

**A quattro anni di distanza degli eventi tellurici che devastarono il Friuli- Venezia Giulia  
la nostra Unità, al completo, concede il “bis”**

***I prodromi***

Per “**prodromi**” intendo riferirmi alla fitta serie di impegni assegnati, uno dopo l'altro, alla nostra Unità nei primi undici mesi del 1980 che misero a dura prova le strutture di Comando del Bolsena e tra queste, in particolar modo. l'Ufficio OA, per il continuo e assillante impegno richiesto al suo personale per individuare e pianificare le soluzioni tecniche da adottare – si pensi ai problemi prospettatisi relativi non tanto al montaggio quanto al varamento e abbassamento del lungo e pesante ponte di Chioggia - e in funzione di questi, scegliere tra le compagnie pionieri inquadrata, quella che fosse in grado, con opportune integrazioni di personale specializzato di fornire le migliori garanzie per portarli felicemente a termine.

Mi sento di poter qui affermare, per i miei lunghi trascorsi in forza alla stessa Unità, che l'anno preso in considerazione, venne, da allora in poi, ricordato come quello più impegnativo della storia del 5°Bolsena, per essere stati coinvolti, quasi al completo, in una serie interventi, la totalità dei quali, una volta autorizzati e quindi assegnati, vennero portati a termine con pieno successo.

In ordine di tempo, tali impegni riguardarono in ordine di successione:

- la **realizzazione del lungo ponte (m. 341,38, complessivamente) Bailey DD in località Chioggia (Venezia)**, a favore della locale Amministrazione Comunale, che richiese, complessivamente, per l'attuazione delle tre fasi, progettuale, organizzativa e della messa in opera, **7 mesi** di intenso lavoro;
- la sola **progettazione di una struttura complessa, impostata su 2 ponti Bailey DS affiancati, di lunghezza, ciascuno, di metri 71,84**, su configurazione longitudinale “a schiena d'asino”, per assicurare, il collegamento viario, **nei due sensi di marcia**, tra la **banchina del Tronchetto e l'Isola Nuova** sede dell'unico parcheggio esistente all'ingresso della città di **Venezia**, in sostituzione del fatiscente ponte in legno utilizzato, valutato, all'epoca, ai limiti del collasso. Nella sola fase organizzativa tale impegno richiese, al personale dell'Ufficio, circa **2 mesi di lavoro** tra sopralluoghi, elaborazione del progetto, determinazione delle procedure di montaggio e dell'organigramma del reparto e la determinazione degli oneri di spesa;
- lo svolgimento di una **missione di ricognizione** effettuata in **Algeria nel periodo 11 – 18 ottobre**, da una Delegazione costituitasi nell'ambito del 5°Corpo d'Armata, di cui facevano parte: il Cte del Genio, **Gen.Br. Giacomo Fino**, con funzioni di Capo-Delegazione, il Cte del 5°btg., **Ten.Col. Michele Squadrone** e un **Ufficiale Superiore**, con funzione di interprete. Tale missione si proponeva di valutare l'impatto ambientale per la situazione creatasi in seguito al sisma del **10 ottobre**, in vista di un possibile quanto probabile intervento della nostra Unità, per contribuire **alle sole operazioni di soccorso** alle popolazioni della località di **El Asnam** (già **Orleansville** e oggi **Ech Cheliff**), posta a 200 km a Ovest della capitale Algeri e a 50 km dalla costa mediterranea, cioè di una città di 200.000 abitanti (prima del sisma) tra le più duramente colpita dalla scossa sismica delle ore 11.00 del 10 ottobre, valutata **7, 3 gradi della scala Richter**, che provocò la morte di **2.500 persone** e il **ferimento di 50.00**, oltre a determinare la quasi totale distruzione delle strutture abitative della località stessa.

E, proprio per garantirci dagli sviluppi che avrebbe potuto assumere la vicenda in previsione dell'ipotizzato intervento di una nostra Unità di formazione, in tempi ristretti, si rese quindi necessario costituire, sin dalla partenza della stessa missione, un gruppo di studio allargato ai Capi-Sezione e ai Cti di cp. per definirne la sua composizione, in termini di personale, mezzi, attrezzature e materiali da portare al seguito.

C'è solo da aggiungere che l'impegno sino ad allora assicurato per garantire un intervento quanto più rapido possibile, così come lo richiedeva la situazione al fine di salvare vite umane, venne poi vanificato a causa delle lentezze burocratiche dei Ministeri della Difesa e degli Esteri di entrambi i Paesi, che fecero venir meno la decisione di parteciparvi.

Ignoravamo allora, che il risultato del “corposo” lavoro svolto dal gruppo di lavoro sarebbe potuto poi, per ironia della sorte, tornarci utile appena una ventina di giorni dopo, quando, cioè, la nostra Unità venne reclutata, al completo, per le operazioni di soccorso alle popolazioni della Campania e Basilicata. colpite dal devastante sisma del **25 novembre**, che costituiranno l'argomento del prossimo racconto.

## Operazioni di soccorso alle popolazioni della Campania e Basilicata colpite dagli eventi sismici (novembre 1980 - febbraio 1981)

### ***Si replica al servizio del Paese all'insegna della solidarietà***

A distanza di poco più di 4 anni dalla tragedia che colpì la nostra Regione, coinvolgendo nella specifica circostanza, anche i nostri affetti più cari per la presenza in zona delle rispettive famiglie, il personale dell'Unità, al completo, venne chiamato ancora una volta a dare un'ulteriore dimostrazione delle sue capacità reattive in analoga situazione emergenziale e una nuova testimonianza del suo alto senso del dovere con slancio di solidarietà, questa volta, nei confronti delle popolazioni della Campania e Basilicata colpite dal gravissimo sisma, valutato oltre il **9° grado** della scala Mercalli, delle ore **19.36 del 23 novembre 1980**.

Di tale disastroso fenomeno, non avvertito nella nostra Regione, chi scrive, ne venne inizialmente a conoscenza dai mezzi di informazione e, successivamente, in seguito alla sua convocazione per l'immediata presenza in Caserma unitamente a quella degli altri Ufficiali con responsabilità di comando allargata ai Capi Servizio del btg., pervenuta telefonicamente dallo stesso Comandante, il **Ten.Col. Michele Squadrone**, per essere stata la nostra Unità, precettata, per concorrere, assieme ad altre Unità del Nord-Est, alle operazioni di soccorso alle popolazioni colpite dal sisma.

Nel corso della riunione, svoltasi a notte inoltrata, oltre alla conferma della precettazione del personale vennero definiti:

- la suddivisione dell'Unità in **quattro scaglioni** di movimento, tre per via ferrovia (per il trasporto del personale e dei relativi mezzi comuni e delle macchine movimento terra) subordinandone la partenza alla disponibilità, da parte delle FF.SS., di carri speciali e uno per via ordinaria, relativamente al trasferimento degli autocarri con cassone ribaltabile con relativi conduttori e capi-macchina;
- le date di partenza con inizio, la prima dal **giorno 25** e le altre, una per ciascuno dei tre giorni successivi.

