di Cuneo e Asti.

Le prime richieste di interventi riguardavano lo svuotamento di scantinati, e in generale di manufatti ubicati al di sotto dei piani di campagna.

Dalle ore 16,18 invece, al sopraggiungere delle onde di piena dei numerosissimi

corsi d'acqua, le richieste sono diventate quasi esclusivamente di soccorso a persone, con massiccio utilizzo di mezzi anfibi e natanti.

Dalla lettura dei grafici allegati, si può facilmente capire quali e quanti siano stati, zona per zona, le richieste, le tipologie di intervento e il numero di soccorsi effettivamente resi alla popolazione.

Nella notte tra il sabato 5 e la domenica 6, le zone colpite dagli eventi alluvionali erano numerose:

Venaria Reale e zone limitrofe

Questa è la zona dove da subito si è manifestato l'evento con una certa gravità, per l'ingrossamento del torrente Ceronda. Il torrente, abbattutosi con furia sull'abitato e sulle zone circostanti, ha causato moltissimi danni ad abitazioni, a strutture industriali e ad infrastrutture.

Il danno maggiore è costituito indubbiamente dal crollo di un'ala di un caseggiato di Viale Carlo Emanuele, perché troppo vicino al torrente che aveva eroso l'argine proprio nel punto dove affondavano le fondamenta dello stabile, tanto da minarne la stabilità. Non si sono avute vittime perché fortunatamente era già stato evacuato, nel primissimo pomeriggio, dei suoi abitanti: cinquanta famiglie residenti.

Altre trenta famiglie residenti in villette di via Stefanat, altra zona isolata dalla piena del Ceronda, sono state evacuate dai nostri mezzi anfibi.

Tutti i ponti sono stati chiusi al transito.

Industrie come la "Icove", la "Insid", "Ica Alimentari", la "Utimac" e molte altre ancora, hanno subito ingentissimi danni sia nelle strutture che nei macchinari, tanto da essere in forse il loro futuro.

Anche il complesso del Parco Regionale de "La Mandria"





Il Comandante Provinciale Natale Inzaghi (VVF Torino) e il Comandante Provinciale Cosimo Pulito (VVF Cuneo), in riunione operativa presso l'Ispettorato Interregionale dei Vigili del Fuoco del Piemonte e della Valle d'Aosta.

A pag. 9 - Il Comandante dei VVF di Torino ing. Natale Inzaghi presso il Lago della "Madonna della Spina".

ha subito danni. Alcuni dei ponti che collegano il parco con il Comune di Venaria sono stati seriamente danneggiati.

Chivasso e zone limitrofe

Alle 16, 15 del sabato 5 novembre, il ponte di Chivasso, sul fiume Po, è definitivamente crollato isolando il comune nella direzione per Torino.

Anche la linea ferroviaria Torino/Milano ha subito notevoli danni in più punti. E' stato necessario pertanto sopprimere il collegamento ferroviario fra i due capoluoghi.

Sono stati effettuati, nell'abitato di Chivasso, numerosi salvataggi con barche e mezzi anfibi. Quaranta ragazzi della comunità San Benedetto di Torino, sono stati evacuati in zona Molino dei Boschi. Interruzioni sulla statale Chivasso/Casale all'altezza di Verolengo. In quest'ultimo comune sono state evacuate quindici persone.

A San Raffaele Cimena si è verificato l'incidente più grave fra quelli che ha colpito la provincia di Torino. In strada Casassa 2, una frana ha travolto una palazzina di due piani, e con essa la vita di quattro persone, tutte appartenenti ad una stessa famiglia, tra cui una bimba di circa due anni. Un'altra bimba di quattro mesi,



protetta dal crollo dal corpo della mamma, è stata estratta viva, dalle nostre squadre dopo cinque ore, con notevoli rischi per il continuo movimento della collina, che avrebbe potuto causare nuovi smottamenti.

Zona di Santena e località viciniori

Anche questo comune ha subito moltissimi danni dall'inondazione provocata dallo straripamento del torrente Banna. Sono stati colpiti molti centri commerciali oltre naturalmente ad abitazioni e scantinati. Si è avuta anche qui una vittima; una anziana signora travolta dal fango.

Centoventi anziani dell'Ospizio Forchino sono stati evacuati.

Zona di Pralormo e Lago della Spina

L'alluvione ha provocato uno smottamento nello sbarramento in terra che forma l'invaso del lago Madonna della Spina. Pertanto è stato necessario provvedere al parziale svuotamento del bacino, affinché diminuisse la spinta sulle pareti dello sbarramento.

A scopo precauzionale sono state evacuate circa trecento delle 624 famiglie abitanti Pralormo, un comune posto a valle del bacino.

Sono state messe in funzione una quindicina di idrovore, capaci di far evacuare dal bacino circa 900 litri al secondo. L'operazione è durata alcuni giorni ed ha consentito di scongiurare l'imminente pericolo di cedimento dello sbarramento.

Zona del Canavese

La presenza in questa zona di numerosi corsi d'acqua e canali irrigui, molto spesso di modeste dimensioni, ha causato inondazioni a vaste zone agricole e centri abitati. Le cascine isolate sono state numerosissime. Anche grossi centri come Caselle, Volpiano, Ciriè, Leinì, San Carlo, San Francesco al Campo, Corio e molti altri ancora sono rimasti isolati parzialmente. Molte case sono state lesionate.

Danni anche alle infrastrutture: la linea ferroviaria Torino/Milano ha subito a Volpiano ulteriori interruzioni.



Effetti dell'onda di piena e idrovore dei vigili del fuoco in attività per l'abbassamento del livello dell'acqua del lago della "Spina".

A pag. 12 - Un natante dei vigili di Asti in soccorso nella piazza Vittorio Alfieri divenuta un lago.

A pag. 13 - Interno del Distaccamento dei VVF Volontari di Ceva (CN), con il Capo Distaccamento Silvio Amerio che mostra il livello raggiunto dall'acqua all'interno della sede.



A Forno Canavese una frana, dopo aver parzialmente demolito una palazzina, ha distrutto una fabbrica dopo aver trascinato nella sua corsa un'autovettura con il suo conducente. Solo dopo cinque ore di intenso e rischioso lavoro è stato possibile estrarre il malcapitato, fortunatamente illeso.

Per alcune ore si è temuto sulla tenuta del lago Pistono a Nord-Est di Ivrea, che per alcune ore ha minacciato l'abitato di Montaldo Dora. Nei pressi di questo comune è stata chiusa la statale per la Valle d'Aosta.

Chiusa per alcune ore anche la statale per il Gran Paradiso. Molte persone evacuate in Valchiusella, Chiaverano, Cuorgnè, Pavone.

Fin da sabato 5 novembre il Comando Provinciale VV.F. di Torino aveva segnalato al competente Ispettorato Interregionale Piemonte e Valle d'Aosta la necessità di avere in concorso personale e mezzi di altri Comandi, soprattutto fuori del territorio regionale, visto che l'evento alluvionale stava interessando gran parte del Piemonte. Il concorso di altre Regioni è stato immediato, come si nota dai grafici allegati.

Già dalle ore 8,00 del 5 novembre sono stati allertati tutti i Distaccamenti di Vigili Volontari Discontinui appartenenti al Comando di Torino.

Alle ore 16 circa del 5 novembre, il Comando di Torino chiedeva di far transitare il personale turnista a turni di 24 ore, chiedendone l'autorizzazione all'Ispettorato Interregionale.





L'ALLUVIONE DEL PIEMONTE DEL 1994. L'ESPERIENZA DI UN CO- MANDANTE PROVINCIALE

*di Cosimo Pulito - già Comandante
Provinciale dei Vigili del Fuoco di Cuneo*

Non è inutile su una rivista a carattere storico come i "Quaderni di Storia Pompieristica", rinnovare l'attenzione sul fatto che dalla metà degli anni '80 alla fine del XX secolo la frequenza degli eventi disastrosi nel mondo è quasi raddoppiata.

Gli esperti discutono sulle cause: i cambiamenti climatici (cause naturali) o l'azione dell'uomo oppure entrambi in un'azione di tipo sinergica?

Le perdite di vite umane e i danni materiali costituiscono gli esiti più rilevanti di questa situazione.

Nella seconda metà del XX secolo sono morte in Italia circa 7.500 persone vittime di eventi alluvionali e in conseguenza dei sismi, la cui rendicontazione parziale è riportata nella tabella 1.

Non mi inoltrerò oltre sui danni economici e sui costi invisibili legati agli effetti disgreganti nei confronti del tessuto sociale che una calamità provoca. Vorrei fornire qualche ulteriore dato di fonte lega ambiente per sottolineare la gravità del problema (tabella 2). Ma vorrei riportare qualche frammento di memoria sull'alluvione che colpì il Piemonte il 5 e 6 novembre del 1994 in particolare la provincia di Cuneo in cui ero comandante provinciale dei vigili del fuoco.

Va ancora premesso, per meglio cogliere gli effetti di un'alluvione, che il territorio della provincia di Cuneo presenta una vasta area collinare con un terreno prevalentemente calcareo-argilloso e quindi facilmente disgregabile. In presenza di piogge abbondanti

rilascia un'abbondante coltre di sfacelo superficiale. Diversi corsi d'acqua hanno carattere torrentizio in quanto gli alvei sono inclusi in anguste valli con forte pendenza. In presenza di forti precipitazioni atmosferiche tali torrenti si ingrossano in brevissimo tempo dando luogo spesso ad allagamenti, crolli di strutture e movimenti franosi.

Per tutto il mese di ottobre del 1994 il territorio del basso Piemonte era stato oggetto di precipitazioni intermittenti di intensità variabile. Nei giorni 4-6 novembre 1994 le precipitazioni divennero molto intense ed interessarono parte del territorio ligure e gran parte del territorio piemontese.

Le condizioni di maltempo erano provocate e sostenute dalla presenza di un profondo centro depressionario localizzato sulle isole britanniche, bloccato a est da una forte area anticiclonica, centrata sull'Europa nord-orientale. Questa situazione si è mantenuta per i giorni 4 e 5 novembre pressoché invariata. Alla bassa pressione era associato un fronte freddo, che è transitato sul mediterraneo occidentale, spostandosi verso nord nello stretto corridoio tra la zona depressionaria britannica e l'alta pressione russa.

Il flusso di correnti sud-occidentali di aria umida ed instabile, di origine africana, ha determinato un notevole incremento delle precipitazioni sulle provincie meridionali del



DATA	LUOGO	DINAMICA	NUMERO VITTIME
22 ottobre 1951	da Catanzaro a Reggio Calabria	Molti torrenti precipitano a valle inondando vari centri del litorale ionico e dell'entroterra.	100 morti
14 novembre 1951	Rovigo	Il fiume Po rompe gli argini e allaga due terzi della provincia.	89 morti
9 ottobre 1963	Longarone (Belluno)	L'acqua esce da un bacino artificiale invaso da una frana.	1800 morti
4 novembre 1966	Firenze	In seguito a intense piogge l'Arno straripa, rompendo gli argini in molti punti, invadendo la città.	35 morti
2 novembre 1968	Biella, Asti	Il fiume Tanaro sommerge la periferia di Asti, e a Biella l'alluvione spazza via interi fabbricati.	72 morti
7, 8, 9 settembre 1970	Genova	I fiumi Leira, Polcevere e Bisagno trascinarono a valle detriti che danno origine a frane, smottamenti degli argini e allagamenti.	25 morti
19 luglio 1985	Val di Fiemme (Trentino Alto Adige)	Cede una diga e oltre 300.000 metri cubici di acqua inghiottono i comuni di Stava e Prestavel.	160 morti
18 luglio 1987	Morignone, S. Antonio (Lombardia)	L'Adda travolge 80 comuni. Morignone e S. Antonio vengono cancellati dalla frana del monte Coppetto.	53 morti
2 settembre 1992	Genova	Il torrente Leira straripando trascina in mare tutto ciò che trova lungo il suo percorso.	2 morti
6 novembre 1994	Piemonte (Cuneo, Asti, Alessandria e Torino)	I fiumi Tanaro, Cevetta, Bovina fuoriescono dai loro argini, trascinando un'enorme quantità di detriti.	70 morti
5 maggio 1997	Campania (Sarno, Quindici)	Dopo piogge continue affiancate a irrazionali disboscamenti, una grossa valanga di fango travolge Sarno e Quindici.	147 morti
9 ottobre 2000	Soverato	445 mm di pioggia devastano il territorio tra le provincie di Catanzaro e Reggio Calabria.	14 morti
13/16 ottobre 2000	Piemonte	Le forti precipitazioni che per giorni interessano soprattutto la zona nord della regione e della Valle d'Aosta, creano un alto numero di vittime e numerosi danni al territorio.	44 vittime
1 ottobre 2009	Zona dei messinesi	Le forti piogge causano un dissesto idrogeologico che causa una serie di colate detritiche che coinvolgono numerose abitazioni e auto.	36 morti
Ottobre/novembre 2011	Liguria	Eccezionali precipitazioni provocano alcune alluvioni a Genova, nello spezzino e nella Lunigiana.	19 morti
18 novembre 2013	Sardegna	Forti precipitazioni interessano le zone di Olbia, Nuoro e molti altri comuni della Sardegna Nordorientale.	18 morti
2-3 ottobre 2010	Piemonte e Liguria	Forti precipitazioni fanno esondare numerosi corsi d'acqua nella zona tra il Sud del Piemonte e il Nord della Liguria, provocando il crollo di case e di infrastrutture.	12 morti

Tabella 1

Tabella 2

Anno	N° Frane	N° Piene	Totale eventi idrogeologici
2001	319	22	341
2000	1164	73	1237
1999	679	73	752
1998	1665	84	1749
1997	2452	103	2555
1996	2270	152	2422
1995	744	81	825
1994	658	84	742
1993	557	95	652
1992	774	127	901
1991	705	112	817
TOTALE	12987	1006	12993

Fonte: Progetto AVI - C.N.R. - Gruppo nazionale per la difesa dalle catastrofi idrogeologiche. Elaborazione: Legambiente.





Riunione di emergenza all'Ispettorato Interregionale dei Vigili del Fuoco del Piemonte e della Valle d'Aosta, con l'Ispettore Regionale ing. Ernesto Lazzarotto e i Comandanti Provinciali.

A pag. 14 - Il Comandante di Cuneo ing. Cosimo Pulito.

A pag. 15 - Teli a protezione dello sbarramento in terra battuta del lago della "Spina".

A pag. 17 - Veduta aerea della zona dell'allessandrino, la linea ferroviaria per Alessandria e un vigile del Comando di Campobasso mentre ripara una motopompa, danneggiata dal lungo uso nei giorni dell'alluvione.

