



L'Italia che crolla. La lezione attuale del Vajont

Ancora un caso di soffitto che crolla in una scuola italiana a dimostrazione dello stato di fatiscenza in cui versano gli istituti scolastici nel nostro paese. Due bambini sono rimasti feriti nel crollo del soffitto di un'aula della scuola elementare Enrico Pessina di Ostuni, in provincia di Brindisi. Ci chiediamo che fine abbiano fatto il Piano generale di edilizia scolastica che obbligava il Ministero dell'Istruzione ad adottare precisi provvedimenti in materia e il famoso piano sulle 'scuole sicure' annunciato dal premier Renzi che prevedeva 400 milioni di euro per 2400 interventi a partire dal 2015.

Non siamo più al sicuro sulle strade e nemmeno i bimbi tra i banchi di scuola. L'Italia continua a perdere pezzi: dopo il crollo di parte dell'autostrada Palermo-Catania, ora un tratto della Statale che doveva collegare Cagliari alle località turistiche – la “Nuova 554” – è stato colpito: l'asfalto è esploso e tra le quattro corsie si è creata una voragine di oltre un metro, per colpa di uno smottamento.

Emergono particolari inquietanti sullo scandalo della strada statale 554 che ormai da trenta giorni è vietata al traffico con un'ordinanza senza tempo”.

Nell'aprile del 2009 i rilevatori georeferenziati di Google rilevavano e registravano in quel tratto di strada crolli evidenti e premonitori di quello che stava per accadere. Qualcosa di più di semplici segnali, vere e proprie trincee

che non potevano certo essere annoverate come assestamenti ordinari della piattaforma stradale. In queste ore il grande crollo si sta trasformando in una vera e propria voragine facendo emergere elementi che costituiscono di per sé una prova evidente della negligenza con la quale si è operato. A questo episodio va legato anche quello del crollo di un pilone di un viadotto sulla Palermo-Catania che da circa 72 ore divide in due l'Isola.

E come se non bastasse dopo le strade continuano a crollare pure le scuole.

In Sicilia si studia un piano di emergenza per rimettere in collegamento i due angoli dell'isola, mentre in Sardegna sarà molto più difficile trovare una soluzione immediata. Di certo non basterà continuare a rattoppare col bitume fresco: l'Anas lo ha già fatto per sei anni, spendendo inutilmente più di 400 mila euro in aggiunta ai 55 milioni iniziali che sono serviti per realizzare la strada: 11 chilometri che ora sono già off limits. Nel frattempo bisogna studiare un percorso alternativo e affrontare deviazioni non segnalate. Un vero e proprio disastro nazionale, denuncia Erasmo D'Angelis, coordinatore della Struttura di missione di Palazzo Chigi e uomo di fiducia di Matteo Renzi e del nuovo ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che accusa direttamente del disastro il vertice dell'Anas, a cominciare dall'apparentemente intoccabile presidente Pietro Ciucci.

Dopo essere stato di fatto "scaricato" da palazzo Chigi oggi il presidente dell'Anas ha annunciato le sue dimissioni.

Ciucci – spiega una nota Anas – ha incontrato questa mattina, presso la sede del Ministero a Porta Pia, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, comunicandogli la sua intenzione di rimettere l'incarico di consigliere e di presidente di Anas a partire dall'Assemblea degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2014, che verrà convocata, nei termini di legge e di statuto, a metà maggio. La decisione, si legge nella nota dell'Anas, è stata presa «in segno di

rispetto per il nuovo Ministro al fine di favorire le più opportune decisioni in materia di governance di Anas».

«Anas – aveva detto ieri D'Angelis – non può continuare con lo scaricabarile. A me sembrava già una vicenda incredibile il crollo di Capodanno del viadotto; quest'altro caso, che conoscevano da dieci anni, mi sembra francamente imbarazzante. Mi chiede se Ciucci deve prendere atto e andarsene? Io dico solo che ognuno si deve assumere le sue responsabilità». Per il collaboratore di Renzi certamente c'è il problema di un territorio fragile, maltrattato e malgestito: il 70% delle frane censite in Europa, quasi 500mila, sono in Italia. È il 7% del territorio nazionale. Ma la situazione delle strade è indice speciale dell'incuria. Sì, perché incredibilmente l'Anas – ma il discorso vale anche per le ex strade provinciali, per Autostrade e gli altri gestori della rete autostradale, con l'unica eccezione positiva delle Ferrovie – non effettua un «normale» monitoraggio delle sue strade. E anche se nel nostro paese sono disponibili tecnologie di eccellenza per il controllo di questi fenomeni, l'Anas non ne fa nessun uso. E forse solo nel 2016 si deciderà a dotarsi di un fondo per la protezione dal rischio idrogeologico.

In Italia, tragicamente, «l'ingegneria ha pensato di poter fare a meno della geologia». Come spiega D'Angelis, quasi sempre si realizzano opere infrastrutturali senza fare gli indispensabili studi geologici preventivi. E quando – come nel caso dell'autostrada siciliana – ci si accorge di un potenziale rischio di frana, si preferisce non intervenire. Così ha fatto l'Anas. Il risultato è che si sarebbe potuto consolidare il colle spendendo 30 milioni, adesso si dovrà rifare il viadotto sborsandone ben 350. Il neoministro delle infrastrutture ha intenzione di intervenire con forza, pare. E a metà aprile la task force di Italiasicura varerà un fondo in collaborazione con la Ragioneria dello Stato e i ministeri di Ambiente e Infrastrutture per far decollare un piano nazionale di contrasti alle frane.