Per quanto attiene ai compiti attribuiti, a chi scrive, a quel tempo Capo Ufficio Operazioni e Addestramento dell'Unità, venne affidato l'incarico, precedendo di una giornata la partenza della prima aliquota, di trasferirsi in zona per prendere i preventivi contatti con il Comando Genio delle Regione Militare Meridionale, con sede nella **Caserma "G.Amico" di Caserta**, la stessa del **7° btg.g.p. Timavo**, sia per avere notizie sui tempi di afflusso in zona degli scaglioni di movimento della nostra Unità e, in subordine, il loro scalo di resa, sia le indicazioni sulla dislocazione della infrastruttura destinata a Sede del nostro Distaccamento, e, infine avere informazioni sulla catena di Comando costituita per l'emergenza e la dislocazione del Centro Operativo da cui dipendere.

### ***La macchina dei soccorsi del Bolsena si mette in moto***

La notizia della partenza della nostra unità con destinazione finale a Salerno, tratta dalla Rivista delle Forze Armate Italiane "Il Quadrante" del 31 dicembre 1980" riferisce, dandone risalto: "Il 25 novembre inizia da Udine il trasferimento del btg. Genio "Bolsena" (400 uomini e 80 macchine operatrici), unità particolarmente attrezzata per l'intervento in caso di pubbliche calamità, già impiegata in occasione del terremoto del Friuli".

### ***L'accoglienza in zona non corrispose alle nostre aspettative***

Raggiunta in treno Caserta, nella tarda mattinata del 25 novembre, assieme al SU. designato quale "furiere fuori alloggio", il **Mar.Magg. Luigi Albano**, chi scrive, apprese con rammarico, nel corso del colloquio intrattenuto con il Cte. del Genio della Regione Militare Meridionale, **Gen.Brg. Dante di Furia** che questi, ignorando del tutto la notizia del prossimo afflusso in zona della nostra Unità, non fosse in grado di fornirmi alcun dettaglio né sui tempi di afflusso degli scaglioni provenienti da Udine, né quale fosse lo scalo di arrivo dei convogli ferroviari, e, ancor più, la base d'appoggio destinata ad accoglierci e dove costituirvi il nostro distaccamento. Si limitò ad assicurarmi che la risposta ai quesiti da me posti avrei potuto, con certezza ottenerla rivolgendomi al **Centro Operativo Provinciale di Salerno alle cui dipendenze eravamo stati designati** dislocato presso la locale **"Caserma Vicinanza"**, cioè l'allora sede del **Comando Zona**.

I ricordi che ancora conservo di quell'incontro, decisamente sconcertanti soprattutto per la totale mancanza di disponibilità da parte del mio interlocutore, nei confronti di chi, come noi, aveva appena percorso in treno una distanza superiore agli **850 km** trascorrendo la nottata quasi del tutto insonne e, sapendo di

doverne fare altri **70** per raggiungere la città di Salerno utilizzando lo stesso mezzo di trasporto usato in precedenza e, per di più senza sapere come muoverci all'interno della località ove eravamo stati destinati, a e entrambi del tutto sconosciuta. Questo perché, alla esplicita richiesta, fatta da chi scrive, di poter disporre di un mezzo di trasporto leggero per raggiungere la località di destinazione e, per di più, poterci muovere al suo interno più agevolmente con i bagagli al seguito, mi venne risposto di non disporne, il che ci costrinse a riprendere il viaggio in treno e a utilizzare, per gli spostamenti cittadini, esclusivamente mezzi pubblici.

### ***I primi approcci con il Centro Operativo Provinciale di Salerno***

L'accoglienza riservatoci dai colleghi del "Nucleo Genio" in turno di servizio presso il Centro Operativo, fu decisamente più cordiale di quella ricevuta nella mattinata. Furono doviziosi di notizie sulla situazione in generale riguardante le operazioni di soccorso in atto e sullo sviluppo che queste avrebbero potuto avere con l'afflusso nell'area del Salernitano della nostra Unità. Venimmo anche messi al corrente, nel dettaglio su:

- la dislocazione dell'infrastruttura militare dove costituire il nostro distaccamento e quelle degli Enti militari della zona cui appoggiarsi per i rifornimenti indispensabili alla sopravvivenza autonoma dell'Unità (viveri, carburanti, ecc.).
- le date di afflusso in zona dei vari scaglioni di movimento (per ferrovia e/o per via ordinaria) in cui era stata articolata l'Unità, e in subordine, lo scalo e i tempi di afflusso dei convogli, il primo dei quali era previsto nella stessa serata;

Riferendomi alla medesima accoglienza ricevuta, devo dare ufficialmente atto, agli stessi colleghi, per essersi adoperati per offrirci un letto per la notte, pasti caldi e, soprattutto, per averci messo a disposizione un' autovettura da ricognizione per muoverci, all'indomani, all'interno della città.

### ***Il sopralluogo alla sede del Distaccamento destinato ad ospitarci***

In previsione dell'afflusso, nella tarda serata dello stesso 26 novembre, del primo scaglione ferroviario proveniente da Udine, che sapevo trasportasse il personale e i mezzi della 3<sup>a</sup> cp.p. di formazione agli ordini del **Cap. Antonio Turco**, nonché lo stesso Comandante del btg., mi feci l'obbligo, unitamente al SU., che mi accompagnava, di svolgere, come secondo impegno della giornata un accurato sopralluogo alla "**Caserma Angelucci**" di Salerno, della struttura cioè, che sarebbe poi diventata, per circa 2 mesi e mezzo, la sede del nostro distaccamento.

Nel corso del medesimo, assieme al SU., avemmo modo di constatare, l'idoneità della scelta fatta dal Centro Operativo di metterci a disposizione tale struttura, sia per il numero che per l'adeguatezza degli ambienti già predisposti e, in parte già arredati, per alloggiare le circa 400 persone prossime ad affluire (tra Ufficiali, Sottufficiali e Militar), sia dei locali indispensabili ad assicurare la completa funzionalità del Comando e dei Servizi. Analoga considerazione venne fatta riferendoci agli spazi esterni che rilevammo, altresì, idonei sia a garantire una facile circolazione del grosso numero di automezzi e mezzi speciali portati al seguito dall'Unità, sia a ricavarci aree di sosta da adibire al parcheggio dei medesimi.

Nella stessa giornata trovammo il tempo e l'opportunità sia per stabilire gli indispensabili contatti con gli Enti Militari destinati ad approvvigionarci per garantire alla nostra Unità la completa autonomia funzionale (essenzialmente, viveri e carbo-lubrificanti) e, sia per effettuare un sopralluogo al locale scalo ferroviario per verificarne l'agibilità, in previsione dell'arrivo del primo convoglio proveniente da Udine, previsto di lì a qualche ora.