Piemonte, al confine con la Liguria.

In queste zone, tra il 4 e il 5 novembre, le precipitazioni furono mediamente comprese tra 180 e 220 mm su 36 ore.

Nel suo passaggio sull'Italia, la perturbazione fu fortemente rallentata dalla presenza della vasta area ad alta pressione localizzata tra l'Europa centrale e la Russia, che ebbe a svolgere un'azione di blocco del movimento verso est della perturbazione.

Piogge particolarmente intense interessarono le parti montane dei bacini idrografici di quasi tutti i corsi d'acqua del Piemonte.

La diffusione di piogge di grande entità e di lunga durata, progressivamente estese a tutto il territorio regionale, determinarono elevatissimi coefficienti di deflusso, mettendo in uno stato di grave crisi tutto il reticolo idrografico drenante delle fasce di territorio a quote medio-basse, con numerose esondazioni e vasti allagamenti. È possibile caratterizzare l'evento attraverso tre fasi successive, fasi che hanno riguardato distinte aree territoriali.

La prima fase, verificatasi il giorno 4, è stata caratterizzata da forti precipitazioni a carattere temporalesco ed ha interessato prevalentemente i settori più meridionali del Piemonte e il territorio ligure: la massima intensità di pioggia è stata raggiunta nella notte tra il 4 e il 5 novembre con valori orari di oltre 35 mm/ora ed un picco di 55 mm/ora intorno alla mezzanotte (Cairo Montenotte provincia di Savona, Acqui Terme provincia di Alessandria).

Successivamente, il giorno 5, (seconda fase), le precipitazioni si estesero alle zone dell'Astigiano e del Cuneese. In molte località nei bacini del Tanaro, del Bormida e del Belbo furono superate altezze



di 200 mm di pioggia in 24 ore.

Nella terza fase dell'evento, le precipitazioni più intense interessarono la fascia prealpina tra la val Pellice (To) e la val Sesia (Biella), nel pomeriggio e nella serata del giorno 5, per attenuarsi nella mattina del 6. Il giorno 6 le precipitazioni sono praticamente cessate nella fascia meridionale della regione, mentre sono continuate nella parte centro-settentrionale, con modesta intensità oraria, ma ancora con consistenti totali giornalieri.

Le disastrose conseguenze dell'alluvione sono anche da porre in relazione alla vasta area geografica su cui si sono verificate contemporaneamente precipitazioni di intensità molto elevata.

L'evento del 1994 si colloca tra i più gravi degli ultimi 50 anni. Esso presenta forti analogie con quello verificatosi nel novembre 1968, con la differenza che nel 1994, le precipitazioni più elevate, concentrate in poche ore, si sono avute nel sud del Piemonte anziché al nord e questo spiega il motivo per cui il nord è stato molto meno danneggiato rispetto al 1968.

Gli straordinari afflussi meteorici, ad elevato tempo di ritorno, saturarono la capacità di drenaggio dei versanti e la capacità di invaso della rete idrografica; la gravità dell'evento alluvionale trova ulteriore conferma nelle altezze idrometriche che furono registrate e nelle portate (misurate o solo stimate) di gran parte dei corsi d'acqua dei bacini piemontesi.

Alla stazione idrometrica di Farigliano (Cn), che sottende l'estremità di monte dell'asta del Tanaro, si registrò un livello al colmo che, ad un primo rilievo, risultava pari approssimativamente a 7,30 metri, di circa un metro superiore al massimo precedente (novembre 1952, su un periodo di oltre 50 anni di osservazioni). Una prima stima della portata portò a valutare circa 2.000 m³/s, a cui può essere attribuito un tempo di ritorno maggiore di 100 anni.

Sempre sul Tanaro alla sezione di chiusura di Montecastello, comprendente anche il bacino del Bormida e in prossimità della immissione in Po, il livello massimo toccò 8,50 metri, superiore di 75 cm al massimo precedente del





Recupero dell'anfibio di Torino trascinato via dalla piena del Tanaro. A pag. 19 - Salvataggio di persone con l'ausilio di mezzi anfibi, dalle case del villaggio "SNIA" di Venaria Reale (TO).

A pag. 20 - Salvataggio a Santo Stefano Belbo (CN).

A pag. 21 - Camper sommersi dalle acque del Tanaro nella Piazza Alfieri di Asti.

1951 e relativo a ben 90 anni d'osservazione. Anche la corrispondente portata al colmo, stimabile tra 3.500 e 4.000 m³/s, risultò superiore al precedente massimo del 1951 (3.170 m³/s), con un tempo di ritorno dell'ordine dei 100 anni.

Nel considerare le altezze idrometriche e le stime di portata va tenuto conto dei vasti allagamenti e delle esondazioni avvenute (a partire da Ceva fino ad Alessandria) nell'alto e medio tratto del Tanaro, che hanno provocato una consistente laminazione dell'onda di piena. Anche il Bormida a Cassine e il Belbo a Castelnuovo fecero registrare portate molto elevate, stimate provvisoriamente in circa 1000 m³/s, con esondazioni che provocarono ingentissimi danni.

La piena sul fiume Po si manifestò con carattere di estrema gravità in tutto il tratto piemontese. A Cardè (Cn) e a Carignano (To), furono superate di oltre un metro le altezze idrometriche dell'alluvione del 1993.

A Torino-centro, l'altezza idrometrica raggiunse 5,19 m con una portata di circa 1.500 m³/s (il massimo storico è di 2.230 m³/s, nel 1949).

Nel tratto a valle di Torino, furono misurate a Casale (Al) 4,15 m, con una portata stimabile di oltre 6.000 m³/s, che costituisce massimo storico (il precedente valore più elevato era di 3,24 m, registrato nel '93, cui era stata associata una portata di circa 5.600 m³/s).

L'ufficio idrografico di Parma ha valutato in 200 anni il tempo di ritorno per la portata stimata a Farigliano (di 2.000 m³/s), e in 100 anni quello per la portata fatta registrare a Montecastello (circa 4.000 m³/s).

I danni: la porzione di territorio della pro-

5 novembre era un sabato e poiché pioveva da qualche giorno intorno alle ore 08,00 mi recai in sala operativa per sapere notizie di eventuali interventi.

A quell'ora non vi erano interventi di rilievo. Nei comuni al confine con la Liguria quali Ormea, Garessio, Ceva si registravano chiamate per qualche allagamento di cantine ma nessuna segnalazione importante. Con il passare dei minuti le chiamate aumentarono e già alle ore 9:10 erano in azione dieci squadre tra personale permanente e volontario.

Il fiume Tanaro e soprattutto gli affluenti cominciarono a raggiungere livelli di pericolo. Presagendo che la situazione si sarebbe aggravata inviai il vicecomandante presso il comune di Ceva allo scopo di coordinare meglio l'attività di soccorso.

Alle ore 10,10 feci richiesta all'ispettorato Piemonte di una prima sezione operativa. Alle ore 11.00 vi fu

una prima convocazione da parte del prefetto del comitato provinciale di protezione civile. Verso le ore 11.00 due vigili del fuoco del comando di Cuneo mentre tentavano, a mezzo di gommone, di porre soccorso ad una famiglia di anziani la cui casa risultava isolata e sommersa dall'acqua fino al primo piano venivano investiti da un tronco di albero che galleggiava sull'acqua che rovesciava il gommone e la forte corrente li trascinava a valle

vincia di Cuneo che fu interessato in maniera sostanziale dall'alluvione fu di circa 286.456, comprendente 139 comuni ed interessando una popolazione ivi residente di circa 130.636 abitanti. Vi furono 29 persone morte. I danni economici più evidenti furono 45 crolli tra viadotti e ponti, mentre 81 risultarono danneggiati. Oltre 700 km di strade provinciali furono danneggiate.

La dinamica operativa: ricordo che il giorno





per oltre 300m ove riuscivano ad aggrapparsi ad un albero. Dopo varie peripezie furono oggetto di un difficile salvataggio mediante un elicottero privato che si alzò in volo nonostante le condizioni di visibilità impossibili. Ad eccezione di questo sorvolo gli elicotteri non poterono operare per assenza di visibilità sia nella giornata del 5 che nella giornata del 6.

Altro funzionario con personale volontario e permanente fu inviato nella zona di Cortemilia (Cn) costituendo insieme al sindaco un altro centro di coordinamento dei soccorsi.

Nel pomeriggio del 5 la calamità si presentò in tutta la sua gravità e da quel momento l'invio di personale dalle varie regioni fu continuo ed i posti di coordinamento dei soccorsi furono numerosi

con afflusso sia di vigili del fuoco che di altri apparati dello stato comprese le forze armate oltre ad un impressionante numero di volontari inquadrati in varie organizzazioni.

L'emergenza sotto il profilo del soccorso della vita umana durò fino al giorno 08/11/94. In seguito l'attività principale fu quella dell'assistenza, del recupero delle cose rimaste, del ripristino.

I danni oltre a quelli in vite umane di cui si è detto sopra, furono enormi e furono oggetto di vari provvedimenti normativi. Altri provvedimenti sull'utilizzo del territorio ed in particolare della edificabilità sulle aree di esondazione furono varati incamminandosi sulla corretta strada della prevenzione.

L'alluvione colpì oltre 3000 kmq di territorio cuneese Il primo soccorso, come prevedibile, fu portato dai vigili del fuoco che comunque su un'estensione di territorio così vasta, soprattutto all'inizio dell'emergenza, furono una forza esigua.

Furono però "azzeccate" alcune decisioni che ebbero riconoscimento generale (anche da parte delle procure delle Repubbliche che si interessarono agli aspetti penali della vicenda). La prima decisione importante fu quella di costituire da subito dei posti avanzati di comando che in sinergia con i sindaci e con il costante contatto con la prefettura gestirono le

varie fasi dell'emergenza.

Sebbene, come si è accennato, i vigili del fuoco nelle prime fasi dell'emergenza, circa 500 uomini, tra personale permanente e personale volontario furono un'entità esigua, c'è però da sottolineare un fatto che mi colpì: la presenza di un funzionario o di un capo reparto e/o capo squadra dei vigili del fuoco nei comuni colpiti fornì ai sindaci un fattivo supporto organizzativo per l'organizzazione dell'emergenza, tanto è vero che vi furono forti resistenze a far partire dai comuni sinistrati tale personale.

Un altro aspetto interessante riguarda i soccorritori non vigili del fuoco. Grazie all'ottimo rapporto esistente con la prefettura di Cuneo sebbene non vi fu delega formale, una notevole parte di tali soccorritori fu gestito dal comando che individuava le aree di azione nonché lo smistamento delle attrezzature che via via affluivano da ogni parte della nazione.

Vi furono tuttavia forti polemiche che trovarono ampio spazio sulla stampa circa il presunto mancato allertamento delle popolazioni in particolare delle popolazioni lungo l'asta del fiume Tanaro che via via furono colpiti dalla calamità.

Chi come il sottoscritto ha vissuto quei momenti sa bene che quei fax (di allora) contenenti informazioni sulle condizioni atmosferiche erano di tipo generico, uguali a tanti altri a cui non era poi seguita una calamità. Non si poteva quindi solo sulla base di un fax porre in allerta 250 comuni quanti sono quelli della provincia di Cuneo.

Inoltre non vi era un sistema di raccolta di dati automatici (ad esempio i vari livelli del fiume) che potessero fornire un quadro esauriente della situazione e della sua evoluzione. Va anche tenuto presente che l'esondazione è conseguenza anche dell'altezza delle sponde e della pulizia del letto del fiume e che la pericolosità dell'esondazione derivava anche dalla presenza di costruzioni nelle zone di esondazione. Erano dati che non si avevano.

Oggi le cose sono cambiate e tante apparec-

chiature di rilevamento sono state installate e tante opere di prevenzione sono state attuate. Oggi si dispone di una maggiore mole di dati. Il sistema però deve trovare una propria organicità pur nella frammentazione delle competenze che la legislazione ha prodotto. La protezione civile è prevenzione, previsione e soccorso. Sono aspetti diversi che vanno trattati in maniera diversa. La fase dell'emergenza soprattutto nelle prime fasi dell'emergenza ha bisogno di una centralizzazione di comando in loco che deve essere di tipo tecnico. In queste prime fasi le valutazioni di opportunità (che quasi sempre hanno natura politica) sono ridotte e quindi la direzione non può che essere tecnica.

Intendo nella prima fase 24-72 ore. Poi la fase di assistenza e di recupero può sopportare anche un sistema frammentato quale quello attuale.

Forse bisognerebbe, con un atto di umiltà da parte di tutti, ricominciare a riflettere sul sistema di protezione civile presente nel nostro paese.



ALLUVIONE PIEMONTE 1994. LE TESTIMONIANZE DEI PROTAGONISTI

Testimonianza di Roberto Conti vittima di un incidente con un mezzo anfibia nel tentativo di portare il soccorso ad alcune persone nella zona di Niella Tanaro (CN).



Su richiesta della Sala Operativa di Cuneo dovevamo trarre in salvo delle persone situate su un ponte di una strada tra Niella Tanaro e Le-segno.

Purtroppo era buio, non si vedeva niente ed eravamo solo io ed un collega (Antonio Mazzitelli. N.d.A.). Non conoscendo la zona ci siamo trovati in una strada invasa dall'acqua.

Quindi pian pianino siamo avanzati con l'anfibio e vedevamo le luci dove probabilmente era situata quella gente, solo che ad un certo punto ci siamo trovati in navigazione. Abbiamo fatto ancora un piccolo tratto in navigazione e convinti di farcela, siamo stati invece travolti dalla corrente, che praticamente ha sobbalzato e sbattuto l'anfibio contro l'arcata del ponte e in quel punto si è capovolto.

In un attimo ci siamo ritrovati sott'acqua e con non poche difficoltà abbiamo guadagnato la superficie. Poco dopo esserci rovesciati abbiamo percorso un lungo tratto di fiume in corrente con molte difficoltà. In quel momento praticamente io ho perso il mio compagno e con non poche difficoltà sono riuscito ad aggrapparmi ad una pianta che oramai era stata sradicata e coricata nell'alveo del fiume. Mi sono arrampicato su questa pianta e praticamente ho stazionato tutta la notte. Diciamo dalle 22.30 fino quasi alle 7.00 del mattino,

quando con le prime luci dell'alba ho potuto rendermi conto di dove ero finito.

Per fortuna sono riuscito ad uscire dall'alveo del fiume, raggiungere il viadotto dell'autostrada e una volta giunto sul viadotto ho sentito gridare aiuto e allora mi sono accorto che il mio collega era ancora vivo e devo dire che in quel momento mi si è aperto il cuore.