Speriamo non si debba arrivare, come sempre accade in Italia,

a una vera e propria tragedia per vedere finalmente diventare fatti le norme di sicurezza.

Non dimentichiamo le 1910 vittime della diga del Vajont, il torrente che scorre nella valle di Erto e Casso per confluire nel Piave, davanti a Longarone e a Castellavazzo, in provincia di Belluno (Italia).

La storia di queste comunità venne sconvolta dalla la frana del monte Toc nel lago artificiale. La sera del 9 ottobre 1963 si elevò un' immane ondata, che seminò ovunque morte e desolazione.

Furono commessi tre fondamentali errori umani che portarono alla strage: l'aver costruito la diga in una valle non idonea sotto il profilo geologico; l'aver innalzato la quota del lago artificiale oltre i margini di sicurezza; il non aver dato l'allarme la sera del 9 ottobre per attivare l'evacuazione in massa delle popolazioni residenti nelle zone a rischio di inondazione.

Il 20 di febbraio 1968 il Giudice istruttore di Belluno, Mario Fabbri, depositò la sentenza del procedimento penale contro Alberico Biadene, Mario Pancini, Pietro Frosini, Francesco Sensidoni, Curzio Batini, Francesco Penta, Luigi Greco, Almo Violin, Dino Tonini, Roberto Marin e Augusto Ghetti. Due di questi, Penta e Greco, nel frattempo morirono, mentre Pancini si tolse la vita il 28 novembre di quell'anno.

Il giorno dopo iniziò il Processo di Primo Grado, che si tenne a L'Aquila, e che si concluse il 17 dicembre del 1969. L'accusa chiese 21 anni per tutti gli imputati (eccetto Violin, per il quale ne vennero richiesti 9) per disastro colposo di frana e disastro colposo d'inondazione, aggravati dalla previsione dell'evento e omicidi colposo plurimi aggravati. Biadene, Batini e Violin vennero condannati a sei anni, di cui due condonati, di reclusione per omicidio colposo, colpevoli di non aver avvertito e di non avere messo in moto lo sgombero; assolti tutti gli altri. La prevedibilità

della frana non venne riconosciuta.

Il 26 luglio 1970 iniziò all'Aquila il Processo d'Appello, con lo stralcio della posizione di Batini, gravemente ammalato di esaurimento nervoso.

Il 3 ottobre la sentenza riconobbe la totale colpevolezza di Biadene e Sensidoni, che vennero riconosciuti colpevoli di frana, inondazione e degli omicidi; condannati a sei e a quattro anni e mezzo (entrambi con tre anni di condono). Frosini e Violin vennero assolti per insufficienza di prove; Marin e Tonini assolti perché il fatto non costituisce reato; Ghetti per non aver commesso il fatto.

Tra il 15 e il 25 marzo del 1971 si svolse, a Roma, il Processo di Cassazione, nel quale Biadene e Sensidoni furono riconosciuti colpevoli di un unico disastro: inondazione aggravata dalla previsione dell'evento compresa la frana e gli omicidi. Biadene viene condannato a cinque anni,

Sensidoni a tre e otto mesi, entrambi con tre anni di condono. Tonini fu assolto per non aver commesso il fatto; gli altri verdetti restarono invariati. La sentenza avvenne quindici giorni prima della scadenza dei sette anni e mezzo dell'avvenimento, giorno nel quale sarebbe intervenuta la prescrizione.

Il 16 dicembre 1975 la Corte d'Appello dell'Aquila rigettò la richiesta del Comune di Longarone di rivalersi in solido contro la Montedison, società in cui confluì la SADE, condannando l'ENEL al risarcimento dei danni subiti dalle pubbliche amministrazioni, condannate a pagare le spese processuali alla Montedison.

Sette anni dopo, il 3 dicembre 1982, la Corte d'Appello di Firenze ribaltò la sentenza precedente, condannando in solido ENEL e Montedison al risarcimento dei danni sofferti dallo Stato e la Montedison per i danni subiti dal comune di Longarone. Il ricorso della Montedison non si fece attendere ma il 17 dicembre del 1986 la Corte Suprema di Cassazione rigettò il ricorso alla sentenza del 1982.

Infine il 15 febbraio 1997 il Tribunale Civile e Penale di Belluno condannò la Montedison a risarcire i danni subiti dal comune di Longarone per un ammontare di lire 55.645.758.500, comprensive dei danni patrimoniali, extra-patrimoniali e morali, oltre a lire 526.546.800 per spese di liti e onorari e lire 160.325.530 per altre spese. La sentenza ebbe carattere immediatamente esecutivo. Nello stesso anno fu rigettato il ricorso dell'ENEL nei confronti del comune di Erto-Casso e del neonato comune di Vajont, obbligando così l'ENEL al risarcimento dei danni subiti, che verranno quantificati dal Tribunale Civile e Penale di Belluno in lire 480.990.500 per beni patrimoniali e demaniali perduti; lire 500.000.000 per danno patrimoniale conseguente alla perdita parziale della popolazione e conseguenti attività; lire 500.000.000 per danno ambientale ed ecologico. La rivalutazione delle cifre hanno raggiunto il valore di circa 22 miliardi di lire.