Riferendomi al sopralluogo dello scalo, poi visitato, non ci fu difficile renderci subito conto di come, a causa delle sue ridotte dimensioni, il medesimo apparisse inadeguato all'esecuzione delle operazioni di scarico e di manovra dei mezzi ruotati del Genio più ingombranti, e tra questi, il lungo rimorchio "Bartoletti" adibito al trasporto dei mezzi del Genio, da effettuarsi obbligatoriamente a mano imponendo, conseguentemente, al personale preposto alla manovra di dover superare non poche difficoltà per riuscire nell'intento, cosa che puntualmente poi avvenne. E' indubitabile che la scelta ricaduta sullo scalo della stazione di Salerno, concepita dal locale Centro Operativo, non fosse stata appropriata tenendo anche conto dell'esistenza nella vicina località di **Pontecagnano** (a **7 km** da Salerno) di un'analoga struttura gestita dalle FF.AA. di ben più ampie dimensioni e quindi, molto più adatta dello scalo usato.

E questo non fu che il primo degli inconvenienti capitatici nel prosieguo della stessa giornata!

Successe infatti che, tra ore 21.00 e 22.00, nel pieno dello svolgimento delle impegnative operazioni di scarico dei mezzi, ci venne recapitato "brevi manu" un ordine di operazione immediata che prevedeva l'invio una nostra gruppo di lavoro in una località del Salernitano per partecipare a una operazione di primo soccorso, cui non potemmo sottrarci, trattandosi di un recupero di bambini coinvolti dai crollo di una scuola.

Non volendo anticipare i tempi sulle valutazioni che vennero tratte dopo aver eseguito con il massimo scrupolo quanto ci veniva ordinato, ritengo sia più opportuno farle precedere dalla "cronaca" degli avvenimenti che succedettero nella nottata dedicandole il sottostante paragrafo.

### ***La cronaca di ciò che successe nel prosieguo della nottata***

Poco prima delle 22.00, ca., nel pieno dello svolgimento delle operazione di scarico dei mezzi dai vagoni ferroviari già accennata, venne recapitato, a cura del Centro Operativi, direttamente nelle mani del nostro Comandante di btg., presente sul posto, l'ordine di inviare nostro personale e nostri mezzi, in misura da vagliare, in località di **Senerchia** distante **70 km** ca. da Salerno, per supportare, l'operazione in corso di svolgimento, condotta da una squadra di VV.FF., presente in zona, per estrarre, dalle macerie della locale Scuola Elementare, un numero imprecisato di bambini coinvolti dal crollo della struttura.

La stringata comunicazione pervenuta nei termini descritti non dava ulteriori spiegazioni né sul numero di quelli ancora sotto le macerie né sulle loro condizioni. E, neppure, veniva dato a sapere, cosa poi ci facessero dei bambini a scuola, all'ora del violento sisma di tre giorni prima, verificatosi verso le ore 20.00.

Impossibilitati ad effettuare un qualsiasi riscontro, a chi scrive, venne attribuito, direttamente dallo stesso C.te l'incarico di organizzare, in breve l'operazione e di condurla in porto nel più breve tempo possibile.

Il primo problema che ci si pose, consistette nel sapere quale itinerario fosse da percorrere per raggiungere la località indicata, non disponendo di carte stradali della zona che, secondo logica, avrebbe dovuto necessariamente fornirci lo stesso Ente che ne aveva emanato l'ordine di provvedere. Si decise di soprassedere, nella speranza di trovare nei paraggi dello scalo almeno un distributore di carburanti aperto per poterne rifornire. Ho volutamente fatto riferimento al distributore di carburanti anche perché oltre alla carta stradale eravamo quasi del tutto privi di carburanti e anche di questi dovevamo rifornirci sia per alimentare i mezzi di trasporto che le attrezzature del Genio da portare al seguito.

Certi nella "buona sorte" (e, lo fummo!) si rese quindi necessario allestire, in tutta fretta, due autocarri medi, con al traino di ciascuno, un motocompressore pesante (SR – 25000), e di caricare sul cassone del relativo mezzo, le attrezzature indispensabili per l'esecuzione dell'intervento (martelli demolitori e perforatori con relative tubazioni) e mettere assieme una squadra composta da una decina di militari al comando di un Sottufficiale (il **Serg.Magg. Francesco Allegretti**) per poi partire, senza indugio, sperando di raggiungere prima possibile la località indicata distante ca. 70 km da Salerno, cosa che richiese, orientativamente, un paio d'ore.

Giunti sul posto, dopo aver percorso un itinerario a noi del tutto sconosciuto e, per di più disagiata e rischioso per la presenza sulla carreggiata di resti di macerie dovute ai crolli delle strutture abitative che lo fiancheggiavano, avemmo l'amara sorpresa di aver fatto un viaggio per nulla. Mi venne, infatti notificato dallo stesso Dirigente dei Vigili del Fuoco responsabile dell'area con cui ebbi l'occasione di parlare che la richiesta di concorso al Centro Operativo di Salerno, da lui inoltrata il **giorno 23, cioè 2 giorni prima**, riguardava il solo intervento di mezzi militari (pale caricatrici e autoribaltabili) con relativo personale conduttore/operatore per lo **smassamento** delle macerie della Scuola Elementare. Ebbe modo di precisarmi che nella medesima richiesta, rimasta poi inevasa, non era stato fatto alcun cenno al recupero di vittime, dal momento che, data l'ora tarda in cui si verificò il sisma, nessuno degli scolari che la frequentavano avrebbe potuto trovarsi all'interno della struttura.

L'unica considerazione che trassi dal "mancato intervento", è che l'intero nostro gruppo, a causa di un'errata interpretazione e/o valutazione della richiesta aveva perso, diverse ore di sonno.

Dandone notizia degli esiti del medesimo all'Ufficiale in turno di servizio al Centro Operativo suggerii a questi di far promuovere un'apposita riunione per rivedere, assieme a un nostro rappresenta le procedure sino ad allora seguite nella trasmissione degli ordine esecutivi per evitare il ripetersi di quanto accaduto.

### ***Viene formalizzata l'apertura del nostro distaccamento***

Nei due giorni successivi, il 27 e 28 novembre, con l'afflusso degli ultimi tre contingenti (2 per ferrovia e 1 per via ordinaria) si ricostituisce al completo la nostra Unità e nel contempo si ufficializza la piena funzionalità operativa e logistica del 5°btg.g.p. BOLSENA con sede nella **Caserma "Angelucci"** di Salerno.

### ***Articolazione dell'Unità***

All'atto della sua apertura, avvenuta il **28 novembre**, l'Unità risultava costituita da:

- un Comandante del Distaccamento, che si identificava nella persona del Comandante dell'Unità,
- un Comando Distaccamento, articolato su: Ufficio Maggiorità, Ufficio Operazioni, Ufficio Rifornimenti (con compiti di: approvvigionamento, gestione e distribuzione del Vettovagliamento e dei carbo-lubrificanti), e di un Ufficio Auto con annessa Officina leggera (per interventi di piccole riparazioni);
- tre compagnie Pionieri: la 1<sup>a</sup> rinforzata da un pl.guastatori del 3° btg. Verbano, la 2<sup>a</sup> e la 3<sup>a</sup>;
- una compagnia Comando e Parco rinforzata da personale (SU. e Mil.Tr.) operatori di macchine movimento terra e conduttori di autoribaltabili.