Quando ho visto il mio compagno che gridava aiuto, ho cercato di fargli dei segnali per capire se stava bene. Purtroppo non riuscivo a vederlo bene, sentivo solo gridare e allora sono corso sino al casello dell'autostrada, dove da lì finalmente ho potuto fare il 115 e allertare i soccorsi, che nel giro di mezz'ora sono arrivati e tratto in salvo anche il mio collega.»

Testimonianza di Gian Piero Galdi, travolto con la sua auto da una frana a Pratiglione (TO).

Mi trovavo qui (Strada Provinciale tra Forno Canavese e Pratiglione. N.d.A.) perché la macchina di mio figlio era rimasta in panne per via dell'acqua che l'aveva allagata. Sono venuto per vedere come era possibile tirarla fuori e metterla in salvo. Ver-





ificato che la macchina era a posto, io faccio la manovra per ritornare a casa e mentre faccio questa manovra ho sentito un rumore e quando me ne sono accorto, ero tutto coperto dal fango.

Mi sono sentito trasportare senza capire dove finivo. Ad un certo punto mi sono trovato tutto sommerso e al buio senza sapere dove fossi. Da lì sentivo cascare dei mattoni, tegole e altro. Fortunatamente l'acqua non è entrata nella macchina. Poi è venuto giù un capannone sulla macchina.

Io sono rimasto lì ad ascoltare e quando ho sentito vagamente lì fuori, parlare la gente che mi cercava, ho cominciato il clacson della macchina che fortunatamente funzionava.

Sono accorsi i primi che hanno sentito tra i quali il figlio e un altro ragazzo e poi sono arrivati i pompieri (i Vigili del Fuoco del Distaccamento Volontari di Nole Canavese. N.d.A.). Io non so niente di quello che hanno fatto. Fortunatamente verso le 5.30 del mattino il vigile Gatti è riuscito a tirarmi fuori dalla macchina, quasi illeso.»

Testimonianza del Capo Squadra Giovanni Gatti del Distaccamento VVF Volontari di Nole Cana-

vese, soccorritore del sig. Galdi, travolto con la sua auto da una frana a Pratiglione (TO).

Quando siamo arrivati c'erano molte persone che stavano lavorando; c'erano tre draghe del comune (una di queste era invece dei VVF di Torino. N.d.A.) che stavano cercando di tirar via un po' di roba da sopra la macchina che era a circa quattro metri sotto le macerie.

Con uno dei miei vigili abbiamo cominciato a girare per cercare di trovare un punto per entrare e creare un cunicolo per penetrare all'interno.

L'abbiamo individuato ed io mi sono calato sotto, arrivando quasi al piano della vettura. Di lì sono avanzato tra le macerie e sono arrivato quasi nella parte posteriore della vettura.

Quando ho individuato la macchina ho visto che c'era la parte posteriore che era verso di me. Tra il fanale e la targa della macchina c'era un foro e si poteva operare da lì. Era piccolo ma sufficiente.

Mi sono fatto passare giù l'attrezzatura dai colleghi e ho tagliato un pezzo di macchina.



Ho fatto il buco sperando che il signora fosse di statura piccola, perché allargare il buco non era possibile. Infatti quando ha tirato fuori la testa ho cominciato a sfilarlo. Lui è stato molto in gamba perché si è aiutato molto per venire fuori, verso di me e di lì era fatta perché rimaneva solo di uscire in fretta.

Quando siamo usciti fuori l'ho visto che sorrideva dicendomi: "io e te dobbiamo andare a fare una cena assieme". Adesso aspetto questa cena.»

Testimonianza del Vigile del Fuoco Luciano Bugni del Comando VVF di Torino, intervenuto per il crollo di una palazzina con vittime a San Raffaele Cimena (TO).

Il personale della Stura (Distaccamento cittadino di Torino. N.d.A.) aveva già cercato di percepire un rumore di qualcuno in modo da poter cominciare a scavare, però non avevamo sentito nulla. Allora abbiamo ricominciato a perlustrare il perimetro della casa.

Poi per un colpo di fortuna ho sentito un lamento. Ero proprio lì e così in attesa che arrivasse il materiale giusto, abbiamo cominciato a scavare sul retro della casa.

Abbiamo creato un varco giungendo a circa due metri di profondità verso il cuore della casa e il lamento di una bambina che sapevamo

di cinque mesi. L'abbiamo sentita più vicina. Il mio collega Morea si è fatto in mille per arrivare il più in fretta possibile. Ha continuato lui lo scavo con mille difficoltà.

Noi di sopra e tutto il resto dei colleghi stavamo fermi, immobili solo ad ascoltare di cosa avesse bisogno Morea. Abbiamo sentito gridare: "eccomi bimba, sono qui, ti vengo a prendere". E così abbiamo capito che l'aveva individuata.

Ha lavorato ancora un'ora e forse più e questa bimba di cinque mesi è uscita fuori con una gioia immensa da parte di tutti noi.

Era l'unica ad essere in vita perché degli altri non si era sentito assolutamente niente. Infatti abbiamo poi recuperato il corpo della mamma senza vita e poi abbiamo trovato la nonna e l'altra bambina, purtroppo anche loro senza vita.

Ho saputo che oggi lunedì (7 novembre. N.d.A.) è stato trovato anche il nonno.»

Testimonianza del Vigile del Fuoco Mario Morea del Comando VVF di Torino, intervenuto per il crollo di una palazzina con vittime a San Raffaele

Il vigile Luciano Bugni, tra i soccorritori di San Raffaele Cimena.

A pag. 22 e 23 - Fasi del recupero dell'anfibio dalle acque del Tanaro nella zona di Niella Tanaro.

A pag. 24 - Salvataggio del sig. Gaudi a Prati-gliione Canavese (TO).

A pag. 25 - L'auto distrutta di Gaudi e alcune immagini dell'intervista rilasciata da Gaudi e dal vigile Gatti.

A pag. 27 e 28 - Alcune immagini del salvataggio di una bimba a San Raffaele Cimena e del recupero dei corpi di alcuni membri della sua famiglia.





Cimena (TO).

Dopo un po' sono arrivato in una specie di nicchia dove stavo raggomitolato e ho visto la bambina che era bloccata da tre muri che aveva sopra.

Avevo la grande sicurezza innanzi tutto perché avevo un contatto vocale con i miei compagni di sopra: avevo il contatto della corda perché ero imbragato, quindi la corda era un cordone ombelicale.

A questo punto non potevo lasciarmi perdere la bambina. Dovevo prenderla a tutti i costi e il più velocemente possibile, perché all'interno di questo cunicolo sentivo degli scricchiolii. Togliere la bambina non è stato facile perché io dovevo da sopra di lei rompere tutti

e tre i muri. Avevo solo la "mazzetta" (martello di circa 1 kg. che si usa soprattutto in edilizia. N.d.A.). Avevo visto la manina che si muoveva in questo modo (la apriva e la richiudeva debolmente. N.d.A.), perché la bambina aveva fuori solamente una mano che si vedeva e la faccia che le permetteva di respirare. Era la sua vita il fatto di avere la faccia libera.

Io ho urlato che l'avevo vista e che adesso andavo a prenderla.

Da quando l'ho vista a quando sono arrivato vicino a lei, avrò rotto ancora per altre due ore. Piano piano ho rotto tutto, sono arrivato al blocco più grosso, ho fatto leva con le braccia, l'ho spaccato e ho preso questo blocco di almeno venti chili e l'ho deposto al mio fianco. Quindi mi sono incastrato col blocco. L'ho tirata fuori e la più grande gioia è che la bimba si è messa a sorridere. Quello è stato il momento più bello di questo intervento.»

LA NOTTE DI SAN RAFFAELE CIMENA

di Silvano Audenino



Il ricordo di quel giorno, di quell'intervento sarà per me sempre indelebile e presente, ogni qualvolta si parla e si ricorda l'alluvione del 1994.

Un ricordo che porterò sempre con me perché quando c'è il coinvolgimento di bambini, il dolore è ancora più grande e ti rimarrà dentro per sempre.

Erano le ore 20:00 circa di quel sabato 5 novembre; la pioggia è incessante e le squadre erano tutte impegnate in soccorsi vari per una situazione che diventava momento dopo momento sempre più grave.

La situazione si presenta molto critica e tra le tantissime richieste che pervenivano in quelle ore alla Sala Operativa di Torino, ne arriva una che chiede aiuto per evacuare delle persone in un convento a San Raffaele Cimena Alto, un convento abitato da suore.

Si forma una squadra con i pochi rimasti in sede e partimmo senza avere molte altre no-

tizie in merito all'intervento da effettuare. D'altronde non c'era molto tempo tra un intervento terminato ed un altro da iniziare.

La situazione in paese era davvero spettrale a causa di un tempo che metteva paura un po' a tutti.

Arrivati nel punto constatati che in effetti una frana aveva coinvolto parte del convento, ma che fortunatamente non vi era stato il coinvolgimento di persone. Poco dopo giunse sul posto anche la squadra del Distaccamento di Stura e, osservando tutti insieme attentamente la frana, scorgemmo ad una certa distanza una gru edile, che ci fece dedurre che sicuramente lì vicino doveva trovarsi una casa, che dalla nostra posizione non si vedeva e nemmeno riuscivamo a capire se la

frana poteva aver coinvolto l'abitazione.

A quel punto comunicai alla sala operativa la situazione e immediatamente venne disposto il sopralluogo alla casa da parte della squadra della Stura. Io invece venni dirottato con la mia squadra a Pralormo dove si temeva il cedimento dell'argine del lago artificiale della "Spina", un bacino contenuto da una diga in terrapieno.

Con i miei uomini trascorriamo due giorni d'inferno, torno a casa sfinito e subito vado a letto in cerca di ristoro, ma improvvisamente poco dopo, potevano essere le 21:00 del lunedì 7, venni chiamato al telefono dalla sala operativa. Mi contattò il funzionario Longhin, che mi chiese se ero in condizioni di recarmi nuovamente a San Raffaele Cimena per fare un ulteriore sopralluogo alla casa sottostante il convento, quella casa che attirò la nostra attenzione grazie alla presenza della gru.

Appena arrivai mi trovai dinanzi una casa parzialmente crollata e ancora in fase crollo – solo a quel punto capii perché dal convento



Il recupero dei corpi a San Raffaele Cimena. A pag. 29 - Il Capo Reparto Silvano Audeno.

A pag. 31 - Un'immagine di Torino alluvionata.

A pag. 32 - Giuseppe Amaro, all'epoca funzionario dei vigili del fuoco del Comando di Torino.

non vedevamo alcuna casa.

La squadra presente sul posto aveva già recuperato qualcuno della famiglia; mi dissero di aver estratta viva anche una piccola bimba. Purtroppo non avevo il tempo per soffermarmi sul racconto, anche se un veloce lampo di felicità mi attraversò il cuore.

Avevano bisogno di me perché si stava cercando di individuare la persona mancante. Infatti Longhin mi chiese se potevo procurarmi un escavatore per demolire ciò che rimaneva della casa, al fine di proseguire in sicurezza la ricerca della persona mancante.

Naturalmente è superfluo dire quale fu la mia risposta e tornai velocemente in sede centrale. Recuperai il mezzo per il movimento terra e predisposi con i colleghi autisti, quei pochi ancora presenti in sede, per il suo trasporto.

Finalmente, nonostante le evidenti difficoltà di percorrenza delle strade, arrivai sul posto dell'intervento che ormai stava albeggiando. I colleghi intanto mi dissero che le vittime da portare fuori da quel groviglio di macerie erano ben tre.

Stabilii in fretta con loro il punto di attacco per spostare qualche tonnellata di detriti e iniziai deciso il lavoro, prestando mille cautele e attenzioni ai movimenti del mezzo e della pala per non aggravare la situazione. Iniziai nei pressi di quello che un tempo era l'ingresso della casa.

Realizzai un buco tra le macerie, i detriti dei mobili, i tondini di ferro dei pilastri e delle travi e con fatica riuscii ad infilarmi in quel groviglio e ad individuare le due vittime. Si trattava di una bambina e di sua nonna, che era adagiata sopra il corpo della piccola, quasi avesse voluto proteggerla dal crollo della casa.

Non potevo proseguire con la demolizione e lo spostamento delle macerie; era un momento delicato ed un movimento sbagliato avrebbe causato il crollo delle strutture rimanenti su quei corpi.

Tornai tornato all'esterno e mi consultai con i colleghi per individuare un vigile per aiutarmi nel compito un po' difficile dell'estrazione delle due salme.

Con il vigile Roberto iniziammo a spostare i detriti che coprivano l'anziana donna. Dopo ore di faticoso lavoro, finalmente riuscimmo a spostarla in parte e questo ci permise di sfilare da sotto il corpo della nonna, quello della bambina.

Fuori ci concedemmo qualche minuto di riposo e dopo aver indossato delle nuove

mascherine – ricordo che ci vennero fornite dalla Croce Rossa – ritornammo all'interno della casa ripetendo le stesse manovre. Ancora molto tempo e molta fatica.

I lavori per lo scavo dello stretto tunnel furono lunghi e faticosi perché si poteva operare solamente uno alla volta.

Finalmente riuscimmo ad estrarre la seconda vittima. Rimaneva ancora la terza da portare fuori.

Andai avanti con la demolizione delle restanti parti della casa e solo nel tardo pomeriggio del martedì riuscimmo ad individuare e recuperare la terza vittima.

Della casa non rimase in piedi nulla e in quel luogo dove sino a poche ore prima esisteva una casa, della vita al suo interno, degli affetti, rimase solo un grande mucchio di macerie e il dolore dei famigliari e il nostro, causato dal fatto che tirammo fuori diverse vittime, un dolore mitigato solo perché la fortuna aveva voluto che una persona, la più piccola della famiglia, fosse sopravvissuta a quella tragedia.



COSA ABBIAMO IMPARATO

di Giuseppe Amaro

Sono passati 27 anni da quell'alluvione, che colpì il territorio della Regione Piemonte, ed ancora oggi ricordo e racconto quei 14 giorni di gestione dell'emergenza che hanno lasciato il segno nella mia memoria e quindi nei miei ricordi di giovane ingegnere del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che a quella data aveva 10 anni di servizio svolto sul territorio della Provincia di Torino.

Furono 9 giorni di grande operatività ma non posso dimenticare che nei primi 6 giorni non riuscii a riposare per solo poche ore. Era così tanta la necessità di presenza decisionale e gestionale, non solo operativa in campo ma anche tecnica ed amministrativa in sede, che le ore, così come le giornate, passavano quasi senza accorgersene. Presenza questa variabile in maniera incrementale e poi decrementale per far fronte a tutte le necessità incombenti che una calamità, che si origina da eventi di carattere meteorologico e che poi sconfinava in una alluvionale, con le evidenti conseguenze che questo ha avuto sul territorio, sugli edifici e sulle infrastrutture che incontra durante la sua evoluzione.