Nel corso della permanenza in zona, orientativamente nei primi giorni di gennaio dell'anno successivo (1982) la 3<sup>a</sup>cp.p. venne sostituita, per essere destinata in altro incarico in località Venezia, dalla 2<sup>a</sup>cp.mn. del 1°btg.g.mn. "Garda" già in zona e operativa da qualche giorno.

### ***Definizione delle intese e degli accordi presi in apposita riunione svoltasi presso il Centro Operativo***

Il "mancato intervento", in precedenza descritto, cui ne seguì in secondo, anche questo "andato a vuoto" – cioè la richiesta di una pala caricatrice ruotata per la demolizione di un campanile (sic!) in una località distante ca. 50 km. da Salerno - che noi assicurammo, ma senza poter eseguire quanto veniva richiesto - costituì il motivo principale per far indire un'apposita riunione, che poi si svolse, presso il Centro Operativo, in uno dei primi giorni successivi all'insediamento della nostra Unità.

Nel corso della medesima, sollevando l'argomento propugnato da chi scrive, emerse il convincimento, di tutti i convenuti, che fosse indispensabile, per evitare il ripetersi di simili episodi, creare un filtro tra la richiesta inoltrata dalle singole Amministrazioni Civili e la relativa concessione spettante allo stesso Centro Operativo, di **subordinare** qualsiasi richiesta di concorso al **preventivo accertamento**, sia della **fattibilità** che della **priorità** del medesimo intervento e sia alla definizione di quanto servisse in termini di personale e mezzi da parte della stessa Unità incaricata di svolgerlo.

Tale modifica alle procedure sino ad allora adottate, si rendeva tanto più necessaria per aver accertato che il personale in turno di servizio presso lo stesso Centro – Ufficiali del Genio col grado minimo di Capitano, per essere stabilmente impiegato con compiti d'Ufficio presso Comandi della zona - era privo di esperienze d'impiego dei mezzi del Genio fatte sul "campo" e per di più in situazioni come quella in cui erano stati chiamati ad operare e, per di più, dell'indispensabile conoscenza degli ultimi adeguamenti, introdotti, nell'ambito delle dotazioni delle macchine movimento terra.

La proposta, integralmente accettata, che ci autorizzava, a condurre in proprio, su indicazioni del Centro Provinciale, l'indispensabile attività ricognitiva, ci avrebbe messo nelle condizioni di individuare, nel nostro interno una tra le persone maggiormente esperte nell'attività richiesta da inviare sul posto (Ufficiale accompagnato, se il caso, da un Sottufficiale Specializzato) vuoi per assumere gli indispensabili contatti con le Autorità Locali e, vuoi per accertare la fattibilità di quanto richiesto valutandone l'impegno nel suo complesso. E, oltre a ciò ci consentiva a risultati della medesima ricognizione acquisiti, di meglio configurare l'unità di formazione da comporre, in termini di personale e mezzi da trasporto e la lavoro da utilizzare per l'impegno prefigurato, da sottoporre al Comandante di btg. e/o a chi per lui per le decisioni da prendere.

L'iniziativa presa, supportata dalla nostra esperienza maturata in analoga realtà e la disponibilità di una variegata tipologia di macchine movimento terra superiore, per qualità e quantità, a quella degli altri reparti del Genio operativi in zona, ci fornivano i presupposti per contenere all'indispensabile i tempi dei singoli interventi e di poter soddisfare più richieste in contemporanea che si rendeva necessarie in relazione alla vastità del territorio assegnato pur se limitato all'area settentrionale della Provincia di Salerno.

### ***Individuazione delle località dove costituire i Distaccamenti di Compagnia***

All'impegno prioritario di rendere funzionale la sede del nostro Distaccamento occorre aggiungere quelli esterni subito affrontati, che comportarono, da parte di chi scrive e assieme ai Comandanti delle Compagnie inquadrato, la esecuzione di una fitta serie di ricognizioni finalizzate all'individuazione delle località, indicateci dal Centro Operativo, dove fosse più opportuno e urgente assicurare la nostra opera di soccorso

Lo svolgimento di tali attività doveva consentirci oltre che a valutare in via approssimativa l'entità dei danni provocati dal sisma, di assumere i necessari contatti con le Autorità Locali, che ne avevano fatto richiesta, delle possibili soluzioni offerteci da ciascuna di queste di garantire l'esistenza, oltre alla disponibilità, in zona di strutture abitative e/o di spazi esterni dove poter costituire nostri distaccamenti che fossero in grado di assicurare la ricettività a un nostro reparto.

Al termine di tale operazione che richiese 3 giornate di intenso lavoro per la ventina, circa, di località complessivamente visitate, fummo in grado di decidere orientando:

- il massimo del nostro impegno, da affidare alla 1<sup>a</sup> cp. rinforzata da un plotone della 2<sup>a</sup> cp. e dalla medesima 2<sup>a</sup> cp. (decurtata del plotone) affidando ad entrambe la competenza dell'area Nord-Est della Provincia di Salerno, la più danneggiata dal sisma, concentrando in particolare l'attenzione sui numerosi centri abitati della Valle del Fiume Sele e dei suoi affluenti, prossimi al confine con la Regione Basilicata;
- di affidare la zona centrale a Nord della stessa provincia, risultata la meno danneggiata, alla 3<sup>a</sup> cp. da considerare come "polmone" per eventuali operazioni di rinforzo da dirottare in altre aree e/o per lo svolgimento di attività collaterali in altre località, che poi non mancarono.

Le scelte relative all'area più colpita dal sisma, cioè nell'area **Nord-Est** vennero orientate verso le località di **Laviano e Ricigliano**, entrambe dislocate a breve distanza dal confine con la Basilicata, distanti, rispettivamente dalla nostra sede principale di Salerno, rispettivamente, **77 e 80 km.** dove:

- **nella prima** delle due, per essere ancora in corso le operazioni di ricerca e recupero, da parte dei VV.FF. e dei volontari della CRI, degli abitanti coinvolti dai crolli risultanti ancora assenti all'appello, si rendeva necessario coadiuvare la loro azione garantendo il compito di demolire gli elementi strutturali pericolanti insistenti sulla viabilità interna per mantenerla definitivamente agibile sgomberandone le macerie,
- mentre **nella seconda**, l'urgenza del nostro intervento era dettata dall'esigenza di eseguire, prioritariamente, alcune demolizioni di parti pericolanti dei fabbricati insistenti sulla viabilità interna, che, proprio per questo motivo, mettevano a repentaglio l'incolumità degli stessi abitanti che la percorrevano.

Nel corso dei contatti con le Autorità locali presi nella stessa giornata per d'intesa con alcuni rappresentanti delle Autorità locali vennero rispettivamente individuati :

- a **Laviano**, un'area esterna all'abitato dove poter realizzare una tendopoli per la sistemazione in zona del distaccamento della **1<sup>a</sup> cp.p.**, designata a trasferirsi al Comando del **Ten. Paolo Blasi**,
- a **Ricigliano**, un fabbricato di civile abitazione, di medie dimensioni, all'interno del paese, rimasto leggermente lesionato e quindi agibile, e, per di più dotato di ampi spazi esterni dove poter realizzare un attendamento per la sistemazione della zona servizi della **2<sup>a</sup> cp.p.**, designata a trasferirsi, al Comando del **Ten. Antonio Camassa**.

La ricognizione nell'area Nord, eseguita successivamente, consentì di limitare la ricerca a una delle località tra quelle parzialmente danneggiate che richiedevano interventi di diverso tipo, da quello delle demolizioni e sgombero delle macerie di un insieme di fabbricati al centro del paese e a interventi di ripristino di opere murarie di edilizia pubblica. La scelta ricadde sulla località di **Acerno (a 44 km)** anche per avervi individuato una struttura disabitata di proprietà del Comune, priva di lesioni, messa a nostra disposizione, dove stabilirvi la sede del distaccamento della **3<sup>a</sup> cp.p.**, al Comando del **Cap. Antonio Turco**.

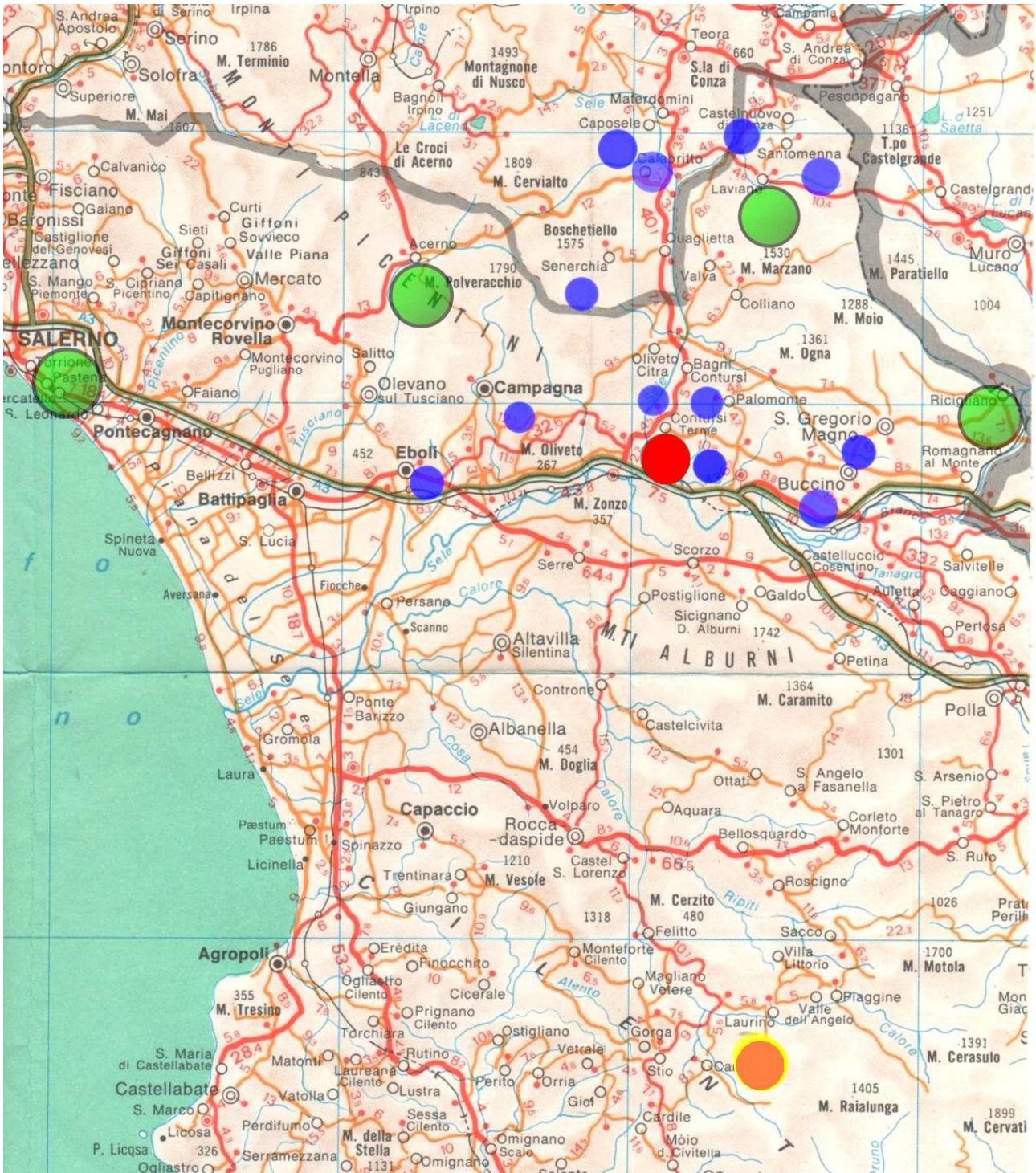
### ***L'area delle operazioni***

Per dare l'opportunità a chi legge di rendersi conto della vastità dell'area assegnata alla nostra Unità (la quasi totalità dei **4.900 kmq.** della Prov. di Salerno), sarà sufficiente dare "uno sguardo" allo stralcio della "Carta topografica" riportato, per esigenze di spazio, nella pagina seguente, dove sarà possibile, anche valutare in via approssimativa l'entità delle distanze chilometriche, giornalmente percorse, dai gruppi di lavoro, per raggiungere i rispettivi cantieri di lavoro.



Note esplicative sui colori usati all'interno dei cerchi:

- **quelli verdi:** le sedi di distaccamento e di cantiere per demolizioni parziali e/o totali di fabbricati pericolanti e relativo sgombero delle macerie nelle rispettive aree di discarica, impiegando macchine movimento terra;
- **quelli viola:** le località dei cantieri distaccati dove vennero effettuate le medesime con l'impiego degli stessi mezzi;
- **quello rosso:** come il precedente, con l'unica variante dell'impiego di materiale esplosivo esplosivo
- **quello arancione:** la località in cui venne installato un ponte militare (tipo Bailey).



### ***Afflusso delle tre compagnie pionieri e loro insediamento nelle rispettive aree assegnate***

L'insediamento delle compagnie nelle località loro assegnate, che richiese, in termini di tempo, ma per la sola 1<sup>a</sup> cp. alcuni giorni, di intenso lavoro dando modo al proprio personale inquadrato di provvedere, inizialmente, alla preparazione dell'area di sedime e, successivamente, all'allestimento dell'attendamento (per la sistemazione al coperto di tutto il personale del reparto) dotandolo degli impianti di servizio indispensabili (vettovagliamento, bagno campale, servizi igienici e quant'altro) per assicurare la sua completa autonomia di funzionamento per un periodo di permanenza in zona, prevedibile, dell'ordine di uno, due mesi.