Certo questo dipende non solo dall'intensità delle precipitazioni [mm. x h/mq] ma anche dal tempo di corruzione cioè quel tempo nel quale in una certa sezione si manifesta il maggior livello di profilo idraulico.

Evento quello di carattere meteorologico che è difficile da contrastare nell'immediato e conseguentemente è importante la prevenzione mirata alla tutela del territorio; tutela che una volta era parzialmente garantita e quindi con minori impatti, dalla presenza ed urbaniz-

zazi-
one delle aree montane.

Nasce da queste conoscenze la capacità di valutare il fenomeno attraverso i dati provenienti sia dal campo sia dalle istituzioni [generalmente dalla sala operativa della prefettura competente per territorio] per ipotizzare l'evoluzione del fenomeno e conseguentemente pianificare le risorse umane e di mezzi in modo da prevenire le azioni e quindi mitigarne per quanto possibile le conseguenze. Ma questo non basta se non si conoscono bene le caratteristiche morfologiche ed orografiche del territorio su cui si opera dovendo decidere l'operatività finalizzata a garantire le attività di soccorso tecnico urgente nei confronti sia della popolazione sia degli operatori. Ripensando gli aspetti rilevanti che all'epoca definirono una novazione rispetto alle altre emergenze vissute non posso non mettere a fattor comune alcune scelte, decisioni, azioni messe in atto in maniera cosciente in un processo partecipativo e di condivisione con tutti i soggetti che a vario titolo nel contesto della struttura tecnico amministrativa di un Comando Provinciale sono coinvolte per responsabilità e per ruolo nel contesto della catena di comando e controllo così come si usa dire con termini mutuati dall'oggi.



La precedente calamità aveva dimostrato la necessità di poter disporre di un sistema amministrativo, tecnico e dell'informazione e gestione maggiormente integrato ed operativo. Quindi era necessario trovare una soluzione organizzativa che garantisse, con un'unica regia, la complessiva funzionalità dei servizi sia interni sia verso l'esterno che risultasse operativa sulle 24 ore così come avveniva per la gestione dell'attività di soccorso. Fu questa una novazione perché per la prima volta si sperimentò, con risultati soddisfacenti, un sistema dove sia la parte operativa turnista che quella tecnico amministrativa operava, per lo stesso obiettivo, in continuità e secondo analogia turnazione rendendo più efficienti i servizi riducendo poi così l'attività amministrativa conseguente. Allo stesso modo l'attività di coordinamento ed informazione si optò per un sistema gestionale operativo dedicato che oltre alla pianificazione e gestione delle squadre e delle risorse poteva dare, in tempo reale, le informazioni alla sala operativa del Ministero dell'interno, alla sala operativa presso la prefettura, al Comandante provinciale e agli organi di stampa. Per noi fu una grande innovazione ed un passo avanti nella gestione delle informazioni e delle relazioni istituzionali ed esterne.

Le evenienze della calamità, la tipologia delle conseguenze e le necessità operative raggiunsero il loro culmine per le necessità di immediatezza decisionale e gestionale per due particolari evenienze che pare opportuno rammentare e sintetizzare.

La prima ha riguardato lo scivolamento di una parte del paramento, in terra e materiali sciolti, del lago artificiale della spina nel comune di Pralormo in provincia di Torino dove la combinazione delle decisioni temporalmente attuate e rimodulate che hanno visto: lo sgombero delle possibili aree interessate dall'eventuale cedimento del bacino, il coinvolgimento di un elicottero dell'esercito bipala per il trasporto in quota degli elementi della tubazione utile a collegare l'idrovora alla tubazione per lo scarico a valle dell'acqua del bacino per portarla

alla quota definita di sicurezza, la collaborazione della SNAM sia per la disponibilità delle tubazioni, utili alla realizzazione del sistema di scarico, e delle relative maestranze, la disponibilità di una azienda emiliana a rendere disponibili le idrovore il tutto con la gestione amministrativa e gestionale della sala operativa della Prefettura e comunque il tutto sotto il governo e gestione tecnica del personale dei VVF.

La seconda ha riguardato la necessità di poter disporre di un mezzo operativo a monte del ponte che era crollato e che collegava l'alta valle di Lanzo con il comune di Balme. Anche qui fu una decisione operativa presa sul posto dopo una considerazione in merito alla possibilità di utilizzare un mezzo anfibo quale quello in dotazione al comando dei VVF di Torino denominato AA VF 10262. Ricordo una folle corsa intorno alle ore 23,00 con il capo Autorimessa per raggiungere il luogo e verificare poi tecnicamente l'operatività del mezzo in una condizione di forti pendenze e grande velocità della corrente. Non era perseguibile l'uso dell'automezzo anfibo ipotizzato né alcun altro automezzo disponibile. Che fare: allertare il nucleo elicotteri, valutare il massimo carico sopportabile dal gancio, svuotare di tutto quanto possibile di una FIAT uno fino a raggiungere il peso di sicurezza utile al suo sollevamento ed allo spostamento di circa 100 m. Decidere di procedere e così fu; la mattina della domenica eravamo l'unica amministrazione dotata di un mezzo operativo efficiente in area operativa.

Ripensare questi episodi dopo tutto questo periodo mi conferma come la preparazione, la competenza, la conoscenza dei fenomeni, la disponibilità delle amministrazioni e la cooperazione fra le stesse consente di superare tutte le evenienze. Ma una cosa è certa e non dobbiamo mai dimenticarla "la disponibilità incondizionata del personale operativo del CNVVF" che se trova certi punti di riferimento esprime il massimo di se stessi non risparmiando e tralasciando nulla di intentato.

QSP

Quaderni di Storia Pompieristica

n. 12

12
2021



EGHEOMAI
FONDAZIONE
andare avanti, guidare, condurre

I NUOVI "CAVALLI VAPORE" DEL XX SECOLO

Edizione speciale per la rivista "Antincendio"

www.impronteneltempo.org
www.insic.it

EDITORIALE

Una corsa nel tempo fino ai nostri giorni, che racconta l'evoluzione dei macchinari che, a partire dalle prime pompe a mano, si evolvono passando nel tempo da quelle a vapore fino a quelle, dei nostri giorni, con motore a scoppio.

Siamo tra la fine del XIX e gli inizi del secolo XX e non deve meravigliarci come nello stesso periodo andarono in uso anche macchine a trazione elettrica con tutti i loro vantaggi e svantaggi. Non si può certo dire che mancassero le idee e le innovazioni finalizzate a garantire un sempre e più efficace servizio tecnico urgente a salvaguardia della vita umana dei beni e delle cose.

Certo l'evoluzione dei macchinari è andata anche in parallelo con quella delle attrezzature e delle specializzazioni operative; evoluzione questa che nel tempo è stata anche funzionale a quella che è stata l'evoluzione delle costruzioni e delle tecnologie manifatturiere nonché delle necessità connesse agli eventi naturali.

Così tutta la "vecchia" tecnologia come le pompe a mano, le pompe a vapore e tutte le altre attrezzature poco meccanizzate e che richiedevano un indispensabile impiego della forza umana, si avviò ad un triste declino ed essere "messa in soffitta", soppiantata dalle moderne autopompe, dalle possenti autogru e dalle altissime autoscale, che si facevano sempre più largo nei corpi dei pompieri.

Siamo così arrivati all'avvento delle spettacolari autopompe, l'automezzo che rappresenta la chiusura perfetta di un cerchio, il cui tratto iniziò nel secolo XVII con l'introduzione delle prime rudimentali pompe a mano chiamate anche *spruzzatoj*, passando per le pompe a mano del secolo XIX, poi per le pompe a vapore, ed infine con le autopompe, il veicolo che più di altri ha caratterizzato il servizio antincendio, assunto a simbolo dei pompieri, ed entrata prepotentemente nell'immaginario collettivo.

Quaderno di Storia Pompieristica

Numero 12 - dicembre 2021

*Organo di divulgazione storica
dell'Associazione Pompieri Senza Frontiere*

Editore
Pompieri Senza Frontiere - ODV
pompierisenzafrontiere@gmail.com

Coordinatore gruppo di lavoro,
grafica e impaginazione
Michele Sforza

Vice Coordinatore gruppo di lavoro
Maurizio Fochi

Gruppo di lavoro storico
Silvano Audenino, Enzo Ariu, Giuseppe Citar-
da, Fausto Fornari, Gian Marco Fossa, Alber-
to Ghiotto, Tiziano Grandi, Ivano Mecenero,
Luigino Navaro, Mauro Orsi, Angelo Re, Wil
Rothier, Serenella Scanziani, Danilo Valloni,
Claudio Varotti, Valter Ventura

In copertina: affiche pubblicitaria del secondo decennio del 1900, dell'azienda Gerlach, produttrice di automezzi per usi pompieristici.

I materiali contenuti nella presente pubblicazione appartengono ai rispettivi proprietari; pertanto sono protetti dal diritto di proprietà intellettuale. E' vietata la loro riproduzione, distribuzione, pubblicazione, copia, trasmissione e adattamento anche parziale.

Se alcune immagini non sono coperte da attribuzione, l'editore è disponibile per rettificare e/o aggiungere la dovuta attribuzione.

Con la condivisione di



**MICHELE SFORZA
GIUSEPPE AMARO**

**I NUOVI
"CAVALLI VAPORE"
DEL XX SECOLO**

Numero 12 •
Dicembre 2021



I nuovi “Cavalli Vapore” del XX secolo

di Michele Sforza

All'alba del XX secolo, tra lacrime e malinconia i cavalli lasciarono definitivamente le stalle delle caserme dei Corpi dei Pompieri, per essere messi in pensione o, nel migliore dei casi, per terminare la loro onorata carriera durata almeno tre decenni, nei più modesti corpi di provincia.

Di questo addio ci fu una responsabile sul banco degli imputati: la meccanizzazione, con l'impiego in larga scala dei motori endotermici anche per gli usi pompieristici.

È facile immaginare come le scuderie vennero subito modificate per ospitare ben più numerosi e potenti cavalli: quelli “vapore” erogati dai motori delle ormai numerose vetture e autopompe di cui disponevano i corpi dei pompieri.

Sono facilmente intuibili i vantaggi apportati dall'utilizzo della trazione meccanica che, oltre a ridurre nettamente i tempi di percorrenza, consentirono un maggior trasporto di uomini e materiali. Tuttavia queste innovazioni sollevarono difficoltà tecniche tutt'altro che trascurabili, causate dalla maggiore velocità dei mezzi che sottoponevano le pompe a vapore trainate a pericolose sollecitazioni, aggravate dallo stato delle strade, molte delle quali non asfaltate, o lastricate con lastroni di basolato o in pavé.

Le pompe a vapore avevano un considerevole peso; una pompa *Thirion* arrivava a pesare anche 2200 chili. Tale peso metteva a dura prova gli assali, per giunta collegati direttamente al telaio, senza una sospensione intermedia.



Furono diverse le soluzioni perseguite dai pompieri di Torino per rendere più agevole il trasporto tramite il traino garantito dai nuovi mezzi a locomozione meccanica. Quasi tutte fallirono miseramente. Inizialmente venne eliminato dalla pompa *Thirion*, il cui peso, come abbiamo detto, era di 2200 chili, il treno anteriore affinché fosse più agevole il traino; poi nel dicembre del 1911, visti i risultati poco soddisfacenti, dopo il ripristino delle ruote anteriori, vennero applicate delle *Sale elastiche per carreggio*, una sorta di sospensioni elastiche di invenzione di un certo “C. Pagliano, capitano di Artiglieria”.

Anche questo sistema si rivelò inadeguato tanto che necessitò un'ulteriore modifica, che diede risultati più soddisfacenti, tramite la sostituzione delle ruote di legno con altre metalliche rivestite in gomma

Il prototipo della vettura a trazione elettrica destinata ai Civici Pompieri di Torino dei primi nel 1909.

A pag. 4 - Utilizzo della scala "Porta" a mo' di gru per il sollevamento di un rassegnato cavallo.

A pag. 6 - La vettura del Comandante nel 1915 ca.

I lavori di modifica per le due pompe: la Thirion e la Czermack, furono commissionati nel gennaio del 1924 alla ditta Filippini di Torino, con sede in via Cigna 44. Il costo dell'opera fu stabilito in lire 3.365.

In alcuni corpi fu tentata anche la strada dell'utilizzo di autovetture a trazione elettrica, ma la poca capacità delle batterie e l'eccessivo peso degli accumulatori al piombo, permetteva una percorrenza media di soli cinquanta chilometri ad una velocità davvero minima. La manutenzione delle batterie richiedeva inoltre un'attenzione notevole da parte degli *chauffeurs*; il livello di carica non doveva assolutamente scendere al di sotto di certi valori per non pregiudicarne l'integrità. Le raccomandazioni fatte in tal senso erano molteplici, alcune anche in forma ufficiale. Eccone una tratta dall'Ordine del giorno n. 26 del 22 maggio 1911 firmato dal comandante Giusti di Torino: «Consta al sottoscritto, che spesse volte i rimorchi elettrici e la vettu-
rimor-

ta quando la lancetta si avvicina ai volts 58.»

L'esperienza, risul-





tata negativa, fece abbandonare ben presto l'esperienza per orientarsi definitivamente verso veicoli con propulsori endotermici.

Sempre a Torino è del 1907 l'acquisto delle prime quattro automobili con motore a benzina. La scelta inevitabilmente cadde su autoveicoli Fiat, in questo caso modello «Camioncino» della potenza di 24/40 HP con trasmissione a catena. Di due sole automobili si conosce il numero di targa: 63-1621 e 63-2143.

Questo non fu che l'inizio del rapido evolvere della situazione che nel giro di pochi anni, portò tutti i corpi dei pompieri a dotarsi di automezzi a motore.

Non siamo ancora giunti nell'era delle mitiche autopompe. Bisognerà attendere ancora pochissimi anni per vederle correre per le strade delle nostre città. Tuttavia l'utilizzo di autovetture e autocarri adibiti al traino delle pompe a vapore permise di compiere un notevole passo in avanti nel miglioramento dell'efficienza del servizio di soccorso, a tutto vantaggio della velocità di arrivo sui luoghi del soccorso e dell'immediata capacità operativa dei pompieri.

Arriviamo al 1911. L'anno dell'Esposizione Universale.