Contemporaneamente a tale impegno di carattere organizzativo, ciascuna delle tre cp.p. - tranne la 3<sup>a</sup> come poi si dirà - fu in grado di assicurare sin da subito, la partecipazione di proprio personale alle operazioni di "primo soccorso" a supporto del personale preposto sin dall'inizio dell'emergenza a tale compito (VV.FF. e Volontari del Soccorso), nella ricerca degli abitanti della località non ancora estratti dalle macerie in seguito ai crolli delle abitazioni.

Per dar modo agli stessi reparti di dedicare tutto il loro impegno all'allestimento degli insediamenti senza **trascurare la partecipazione all'opera umanitaria di soccorso cui ho fatto cenno**, l'onere di organizzare ed eseguire in proprio i trasporti in zona di tutte le macchine movimento terra e degli autoribaltabili, da Salerno alle rispettive aree d'impiego fu interamente devoluto alla cp. Cdo e pa. .

E' il caso di aggiungere che la 3<sup>a</sup> cp., per esserle stata assegnata un struttura abitativa del tutto risparmiata dagli effetti del sisma, risolse in tempi brevi tutti i suoi problemi di sistemazione al coperto del proprio personale, tanto da potersi dedicare, da subito, allo sgombero delle macerie dalla viabilità interna dell'abitato e a eseguire le prime demolizioni delle strutture pericolanti al centro dello stesso abitato.

### ***Apertura dei cantieri di lavoro***

Risultando impossibile, da parte di chi scrive, ricordare, a distanza di tanti anni l'esatta data di inizio delle aperture dei singoli cantieri di lavoro, per il frenetico susseguirsi di impegni che ci imponevano di far presto per concorrere a salvare vite umane, mi vedo costretto a fissarla arbitrariamente orientandola verso il **3 dicembre** esattamente 10 giorni dopo quella dell'evento tellurico che investì le Regioni Campania e Basilicata.

In quella data, ne sono certo, l'intera Unità era interamente schierata nelle rispettive aree assegnate e completamente operativa.

### ***Un breve accenno alle condizioni ambientali e climatiche che caratterizzarono il mese di dicembre***

Certamente non ci furono favorevoli, sia per la mancata assunzione di una qualsiasi forma di controllo da parte delle Autorità Locali dell'area dei cantieri di lavoro al cui interno erano in corso le operazioni di sgombero delle macerie tanto da creare in chi ne aveva la responsabilità di dirigerle, uno stato di continua apprensione per la sicurezza sia degli abitanti che vi circolavano liberamente per spostarsi da un luogo all'altro, sia del nostro personale, in particolare quello impegnato alla guida delle grosse macchine operatrici impiegate. A complicare la situazione ci si mise il peggioramento delle condizioni climatiche che risultarono particolarmente intense nel mese di dicembre per essere state caratterizzate da frequenti precipitazioni piovose che, per effetto dei frequenti cali di temperature tendevano spesso a trasformarsi in nevischio.

C'è da aggiungere che proprio a causa del peggioramento delle condizioni climatiche, le esigenze della popolazione delle aree colpite dal sisma compresa quella che non ne ebbe alcuna conseguenza, aumentarono a dismisura le richieste di sistemazione al coperto anche di carattere provvisorio (roulotte, caravan, e prefabbricati in genere), determinando così l'inceppamento della macchina dei soccorsi.

Sorretto dall'esperienze per i miei precedenti trascorsi in occasione delle operazioni di soccorso alle popolazioni del Friuli-Venezia colpite dai sismi nel maggio-settembre 1976 che impegnarono la nostra Unità per circa 2 anni consecutivi (e, per altrettanti inverni), chi scrive si sente in grado di affermare, che la popolazione del posto non ebbe mai a dimostrare in qualsiasi frangente la stessa capacità di reagire alle avversità che rilevammo nelle popolazioni Friulane.



### ***Si comincia ad avvertire la sensazione che il nostro “attivismo” non fosse gradito***

Due furono i segni premonitori che ci fecero intuire che la nostra presenza potesse essere considerata ingombrante vista alla luce dell’impegno profuso dal nostro personale operatore e dell’efficiente organizzazione messa in atto nell’opera di demolizione delle strutture abitative pericolanti e del relativo sgombero delle macerie in discarica. Il primo di tali segni era relativo alla mancata e/o ritardata redazione e relativa consegna da parte delle Amministrazioni Comunali interessate delle prescritte “ordinanze di demolizione” più volte sollecitati dai nostri responsabili di Cantiere e il secondo, per aver avuto notizie, di danneggiamenti ai mezzi della stessa tipologia dei nostri fatti affluire dalle Aziende di Costruzione impiegate in zona per il completamento dell’autostrada limitatamente al tratto Salerno – Reggio Calabria. Le voci ricorrenti, infatti, facevano risalire la responsabilità di quanto stesse succedendo ad organizzazioni malavitose che intendevano introdursi, con proprie imprese, a conclusione della fase emergenziale nel “business” della ricostruzione.

Il rischio di incorrere in simili danneggiamenti per lo più consistenti nell’introdurre, nelle ore notturne, della sabbia nei serbatoi del carburante dei mezzi del genio in parcheggio e renderli, anche se temporaneamente inagibili, fu alla base del provvedimento di farvi fronte, con un servizio di sorveglianza armata dotando il personale preposto, di armi e munizioni prelevate dalla nostra Sede di Udine.

### ***Attività di rilievo svolte a fattor comune dalle compagnie pionieri***

Per rimanere nel tema delle attività di rilievo, svolte a fattor comune, dalle tre compagnie pionieri rinforzate, come ho già avuto modo di precisare, queste furono relative a:

- operazioni di primo soccorso nelle località, rispettivamente assegnate di Laviano, Ricigliano e Acerno, dove costituirono, ciascuna, un proprio distaccamento. In ordine di successioni gli interventi riguardarono: la partecipazione, a supporto delle altre ad organizzazioni, Vigili del Fuoco, Croce Rossa e organizzazioni umanitarie già affluite in zona, sin dal primo momento, alla fase finale delle operazioni di primo soccorso per la ricerca di persone coinvolte dal crollo degli edifici, ancora in vita e dei corpi di quelle decedute; inoltre, servendosi di macchine movimento terra (pale caricatrici ruotate ed escavatori cingolati), l’abbattimento di elementi di abitazioni pericolanti insistenti sulla viabilità interna lo sgombero, dalla stessa, per renderla percorribile;
- allestimento, in un terreno in prossimità dei singole località, indicato, dalle rispettive Amministrazioni Locali di un attendamento con relativi servizi per l’alloggiamento degli abitanti privi di qualsiasi soluzione alternativa di sistemazione.