Il Comune di Torino per l'importante evento decise di modernizzare ulteriormente il parco macchine del Corpo e acquistò le prime due autopompe. Erano montate su chassis "Itala" con motore a quattro cilindri e trasmissione a cardano, con 35 HP di potenza e ruote doppie posteriormente. La pompa era una "Worthington" di 2000 litri al minuto. Il numero delle targhe era: 63-2143 e 63-21458. Tuttavia le pompe Worthington presentavano un grave inconveniente, nell'adescamento. Per poter effettuare



L'Autopompa n. 2, una delle prime due autopompe "Itala", in dotazione ai pompieri di Torino. La foto è del 1914 e l'ultimo vigile a sinistra era Giuseppe Stemmer, leggendario pompiere torinese di cui parleremo in un prossimo numero. Un vigile-operaio del Comando di Bari mentre ripara un motore di automobile.





Il "Camioncino" Fiat 24 HP del 1907.

Si noti l'assenza dell'avantreno della pompa a vapore "Thirion" e le ruote posteriori ancora in legno.

A pag. 9 - Particolare della "Pompa a vapore a tre cilindri sistema Thirion" del Corpo dei Pompieri torinesi. La foto venne scattata nel 1890 dal famoso Comandante-fotografo Luigi Spezia.

l'aspirazione bisognava avere sempre pronta almeno una riserva di litri 200 di acqua da utilizzare per l'adescamento. Pertanto nell'agosto del 1914 le due Worthington vennero sostituite con due pompe rotative di tipo "Rag", le quali non necessitavano della riserva idrica per effettuare l'aspirazione in quanto il loro funzionamento risultava immediato. L'acquisto e la sostituzione vennero commissionate alla ditta Zini e Fischer, il costo fu di lire 6.000 la pompa più lire 300 per il lavoro di sostituzione da parte dei loro tecnici.

I benefici furono enormi poiché oltre alle indubbie riduzioni dei tempi di percorrenza, si aveva, una volta giunti sull'incendio, l'acqua immediatamente in pressione.

Così tutta la "vecchia" tecnologia come le pompe a mano, le pompe a vapore e tutte le altre attrezzature poco meccanizzate e che richiedevano un ampio impiego della forza umana, si avviò ad un triste declino ed essere "messa in soffitta", soppiantata dalle moderne autopompe, dalle possenti autogru e dalle altissime autoscale, che si facevano sempre più largo nei corpi dei pompieri.

Tuttavia l'abbandono del vapore non fu così repentino e indolore. Quei mezzi, simbolo del secolo XIX, seppur complessi nel loro uso, rappresentarono la prima vera vittoria dell'uomo sul controllo del fuoco che non sempre era amico e per questo andarono via tra il rimpianto di molti pompieri. Quelle pompe rappresentarono una vera e grande innovazione tecnologica, ottenuta grazie alla gener-

osa energia del vapore, erogata dalle potenti caldaie che instancabilmente muovevano le pompe. Così la fatica di decine di pompieri veniva alleviata da una sola pompa a vapore che sbuffava briosa sotto l'attenta sorveglianza del suo conduttore e del fuochista.

Sono tante le storie legate a quelle pompe. Storie gustose e piene di simpatia, normali per chi le viveva quotidianamente, bellissime da ascoltare dalla viva voce di chi ne era coinvolto in prima persona. Mitica la del *pompieri-fuochista* che aveva il compito di tenere al minimo la pressione della caldaia anche di notte. Lo stesso lungo il tragitto verso l'incendio, aveva la cura di tenere vivo il fuoco, alimentandolo con le giuste quantità di carbone, così da avere pronta la caldaia nella giusta pressione per muovere presto la pompa al sopraggiungere sul luogo del sinistro.

L'altra meravigliosa storia è quella dei cavalli utilizzati per il servizio del traino delle pompe, prima a mano e poi a vapore.

Nella Caserma delle "Fontane di Santa Barbara" a Torino, sei cavalli di giorno e dieci di notte venivano sempre tenuti pronti e bardati; due di essi durante le ore notturne venivano tenuti attaccati a due «veicoli con pompa e sedili per otto pompieri pronti a partire immediatamente appena segnalato l'avviso di qualche infortunio».

Si narra anche che i cavalli, soprattutto i più "anziani di servizio", conoscendo ormai molto bene il loro compito, venivano tenuti slegati nella stalla, così allo squillare delle campane di chiamata dell'emergenza uscivano dalla stalla e si posizionavano davanti al mezzo che sapevano di dover trainare. Allo *chauffeur*, vecchia denominazione del pompiere conduttore, non rimaneva che collegarlo al carro e par-





L'Autopompa SPA C10 dei Civici Pompieri di Milano nel 1920 ca., prodotta dalla "Tamini Officina Meccanica" di Milano. Carrozzeri-vigili del Comando di Bari alle prese con la sistemazione di un'autovettura.

La mitica autopompa SPA 25C12 in dotazione ai pompieri di Torino.

La foto è del 1936 e ritrae la squadra che per prima intervenì nell'incendio del Teatro Regio della notte del 9 febbraio 1936.

In piedi in primo piano (con la divisa scura), il vigile Aldo Montagnini.

A pag. 11 - Aldo Montagnini nel 1991 nel corso di un'intervista.

Alcuni addetti all'officina della caserma centrale dei vigili di Torino nel 1943.

A pag. 13 - Foto ritratto del pompiere Carlo Franchino realizzata il 1° settembre 1925, il giorno della sua assunzione.

A pag. 14 - Lettera di offerta per uno chassis dell'azienda automobilistica "Isotta Fraschini".

tire immediatamente.

Siamo così arrivati all'avvento delle spettacolari autopompe, l'automezzo che rappresenta la chiusura perfetta di un cerchio, il cui tratto iniziò nel secolo XVII con l'introduzione delle prime rudimentali pompe a mano chiamate anche spruzzatoj, passando per le vere e funzionali pompe a mano del secolo XIX, poi per le pompe a vapore ed infine con le autopompe, il veicolo che più di altri ha caratterizzato il servizio antincendio, assunto a simbolo dei pompieri, ed entrata prepotentemente nell'immaginario collettivo sin dai primi anni della sua introduzione, avvenuta agli albori del secolo XX.

Con la sua potenza, la versatilità d'impiego, l'autonomia e se vogliamo anche con la gradevolezza delle linee estetiche, l'autopompa ha sempre rappresentato il metro di comparazione di una moderna ed efficiente organizzazione.

Nelle manifestazioni e nei vari concorsi pompieristici del XX secolo, l'autopompa è sempre stata l'oggetto del quale essere orgogliosi dell'appartenere a questo o quel corpo comunale.

Non di rado, infatti, possiamo osservare nelle vecchie ed ingiallite foto d'archivio, il pompiere o la squadra dei pompieri ritratti mentre erano seduti «a cassetta» sull'amato mezzo, orgogliosi di farlo in atteggiamento marziale, come a suggello - e qui non s'inganni l'osservatore - di un'intesa che andava ben oltre il semplice vezzo o frivolezza. Dall'intesa con l'autopompa, condizione imprescindibile, come dalla sua efficienza, è sempre dipeso il destino dei soc-







corsi come degli stessi soccorritori.

Il loro sguardo era fiero, fisso non nel vuoto, ma rivolto e orientato in avanti, quasi a voler intravedere la direzione verso la quale dirigersi, lì dove portare la loro opera di soccorritori.

Una simbiosi perfetta, un tutt'uno tra «uomini e macchine, gli uni e gli altri perfettamente armonizzati»; l'uomo immobile e impassibile

con il suo elmo lucido e perfettamente calzato, e il mezzo sempre lustro e col motore che «gira come un orologio», trattato con amore, presupposto indispensabile per rispondere al meglio allora come oggi, al «nemico» sempre in agguato: il fuoco e non solo.

Uno di questi era Aldo Montagnini, impetito e con postura marziale fotografato in primo piano davanti alla meravigliosa autopompa SPA 25C12; era il 1936. Montagnini era entrato come civico pompiere nel 1928 e andò in pensione nel 1951 come meresciallo dei vigili del fuoco. Ho avuto l'onore di conoscerlo e di esserne amico sino al 2006, quando morì a 100 anni rotondi.

Nel 1991, in occasione del 50° Anniversario del Corpo Nazionale, ebbi modo di intervistarlo diverse volte e le sue preziose testimonianze, ci permisero di allestire una delle mostre storiche più importanti e ben curate. Inizialmente non esistevano delle aziende specializzate nella costruzione di autopompe. Era un settore ancora poco conosciuto le cui potenzialità di espansione ancora non venivano tenute nella giusta considerazione. Così erano gli stessi pompieri che nelle loro officine curavano gli allestimenti dei mezzi. Si acquistavano gli chassis con i motori e le pompe e nelle officine veniva costruita la carrozzeria e si modificavano le trasmissioni per il movimento delle pompe. Tutto realizzato dagli operai-pompieri. Figure dotate di grandissima manualità e alta specializzazione.

Intorno a questi automezzi, all'epoca scoperti e privi di protezioni, esistono dei simpatici racconti narrati dai testimoni del tempo.

Questi raccontano che i pompieri più giovani dovevano prendere posto sui seggiolini anteriori delle autopompe, mentre quelli più anziani avevano diritto a sedersi dietro. La motivazione era che essendo automezzi privi di cabina, gli occupanti erano esposti alle intemperie e alla polvere delle strade, all'epoca in gran parte non asfaltate. Gli anziani pompieri, quindi, posizionandosi dietro si facevano scudo dei colleghi più giovani, costretti dalla



FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO
CAPITALE SOCIALE L. 2,500,000 INTERAMENTE VERSATO

TELEGRAMMI: AUTOMOBILI MILANO

TELEFONI: 30-64 e 30-74

CODE - 5th EDITION A, B, C.

LIEBER'S CODE USED.

Lettere e cifre

I/G	133
-----	-----

da citarsi nella risposta.

Chassis per autopompa portata 1800/2000 litri.

MILANO 28 Febbraio 1912
VIA MONTE ROSA, 79

SPETT. COMANDO CORPO POMPIERI

CORPO POMPIERI Privilegio	N. Registro	in arrivo
		in partenza
	Categoria	VII ^a
	Specialità	Meccanica
	Pratica	Autopompa Isotta
	Posizione	B

Riferendoci alla nostra offerta 17 Gennaio u.s., indirizzata all'On. Municipio di Torino per un chassis per autopompa con pompa Drouville da 1800/2000 litri, ci preghiamo informare questo Spettabile Comando che noi potremo avere pronto il chassis in questione entro 30/40 giorni dalla richiesta di questo Spettabile Comando.

Noi saremo quindi disposti, qualora questo Spettabile Comando ci passasse l'ordinazione del detto chassis per Autopompa, di condizionarne la fornitura a delle prove da eseguirsi costi con tale chassis, sicuri di potere pienamente soddisfare questo Spettabile Comando circa il perfetto funzionamento suo e della pompa Drouville che sarà montata su di esso.

Lo chassis in questione s'intende da noi offerto **senza carrozzeria.**

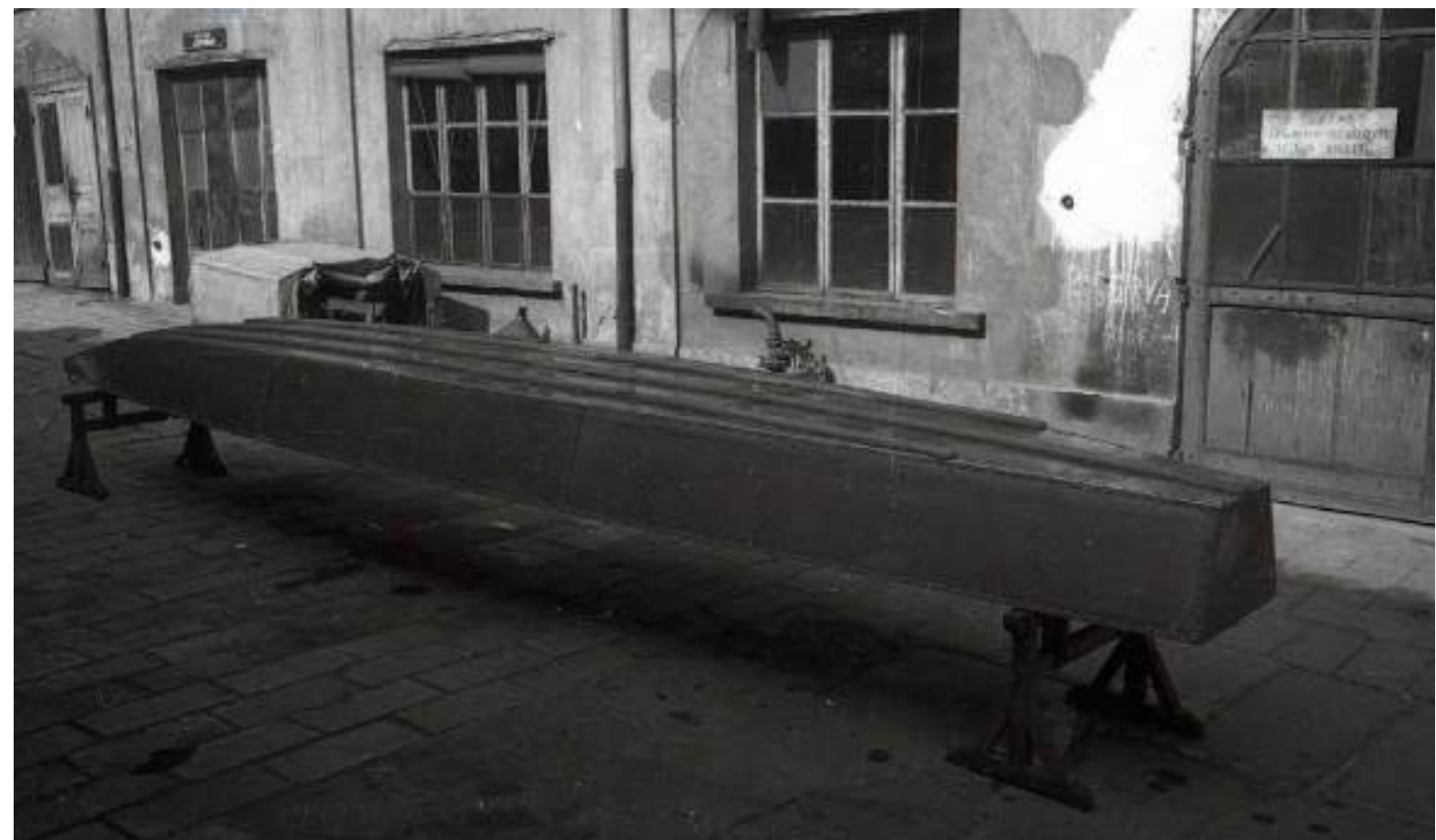
Restiamo in attesa di un cortese cenno di riscontro al questo On. Comando, lieti se potremo ottenere la preferenza per questa fornitura.

In tale attesa, colla massima stima vi riveriamo.

Fabbrica Automobili
ISOTTA - FRASCHINI
IL DIRETTORE

G. Liotti

*Autopompa Drouville
Isotta Fraschini*



La commissione del Ministero dell'Interno analizza e valuta, insieme ai responsabili dell'Officina dei vigili del fuoco di Torino, i primi prototipi della famosa imbarcazione fluviale tipo "Torino".
A pag. 15 - Fasi di realizzazione dei prototipi allestiti nelle officine della caserma nell'immediato dopoguerra.
A pag. 17 - il maresciallo Franchino collauda il prototipo sperimentale di un propulsore realizzato con una motopompa, primo esempio di propulsione a idrogetto.

loro giovane età professionale, a prendersi tutto il gelo, il vento e la polvere... senza proferire alcuna parola.

All'evoluzione e al miglioramento tecnico degli automezzi e dei materiali pompieristici sono sempre state dedicate dalle officine dei pompieri particolari energie. Fondamentale fu l'apporto della professionalità degli operai-pompieri, che si potrebbero definire senza timore d'eccesso "maestri". Meccanici, verniciatori, elettrauti, falegnami; un'enorme ricchezza di capacità ed esperienze, preziosa nel secondo dopoguerra per rimettere in sesto il parco macchine disastroso dalla guerra. Come dimenticare a Torino gli impareggiabili maresciallo Carlo Franchino, il brigadiere Luigi Zucchini, il vigile Carlo Giargia e gli operai Frenca e Balagna. Bastava loro un pezzo di metallo e un tornio per ricostruire un particolare di motore introvabile, o trasformare automezzi civili in automezzi di soccorso, utilizzando le meccaniche base della FIAT, Alfa Romeo, Isotta Fraschini, SPA ed altre ancora.

Questo spiega il perché vi era una sostanziale differenza negli allestimenti degli automezzi da comune a comune. Ogni corpo si disegnava i propri automezzi, scelte dettate dalle diverse esperienze compiute nel campo del soccorso, dalle condizioni climatiche e da altri fattori, che determinarono una diversità nelle forme e





nell'estetica.

A volte la tecnologia veniva anticipata dalle fantasiose idee di questi impareggiabili meccanici che sembravano sfiorassero il limite della pazzia. I pompieri di Torino seppero anticipare di molto, un esemplare di motore «idrogetto» per un impiego fluviale, ricavato dalla trasformazione di una motopompa, applicata alla barca «Torino». L'impiego non durò a lungo per il peso e la difficoltà di manovra, ma servì in ogni modo a dimostrare che poteva esserci per i natanti, una propulsione diversa da quella ad elica o mediante l'uso dei remi.

Ancora più famosa fu la messa a punto della famosissima e inaffondabile barca «Torino», appena citata sopra, rivelatasi poi preziosissima nelle alluvioni del primo dopoguerra (Polesine, Vajont, Firenze, ecc.).

Un affidabilissimo natante leggero in alluminio, corredato di due casse d'aria tubolari applicate alle murate interne dell'imbarcazione, che ne conferiva l'inaffondabilità

Un aspetto interessante, quello degli operai-pompieri, quanto curioso a cui si è già accennato ma che meriterebbe un approfondimento maggiore e sicuramente anche quello dei pompieri inventori che presso le officine dei corpi esprimevano al meglio la loro vena creativa. Furono molteplici le soluzioni elaborate da questi «Archimede» nostrani, alcune delle quali addirittura brevettate e adottate con grande successo. E il caso del pompiere Azzario inventore della famosa cinghia, almeno per gli addetti ai lavori, utilizzata poi in tanti corpi pompieristici d'Italia fino agli anni '70 dello scorso secolo.

Dalla «grande scala» dell'ingegner Lana del 1840, anticipatrice di oltre vent'anni della scala aerea costruita nel 1863 dal meccanico Paolo Porta di Milano, all'«apparecchio antifumistico» dell'ingegner Corsi del 1890 circa, è stato un susseguirsi di ideazioni ed elaborazioni che molte



Alcuni vigili-operai torinesi in posa davanti all'autopompa Fiat 626 RB.

A pag. 19 - Riparazione del motore di una FIAT "Topolino".

Da pag. 20 a pag. 24 - Alcuni modelli di autopompe realizzati dall'azienda "Bergomi" di Milano.

volte hanno brillantemente sopperito all'assenza di una produzione industriale di mezzi pompieristici.

Arriva il 1939 e tutti i corpi comunali confluirono nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, grazie alla straordinaria riforma dettata dal R. D. L. 27 febbraio 1939, n. 333.

Ed è appunto con l'autopompa che, al di là di ogni romantica rievocazione, il neonato Corpo Nazionale iniziò l'azione di modernizzazione del parco mezzi, caratterizzato da una diversificazione di modelli e di marche, ereditate dall'unificazione dai vari corpi municipali.

Dal 1940 il Corpo Nazionale fu dotato di nuovi e potenti automezzi, soprattutto di modelli unificati che, costruiti in serie e in numero massiccio, permettevano un abbattimento dei costi, ma soprattutto rendevano più semplice ed economica la manutenzione.

Furono realizzati tre tipi di autopompe «eccellenti sotto ogni riguardo».

Il *tipo leggero* o di punta, su autotelaio OM-LOC con pompa anteriore 1000/8 (mille litri al minuto primo alla pressione effettiva di 8 atmosfere), è particolarmente consigliabile per i Corpi di minore importanza e per i Distaccamenti.

Il *tipo medio*, su autotelaio Fiat 626 RB con pompa 2000/8 applicata posteriormente, comprende, oltre ai due posti anteriori, altri 6 posti interni, a sedili affacciati e disposti trasversalmente. Questo tipo può essere dotato, sia di un serbatoio da 1000 o 2000 litri, come di un alloggiamento per la motopompa barellabile.

Il *tipo pesante*, su autotelaio Fiat 666 B, con pompa 3000/8 applicata posteriormente, è stato particolarmente studiato per le maggiori e più complete esigenze dei Corpi importanti; esso può portare un serbatoio d'acqua da 5000 litri.

“La sua carrozzeria è in tutto simile a quella delle autopompe di tipo medio[...]. I Vigili del Fuoco del Corpo Nazionale possono pertanto a ragione esserne orgogliosi”.

Le ragioni dell'orgoglio così candidamente affermate nel 1942, in pieno conflitto bellico dall'ingegner P. Paganoni, ben presto s'infransero contro la recrudescenza degli attacchi aerei che provocarono sulle nostre città, dal 1940, dei terrificanti scenari di morte e di distruzione, tanto da costringere i Comandi, stante l'insufficienza delle dotazioni, a ripescare i vecchi cimeli storici come le vecchie autopompe d'inizio secolo, le pompe a vapore della fine dell'800 e persino le antiche pompe a mano. Si riproposero e aggravati dall'emergenza del momento, gli stessi limiti del periodo prebellico, caratterizzato da un crogiolo di mezzi e attrezzature. Si dovettero persino requisire le autoinnaffiatrici che i comuni utilizzavano per la pulizia delle strade e la manutenzione delle aree verdi. Un miscuglio incredibile di automezzi che creano non pochi problemi sia d'utilizzo sia di manutenzione. Se idonee in un normale e tranquillo impiego civile per il quale erano costruite, non si poteva

dire altrettanto per un uso duro e prolungato come l'estinzione degli incendi, spesso di vaste proporzioni, provocati dagli spezzoni incendiari lanciati in grandissima quantità dagli aerei alleati sulle nostre città.

Anche per i privati cittadini, come per gli stessi appartenenti ai vigili del fuoco, possessori di autovetture o motociclette, valevano i vincoli delle disposizioni in materia di requisizioni, proprio in virtù dell'impossibilità dell'industria a fronteggiare con la produzione, l'enorme domanda di veicoli e manufatti meccanici creata dallo stato di guerra.

La situazione dal 1943 si aggravò ulteriormente con il danneggiamento delle infrastrutture industriali per opera dei bombardamenti alleati. Le requisizioni degli automezzi causarono non pochi danni alle aziende e alle attività commerciali, perché vedevano, di fatto, ridimensionate le possibilità di lavoro, con tutte le conseguenze che se ne possono dedurre.

Tutti gli automezzi requisiti erano in ogni modo utilizzati esclusivamente per interventi di guerra e non per altri servizi di minore importanza. Questo voleva essere un segno di rispetto verso coloro i quali erano stati privati di un bene straordinariamente necessario in un momento così grave.

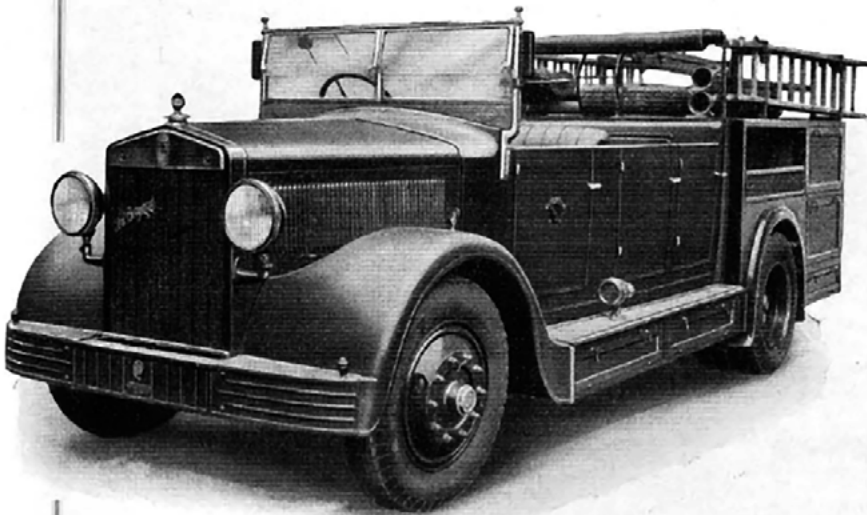
Un ordine del giorno del 10 giugno 1943, sempre a firma del Comandante Moscato, proibiva «in modo tassativamente categorico l'uso delle A.C.T. o A.C.M. Fiat 1100 provenienti dalle requisizioni per altri scopi che non siano intervenuti a causa di sinistro o di guerra. [...] I servizi di corvè e i trasporti varii



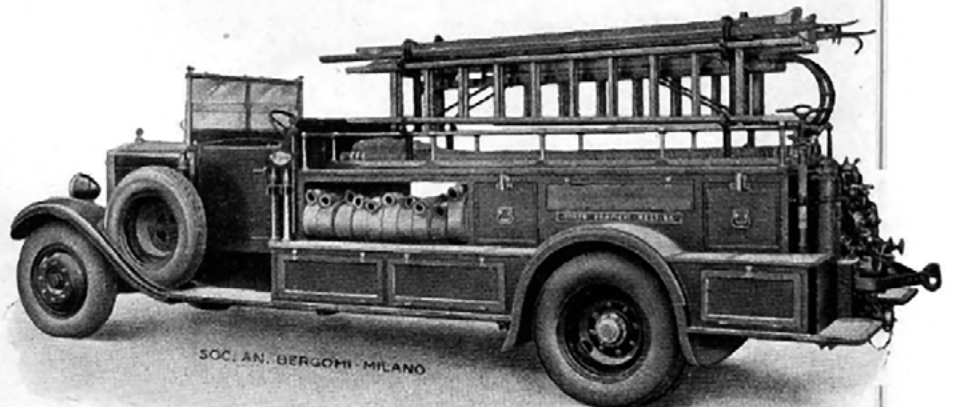
AUTOPOMPE



Carrozzeria "Milano",

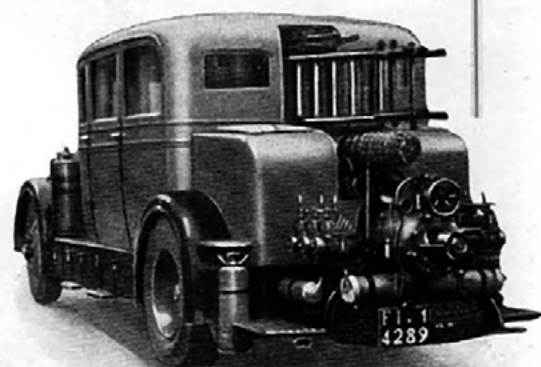
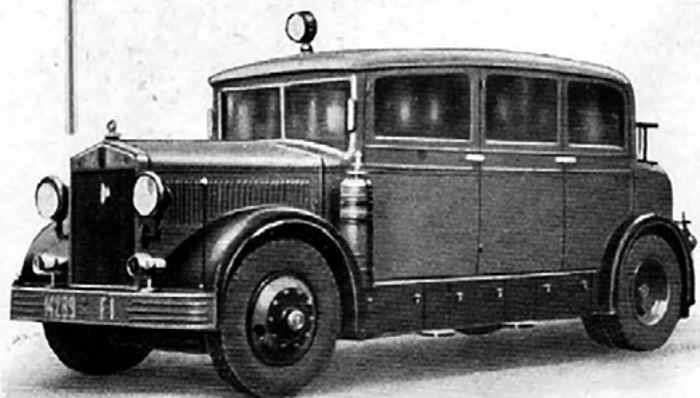