Ultimata la fase del “primo soccorso”, i tre reparti vennero successivamente impiegati nelle stesse aree già assegnate, prossime ai rispettivi insediamenti, per svolgere quella successiva che prevedeva l’esecuzione delle demolizioni con mezzi meccanici (escavatori cingolati a cucchiaia rovescia) dei fabbricati lesionati dal sisma e dichiarati, con “ordinanze” emesse delle competenti Autorità Locali perché ritenute di “non conveniente riparazione”, cui seguivano, come era ovvio che fossero, il caricamento delle macerie, servendosi di pale caricatrici (ruotate e/o cingolate di media potenza) su autoribaltabili pesanti, il loro trasporto e scarico in area a ciò destinata dalle medesime Autorità per concludersi con il loro compattamento mediante apripista cingolato. Ciascun gruppo di lavoro era mediamente costituito da: 1 escavatore, 2-3 pale caricatrici, 3-5 autoribaltabili e 1 apripista.

Le due compagnie operative nell’area Sud furono in grado di distaccare alla distanza dalla rispettiva sede indicata tra parentesi:

- **la 1<sup>a</sup> cp., con sede a Laviano**, su 4 plotoni (di cui uno gua.), ciascuno rinforzato da un gruppo di lavoro, calibrato alle necessità di carattere contingente, di operatori e conduttori di autoribaltabili, per effettuare operazioni di demolizione e di smassamento delle macerie, nelle località, in ordine di successione, di **Santomenna** (a 7 km dalla Sede), **Castelnuovo di Conza** (10 km), **Calabritto** (16,5 km), **Caposele** (20 km), **Quaglietta** (21,5 km), **Senerchia** (26,5 km), **Oliveto Citra** (28,5 km), **Campagna** (50 km) e **Eboli** (54 km);
- **la 2<sup>a</sup> cp., con sede a Ricigliano**, su 2 plotoni, ciascuno rinforzato, come la 1<sup>a</sup> un gruppo di operatori/conduttori per effettuare le demolizioni e lo smassamento delle macerie, nelle località, in ordine di successione, di **S.Gregorio Magno** (a 10 km dalla Sede), **Buccino** (15 km), **Contursi Terme** (35 km) e **Bagni di Contursi** (40 km).

E' opportuno aggiungere che le sedi dei cantieri distaccati vennero scelti col criterio di contenere i trasferimenti da e per le zone dei rispettivi distaccamenti entro tempi non superiori alla mezz'ora/tre quarti d'ora.

La 3<sup>a</sup>cp., con sede ad **Acerno**, risultando la meno impegnata delle altre nelle operazioni di demolizione anche se anch'essa rinforzata come le precedenti, dal solito nucleo di operatori/conducenti con relativi mezzi della cp.Cdo e pa., ma di più ridotte dimensioni delle altre, le vennero affidati, dalla locale Amministrazione Comunale, una serie di interventi nel settore dell'edilizia per il ripristino, con rappezzi murari, dei locali di una Scuola Elementare e altri di vario genere, dal recupero dell'archivio storico al salvataggio di numerosi cimeli storico-artistici sotto i detriti della Chiesa di Sant'Antonio. Come sistemazione del personale, fu anche la più fortunata rispetto alle altre due compagnie entrambe sistemate sotto-tenda, per essere stato messo a disposizione dell'intero reparto, sin dal suo arrivo in zona, una struttura abitativa che permise a tutto il personale di meglio salvaguardarsi, rispetto alle altre, dai rigori dell'inverno.

### ***Si accavallano notizie su modifica all'assetto della nostra Unità e sull'ampliamento degli impegni***

Orientativamente, verso la metà del mese di dicembre, cominciarono a circolare notizie all'interno del nostro Distaccamento di Salerno riguardanti alcune modifiche da apportare, entro breve tempo, all'assetto dell'Unità disposte dal nostro Comando Genio in previsione della sostituzione da effettuare prima delle Festività Natalizie della nostra 3<sup>a</sup>cp.p. con la 2<sup>a</sup>cp.g.mn. del 1<sup>o</sup>btg. Garda.

Si seppe poi, che tale provvedimento, rispondeva all'esigenza di svincolare il nostro reparto dagli impegni in corso, dovendolo far rientrare in sede, a Udine per l'urgenza di affidargli la messa in opera, dei due ponti Bailey DS affiancati da m 71,84, ciascuno, da posizionare tra la banchina del Tronchetto e l'Isola Nuova in Venezia, di cui ho riferito nella pag. 1 della ricostruzione in corso.

E, non è tutto, in tema di riassetto e ampliamento degli impegni affidati all'Unità, visto che, poi, una decina di giorni dopo, appena rientrato dalla licenza Natalizia concessami, chi scrive, venne direttamente contattato dal **Gen. Mario Giannullo** - Ufficiale della Riserva richiamato in servizio, immediatamente dopo l'emergenza, dallo stesso Commissario Straordinario di Governo **on. Zamberletti**, per essere impiegato presso il "Centro Coordinamento Soccorsi" del X Comiliter, come suo Consulente relativamente all'impiego e al coordinamento delle Forze del Genio operative nell'area terremotata,.

E' opportuno sottolineare che tale l'Alto Ufficiale era, a tutti noi, molto noto per essere stato, ai tempi dei sismi del 6 maggio e del 12 settembre 1976, che devastarono il Friuli - Venezia Giulia, il nostro Comandante del Genio del 5<sup>a</sup> C.A., e in tale veste il promotore oltre che l'animatore e il coordinatore di tutte le attività svolte dai Reparti del Genio, tra i quali il 5<sup>o</sup> Bolsena di cui facevo parte come Comandante di compagnia..

Per venire al motivo della telefonata, con questa, l'Ufficiale mi anticipò l'ordine esecutivo per un nuovo affidamento alla nostra Unità, che avrebbe imposto, entro una ventina di giorni circa, la mia presenza a Napoli assieme a quella di un altro Ufficiale, anche questo a Lui ben noto, il Cap. Giovanni Ridinò, e a una consistente aliquota, circa una quarantina, tra Sottufficiali e Militari di Truppa, per lo più di operatori di macchine movimento terra e conducenti di autoribaltabili, per l'apertura di un nuovo cantiere di demolizioni all'interno della locale Caserma "Cesare Battisti", dove effettuare, in ordine di tempo, l'abbattimento di alcuni fabbricati, da diversi anni non più utilizzati, e la riutilizzazione degli scarti di demolizione, preventivamente frantumati, per la realizzazione di un'area di sedime dove, poi edificare un insediamento abitativo per la sistemazione di 1600 persone la cui abitazione risultava danneggiata dalle scosse telluriche.

Nella stessa circostanza sentii parlare, per la prima volta dell'impegno assunto dalle FF.AA. di estendere il contributo dell'opera di soccorso già massicciamente assicurata con l'intervento in atto a favore delle popolazioni colpite dal sisma, di numerose Unità affluite in zona da più parti d'Italia, con l'edificazione del "Villaggio Esercito", operazione questa che poi ci venne completamente affidata.