Carrozzeria "Roma",

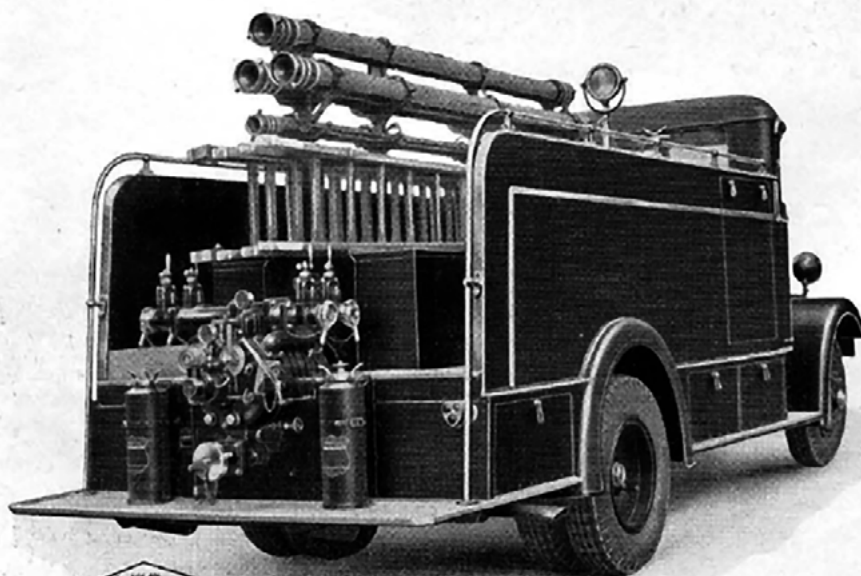


Carrozzeria "Messina",

AUTOPOMPE

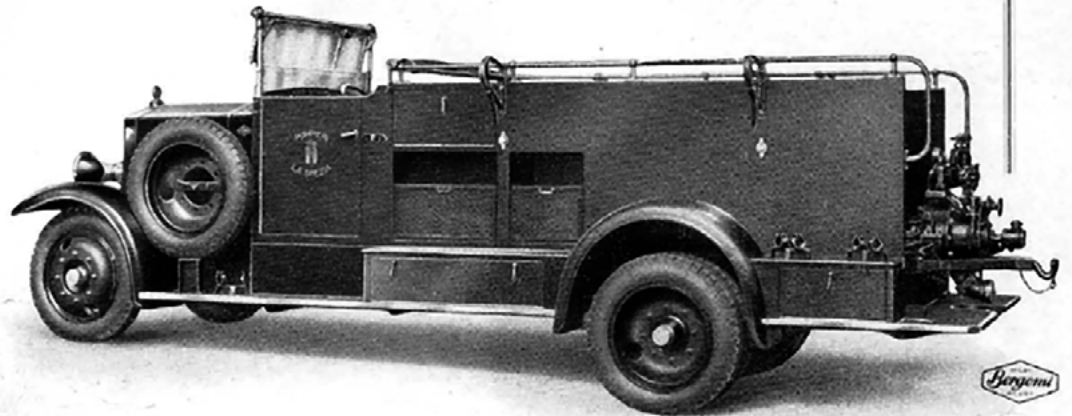


Carrozzeria "Firenze",



Carrozzeria "Shanghai",

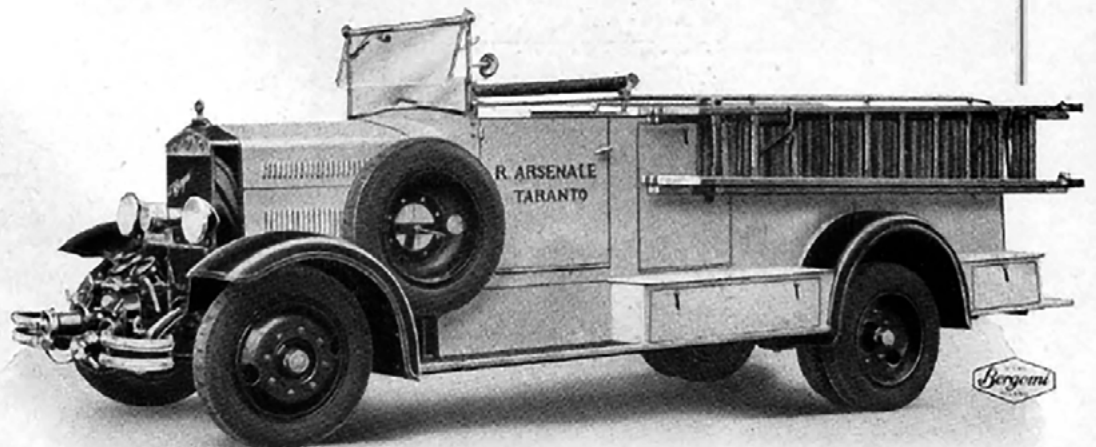
AUTOPOMPE



Carrozzeria "Spezia "

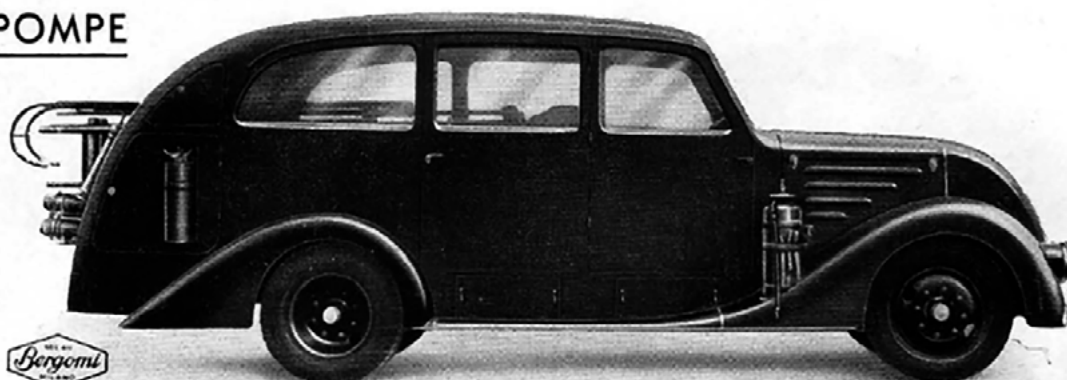


Carrozzeria "Jesi "

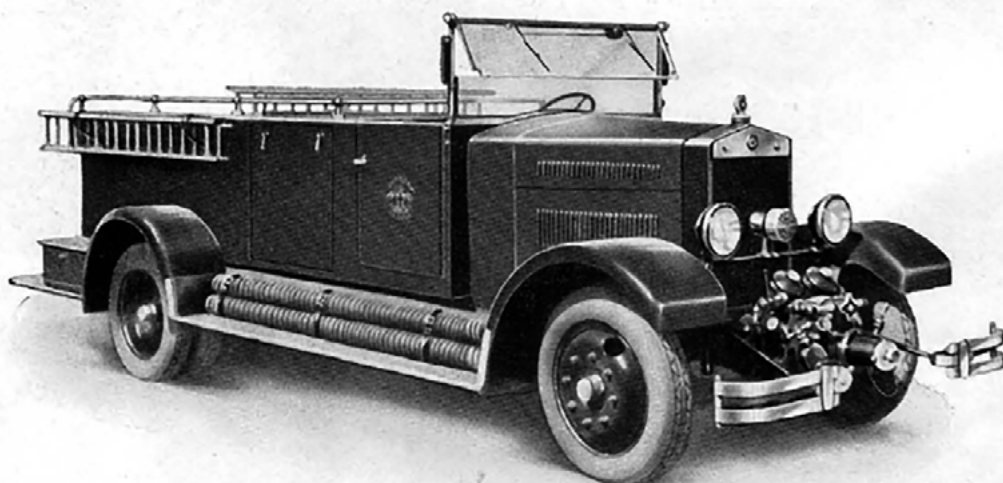
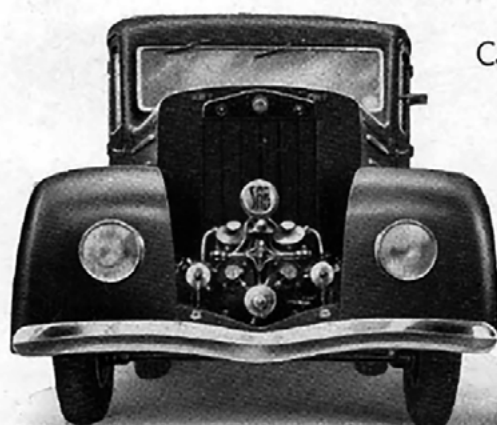


Carrozzeria "R. Marina "

AUTOPOMPE

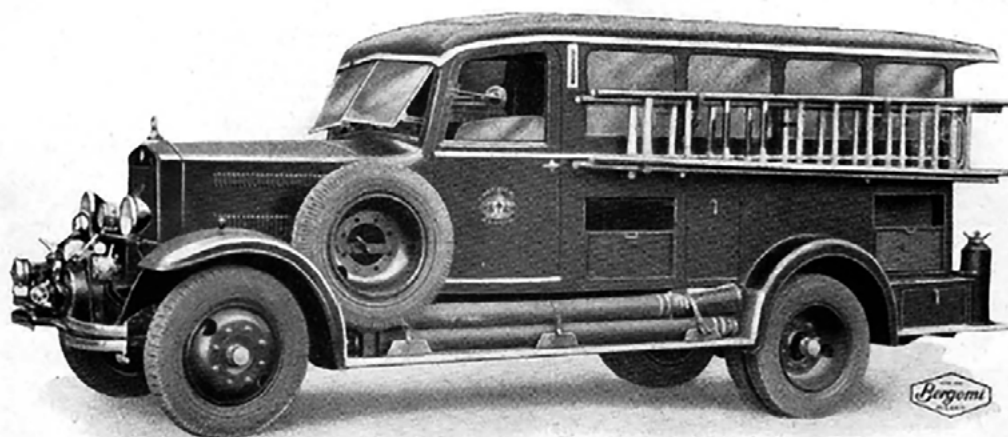


Carrozzeria "Firenze" A



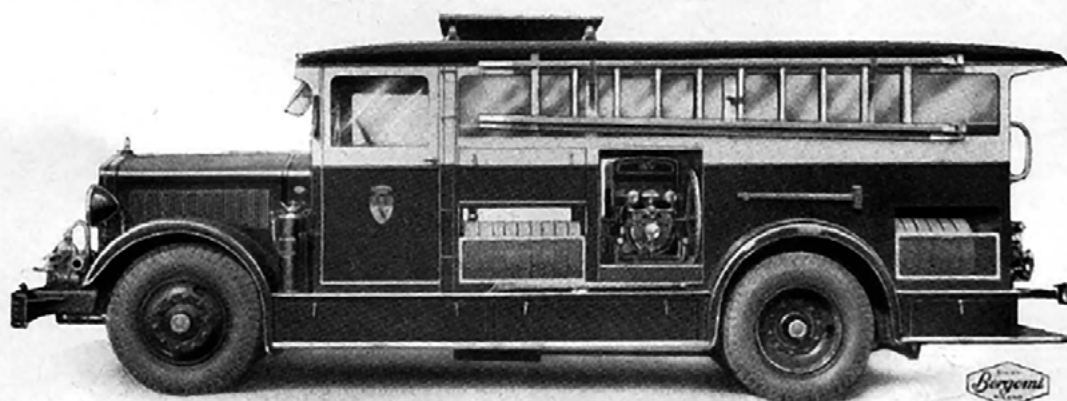
Carrozzeria "Parma" „

AUTOPOMPE



Carrozzeria "Genova"

Pompa **idrica** posteriormente, per **schiuma** anteriormente



Carrozzeria "Torino"

Pompa **idrica** posteriormente, per **schiuma** anteriormente

Motopompa idrica a bordo. Gancio per rimorchiare altra motopompa su carrello



L'autopompa Fiat 626 RB e l'autopompa OM "LOC".
A pag. 26 - Il reparto falegnameria della Caserma Centrale di Torino.

saranno fatti come per il passato e con gli stessi mezzi adoperati quando non esistevano le Fiat 1100 requisite».

Anche lo stesso Corpo dei Vigili del Fuoco fu vittima della requisizione dei mezzi, compiuta non sempre con la regolarità degli atti ufficiali, ma imposti con l'uso della forza, a volta delle armi. I furti - è il caso di definirli tali perché venivano sottratti dei preziosi mezzi di soccorso - furono commessi generalmente dai reparti nazifascisti in fuga dal nostro Paese dopo la disfatta del 25 aprile e dagli stessi partigiani. La scelta degli uni come degli altri non era casuale. Nel disordine che succedette all'8 settembre gli unici mezzi mantenuti in perfetta efficienza, erano proprio quelli dei vigili del fuoco e ricorrere a loro era conveniente e facile da farlo.

Inoltre questi autoveicoli erano tutti provvisti di speciale lascia-



passare bilingue, in italiano e in tedesco, che permetteva ai partigiani di eludere più facilmente i controlli e i posti di blocco dei nazifascisti. Ma non furono molti gli automezzi sottratti dai partigiani. Non ve ne fu bisogno, perché furono poi gli stessi pompieri che li utilizzarono in azioni di combattimento contro i nazi-fascisti.

Il 17 luglio 1941 arrivò al Comando di Torino la prima nuova autopompa montata su telaio Fiat 626 RB, al costo di L. 202.870. Altre cinque autopompe del medesimo tipo furono gradualmente consegnate dalla Bergomi dal 17 settembre 1941 all'8 dicembre 1942.

A quest'ultima data giunsero, sempre a Torino, altre due autopompe, le OM LOC, che consentirono di arricchire notevolmente il parco mezzi costituito prevalentemente di veicoli di tipo leggero o medio.

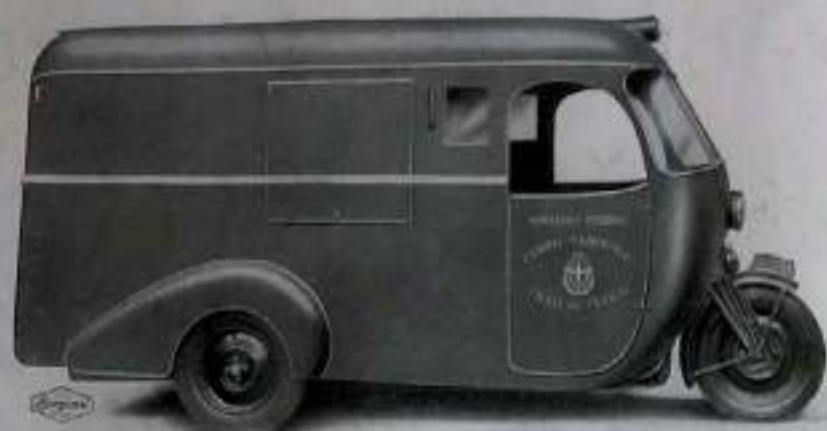
Per quanto concerne la fascia definita pesante, l'autopompa Fiat 635 RA completò il primo programma di dotazioni. L'autopompa, sempre allestita dalla Bergomi anche nella carrozzeria con «parte anteriore a berlina, a linea moderna, aerodinamica, munita di portiere doppie laterali, con cristalli SECURIT alzabili ed abbassabili a manovella», aveva un motore a benzina di 110 HP di potenza, con un passo di mt. 4, e con una pompa da 3000/8 dotata di una bocca aspirante di 125 mm e sei bocche prementi di 70 mm. Fu acquistata il 24 marzo 1941 con un costo di L. 234.750. Ancora qualche caratteristica del mezzo: «all'interno, sono sistemati i posti per il personale, come segue: sedile anteriore di guida a 3 posti, con cuscino e schienale imbottiti e ricoperti di pelle; dietro il sedile anzidetto altri due sedili trasversali, con corridoio centrale, per 6 posti (3 cad.), in legno, con sottostanti cassoni per accessori, ecc.

Dietro la berlina anteriore, carrozzeria e furgone, con vani per materiali e tubazioni, di cui uno adatto a contenere una motopompa barellabile, muniti di sportelli di accesso a cerniera. Posto per due tronchi di scala all'Italiana su ognuno dei due lati della carrozzeria e per una scala ad arpioni all'interno (scale escluse)».

Nel 1939 il colore degli automezzi passò dall'ormai tradizionale rosso al grigio, per le esigenze di una guerra oramai alle porte.



MOTOCARRI SAB-BENELLI



Tipo MILANO

3 Uomini - Elettrogeno e fari.
 Motopompa da 300 litri e corredi per aspirazione e mandata,
 Apparecchio a fiamma ossiacetilenica.
 Martinetto - Attrezzi per elettricisti,
 Cassetta con medicazioni,
 Vestito d'amianto.
 Autoprotettore ad ossigeno.
 Attrezzi per demolizione e sgombero.
 Scala all'Italiana.
 Estintori a schiuma - a tetra - a secco.

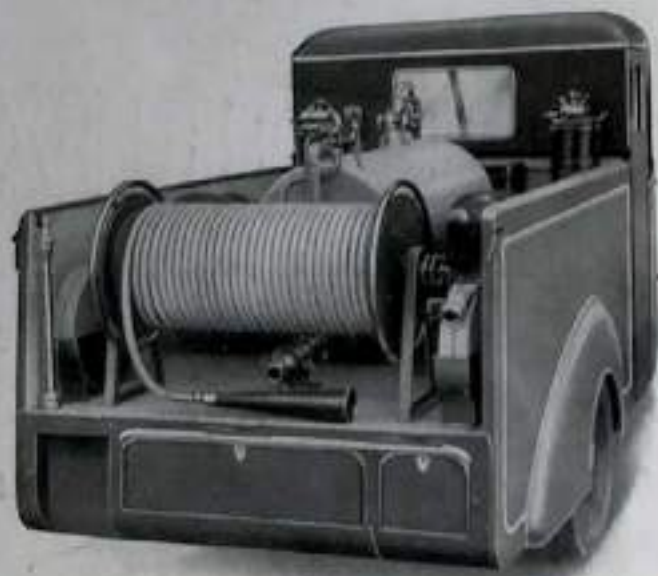
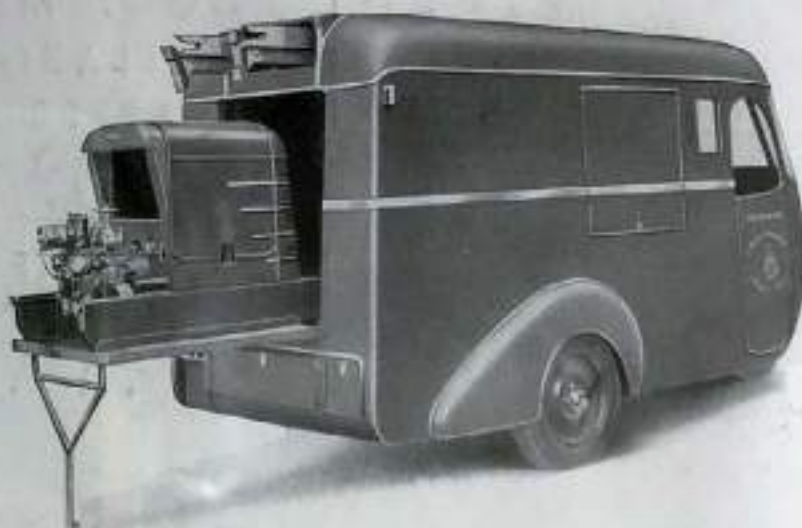
Tipo PESARO

3 Uomini - Motopompa da 600 litri e corredi per aspirazione e mandata.

Scala all'Italiana.

Estintori a schiuma - a tetra - idrici.

Attrezzi per demolizione e sgombero.



Tipo ANCONA

3 Uomini - Estintore da 200 litri per schiuma meccanica.

Estintori a CO₂ da litri 80.

Estintori a mano - a schiuma - a tetra - a secco.

Attrezzi per elettricisti.

Autoprotettore ad ossigeno.

Maschere antigas.



Foto di gruppo con il Tenente Colonnello L. Montague (al centro in pantaloni corti), con il Comandante Guido Moscato (alla sua sinistra).
A pag. 27 - Il motocarro cassonato Benelli e il "Benelli 4TNF", attrezzato per la produzione di schiuma meccanica.
A pag. 28 - Pubblicità della "Bergomi".

Le nuove dotazioni comprendevano ancora altri modelli come la SPA 38 R.A. la Fiat 635 R.C. e l'Alfa Romeo 500.

Il parco degli automezzi dei Comandi venne ulteriormente arricchito anche di veicoli e autocarri attrezzati per i più disparati usi, dal mezzo più semplice come la bicicletta al più complesso e delicato come l'autoscala.

Negli interventi di una rilevante gravità le autopompe, poco agili e di grosse dimensioni, furono affiancate da motocarri attrezzati, solitamente montati su telai Benelli 500. Questi mezzi, seppur dotati di minori capacità di carico, furono preziosi soprattutto dopo le incursioni aeree, i cui effetti devastanti provocavano la rovina sulle strade, di migliaia di metri cubi di macerie con la conseguente limitazione, se non un vero impedimento della percorribilità agli automezzi di grosso ingombro. Anche gli agili camioncini FIAT 1100 furono di grande aiuto ai soccorritori, che dovevano muoversi in un ambiente reso difficoltoso da mille impedimenti. Vennero, quindi, acquistati tre mototelai Benelli 500, che furono allestiti dalla Ditta Villata Angelo di Torino, con una spesa totale, per ogni singolo mezzo, di £ 2.600 per la costruzione della «gabina metallica completamente lamierata con cristallo al paravento di sicurezza» e del «cassone con struttura in legno duro stagionato, centine con liste legno per sostegno telone di 1° qualità», più £ 680 per l'impianto elettrico e accessori diversi.

Un altro motocarro «Benelli 4 TNF», acquistato il 18 gennaio 1940 con una spesa di £ 10.400, fu invece attrezzato con un gruppo per la produzione di schiuma meccanica, costituito da un serbatoio contenente l'acqua e lo schiumogeno, le bombole d'aria e di CO₂. L'allestimento del veicolo fu commissionato alla Ditta Minimax di Sampierdarena di Genova. Fu consegnato il 25 giugno del 1940, e del suo trasporto, dal Comando di Genova a quello di Torino, se ne occupò il brigadiere Franchino. Il costo dell'allestimento si aggirò attorno alle £ 13.500, più le £ 52,80, necessarie per rimborsare il

Il Tenente Colonnello L. Montague e il Comandante Guido Moscato in una posa particolare. I pugni serrati del Comandante Moscato, appoggiati ai suoi fianchi, sembra vogliono comunicare al suo interlocutore Montague, che ha invece le mani aperte poggiate ai fianchi, il dubbio sull'utilità della sua presenza.

A pag. 31 - Sempre Moscato e Montague esaminano l'autoscala Fiat 634B.

A pag. 32 - I vigili del fuoco di Terni riparano i loro automezzi danneggiati dall'incurisione alleata dell'11 agosto 1943, all'interno della loro sede.

A pag. 33 - I vigili-operai Ferrero (a sinistra) e Giargia (a destra) in un momento di relax nei giorni successivi alla liberazione del 1945.

Sono appoggiati al serbatoio del gasogeno, utilizzato per la movimentazione degli automezzi in sostituzione della benzina. Alle loro spalle l'autovettura del Comandante Moscato con il cartello identificativo "Fire", al posto del lasciapassare tedesco.

Comando di Genova dei dieci litri di benzina dati al Franchino per il trasporto del motomezzo.

L'impegno economico perseguito dalla Direzione Nazionale per cercare di dotare tutti i Comandi di moderne attrezzature, ben presto fu vanificato per l'inasprimento dei bombardamenti aerei su gran parte delle città italiane, che dall'autunno del 1942 misero a dura prova la macchina dei soccorsi, al punto tale che i Comandi si trovarono nelle condizioni di dover decidere ed agire in modo isolato ed autonomo.

Presero così vita forme di iniziative locali che permisero in qualche modo di sopperire all'assenza di un coordinamento centrale. Questo accadde soprattutto dopo l'8 settembre 1943 con il tracollo dello Stato e l'Italia divisa in due.

Grazie a questo impegno e spirito di iniziativa, i vigili del fuoco poterono continuare a garantire il soccorso alle popolazioni civili, anche in un momento difficilissimo come quello determinato dal secondo conflitto.

A conclusione di questo nostro percorso voglio citare un interessante aneddoto che si consumò a Torino, ma che si verificò nella gran parte dei comandi dei vigili del fuoco italiani.

Tutto avvenne a pochi giorni dalle conclusioni del secondo conflitto. Il 17 maggio del 1945, il Governo Militare Alleato designò il Tenente Colonnello L. Montague Ufficiale alleato per i Vigili del Fuoco e il Colonnello Giulio Viterbi Ufficiale di 1° classe, già Comandante dei vigili del fuoco di Torino, estromesso nel 1938 in quanto di origine ebrea. Il personale tutto, montante e smontante dal servizio, venne convocato il 18 maggio alle ore 8.30 per la presentazione degli ufficiali.







Citarlo è fondamentale poiché mette in luce tutta la grande forza di volontà e capacità organizzativa che ebbero i vigili del fuoco nell'immediato dopoguerra, quando si trattava di emergere dalle macerie di una lunga guerra, per ricostruire il Paese dall'inizio.

Con una sufficienza tutta british il Tenente Colonnello Montague, nel suo ineffabile completo militare con pantaloni cosiddetti "all'inglese", rimase incredibilmente sorpreso, direi anche beffato, nel vedere il Comando perfettamente efficiente e in grado di fornire un adeguato servizio alla popolazione, in termini di uomini e di automezzi. Credeva, infatti Montague, di trovare una struttura provata dalla guerra e fiaccata nell'umore, incapace di rialzarsi se non attraverso gli aiuti che gli Alleati avrebbero profuso a mani piene.

I vigili, in tutte le sue componenti, invece già all'indomani della Liberazione, lavorarono giorno e notte, prodigandosi per rimettere in efficienza gli automezzi e i materiali danneggiati dal conflitto.

Le officine delle caserme dei vigili di tutta Italia, erano invece nel pieno delle attività per riparare gli automezzi o per tirarli fuori dai nascondigli, celati per sottrarli ai tedeschi e ai fascisti in fuga.

I vigili del fuoco non si sottrassero alla grande sfida della ricostruzione del Paese dalle macerie della guerra.

Queste professionalità perdurano ancora non più tanto per la manutenzione dei moderni automezzi, ma per mantenere amorevolmente in vita quegli automezzi costruiti e mantenuti dalle passate generazioni di vigili del fuoco.



83° CORPO
VIGILI DEL FUOCO

PER INFORMAZIONI TELEFONARE AL NUMERO

TELEFONO _____

PER SINISTRI

IN CASO

FIRE

V
3

COSA ABBIAMO IMPARATO

di Giuseppe Amaro

Una corsa nel tempo, fino ai nostri giorni, che racconta l'evoluzione dei macchinari che, a partire dalle prime pompe a mano, si evolvono passando nel tempo da quelle a vapore fino a quelle, dei nostri giorni, con motore a scoppio. Ma non deve meravigliarci come nello stesso periodo andarono in uso anche macchine a trazione elettrica con tutti i loro vantaggi

e svantaggi ma non si può certo dire che mancassero le idee e le innovazioni finalizzate a garantire un sempre e più efficace servizio tecnico urgente a salvaguardia della vita umana dei beni e delle cose. Non a caso è di quest'anno la richiesta di manifes-

tazione di interesse che il Corpo Nazionale dei VVF "Ufficio Macchinario e Attrezzature" ha avviato per dotare i comandi di veicoli di soccorso e trasporto a trazione elettrica e/o biometano.

Certo tutto questo è anche stato possibile grazie alla professionalità e alla abnegazione

di tutte le figure che nel tempo si sono occupate di rendere operative attrezzature mutuandole da quelle del mercato e quindi adattandole alle necessità operative via via emergenti. Non a caso alcuni di questi modelli si trovano in bella mostra ed ancora funzionanti, nel contesto delle sedi del Corpo Nazionale dei VVF ed in qualche museo.

Certo l'evoluzione dei macchinari è andata



anche in parallelo con quella delle attrezzature e delle specializzazioni operative; evoluzione questa che nel tempo è stata anche funzionale a quella che è stata l'evoluzione delle costruzioni e delle tecnologie manifatturiere nonché delle necessità connesse agli eventi naturali. Si tratta comunque di dover

affrontare scenari diversi e non standardizzabili, se non per particolari situazioni, dove la conoscenza della dotazione di mezzi ed attrezzature, così come delle loro prestazioni e dei limiti legati a garantire la sicurezza degli operatori e delle operazioni, è fattore prioritario per la gestione e completamento con successo delle operazioni in campo. E' chiaro che per raggiungere questo obiettivo centrale è l'attività di formazione, addestramento, aggiornamento, conoscenza del territorio, conoscenza delle realtà produttive sia esse ordinarie che a rischio di incidente rilevante, a cui affiancare la pianificazione delle attività di soccorso tecnico urgente anche attraverso specifici momenti di familiarizzazione in quegli ambiti del costruito che hanno, per le loro caratteristiche, una configurazione ordinaria e nelle quali, in caso di attività di soccorso tecnico urgente, può risultare vincente la conoscenza dei luoghi e dei presidi di protezione attiva e passiva di cui il complesso è dotato.

Ma da appartenente, per un periodo di circa 13 anni, al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nel ruolo direttivo e con mansioni sia esse operative che di verifica dei progetti e poi quale professionista nel settore della sicurezza, non posso che porre l'attenzione sulla circostanza che è solo il connubio fra attrezzature in dotazione ai soccorritori, attrezzature e dotazioni della squadra di emergenza interna, dotazioni impiantistiche e misure di prevenzione e protezione attive, passive e gestionali che concorrono alla gestione di una emergenza con particolare riferimento agli insediamenti che presentano complessità per innovazione funzionale, architettura, caratteristiche costruttive. Certo non bastano solo le regole e le norme vigenti ed emanate a coprire tutte le possibili necessità ed interrelazioni anche se, in linea di principio, il riferimento cardine può ritrovarsi nel Regolamento dell'Unione Europea n. 305/2011 del 9 marzo 2011.

Questi fissa i requisiti che le opere di costruzione (requisito essenziale n.2) devono pos-

sedere e conseguentemente le stesse devono essere concepite e realizzate in modo che, in caso d'incendio:

- la capacità portante dell'edificio possa essere garantita per un periodo di tempo determinato;
- la generazione e la propagazione del fuoco e del fumo al loro interno siano limitate;
- la propagazione del fuoco a opere di costruzione vicine sia limitata;
- gli occupanti possano abbandonare le opere di costruzione o essere soccorsi in altro modo;
- si tenga conto della sicurezza delle squadre di soccorso.