Lo stesso Ufficiale ebbe modo di indicarmi, nelle sue linee generali, in qualità di futuro responsabile dei lavori di demolizione e dell'allestimento dell'area di sedime, gli aspetti organizzativi del nostro impegno in termini di personale e mezzi occorrenti per definire l'organizzazione del nostro gruppo di lavoro e la data di apertura del cantiere, fissandola improrogabilmente, al 1<sup>o</sup> febbraio. E nel prosieguo, di orientare il prolungamento della nostra partecipazione alla fase successiva relativa all' realizzazione dell'insediamento

abitativo, potendo contare su un congruo numero di personale militare specializzato nel settore dell'edilizia compreso quello di inquadramento (Ufficiali e Sottufficiali) fatto affluire a cura dello SME da altri reparti dell'Esercito dislocati nella Penisola per concludere l'intera operazione entro il mese di giugno.

Ciò mi permise, in attesa dell'apertura del nuovo Cantiere per la realizzazione del "**Villaggio Esercito**" prevista, come già detto, per l'inizio di febbraio, di continuare a svolgere le mie funzioni presso la mia Unità, ma di dedicare, anche, ampio spazio al nuovo impegno per sopralluoghi all'erigendo cantiere e per contatti, sempre a Napoli e dintorni per definirne l'assetto organizzativo. Mi è sembrato ovvio anticipare tale nuovo affidamento che nella prosecuzione del mio proposito di ricordare le "imprese" del Bolsena troverà, ampio spazio in apposita ricostruzione.

### ***Mi è d'obbligo una breve puntualizzazione***

Nella prima parte della ricostruzione, mi sono limitato a descrivere, per sommi capi, le principali attività svolte dai reparti nella prima fase dell'intervento, nonché l'evoluzione dei loro spostamenti all'interno della zona loro affidata, per averli seguiti nelle vesti di coordinatore, sino al momento del mio completo coinvolgimento nuovo impiego a Napoli nella seconda quindicina del mese di gennaio del 1981,

La puntualizzazione che mi sento di dover fare tiene conto del fatto che, la vastità dell'area assegnata e, in parte anche la dispersione dei numerosi cantieri aperti in contemporanea distanti dalla sede dai 44 km, a nord agli 80 km, a sud, e non ultimo, il nuovo impegno, affidatomi a Napoli, distante circa 60 km dalla sede di Salerno, dove mi sono dovuto recare per contatti e sopralluoghi, mi ha impedito l'opportunità di definire l'esatta consistenza dell'impegno finalizzato alle operazioni di soccorso alle popolazioni colpite dal terremoto e a quelle collaterali di demolizione dei fabbricati pericolanti con il relativo sgombero delle macerie.

C'è anche da aggiungere che, a distanza di 30 anni dall'evento, molti dei miei ricordi si sono affievoliti tanto da dover far ricorso, per "scovare", qualche notizia di interesse da quei pochi personaggi (per lo più colleghi e militari che vi concorsero, per essere riuscito a contattarli) e alle scarse ricerche di emeroteca disponibili.

Affidando questa mia ricostruzione al nostro sito internet nutro, pertanto, la segreta speranza che tra i molti di coloro che furono coinvolti nelle operazioni di soccorso, inquadrati nel nostro Bolsena vogliano contribuire con proprie testimonianze dirette – in parte già pervenutemi - per colmare i miei vuoti di memoria e dare maggior concretezza all'intervento complessivamente svolto.

### ***Avvicendamenti realizzati per necessità contingenti sopravvenute***

Il primo di questi si verificò con l'afflusso in zona, verificatosi il 18 dicembre 1980 della 2<sup>a</sup>cp.g.mn. del 1<sup>o</sup>btg.g.mn. agli ordini del Cap. Enrico **Nelli** che venne a rilevare dopo un periodo di affiancamento, in coabitazione nello stessa sede del distaccamento di Acerno protrattosi sino al 7 gennaio 1981, la 3<sup>a</sup>cp.g.p. del Cap. Antonio **Turco**.

Il motivo della sostituzione venne fatto risalire alla necessità di affidare l'impegno di provvedere al montaggio dei due manufatti da realizzare a Venezia, già ricordati, allo stesso reparto che, qualche mese prima (nel periodo giugno-agosto dello stesso 1980), aveva provveduto, con successo, alla costruzione del lungo Ponte di Chioggia.

L'avvicendamento, tra i due reparti così realizzato, ci fornì, in particolare, l'opportunità disporre di personale esperto, oltre che all'impiego di macchine movimento terra, in quello degli esplosivi, per la necessità creatasi di dovervi far ricorso per impegni già affidati.

Un secondo avvicendamento, ma di tipo interno, interessò la 1<sup>a</sup>cp.p., per la sostituzione del suo Cte, Ten.Biasi con il **Cap. De Luca Vincenzo**, dovuta a motivi di carattere contingente legati all'apertura di un nuovo cantiere per eseguire la demolizione, piuttosto complessa, della Caserma del VV.FF. di Salerno.

### ***In procinto di lasciare il "campo" per occuparmi del nuovo impegno a Napoli***

La libertà di movimento di cui godevo, vuoi perché ciascuno dei cantieri di demolizioni esterni erano in condizioni di funzionare autonomamente sotto la guida di un Ufficiale responsabile e in grado, cioè, di eseguire il programma di lavoro preventivamente concordato con il proprio Cte di Reparto e vuoi perché il nuovo impegno di Napoli di cui mi stavo al momento occupando, ma limitatamente al solo aspetto

organizzativo, mi lasciò il tempo e l'opportunità per condurre in proprio, servendomi di personale di truppa delle compagnie inquadrato, due distinti interventi non perché legati alla loro complessità, quanto per non appesantire il carico di lavoro dei reparti. Tali impegni riguardarono rispettivamente:

- il primo dei due, in ordine di tempo, il **montaggio di un ponte DS**, con materiale in versione Bailey M1-A, l'unica tipologia di materiale della versione reperibile nel Salernitano, per lo scavalco di un manufatto in muratura ad arco, noto come il **"Ponte dei granchi"** ubicato all'ingresso dell'abitato di **Laurino**, nel Cilento, per essere risultato lesionato dal sisma. L'operazione, mi venne precisato, doveva prevedere l'impiego di personale dell'entità di un plotone, circa, della 2<sup>a</sup> cp.p. in distacco in località **Ricigliano**, risultante la più vicina al luogo d'impiego (**ca. 45 km.**);
- il secondo, utilizzando, una squadra di minatori della 2<sup>a</sup> cp.mn. in distacco ad **Acerno (ca.50 km.)**, integrata da un gruppo di operatori di macchine movimento terra e autoribaltabili messi a disposizione dalla 2<sup>a</sup> cp.p. di Ricigliano, già operativi in zona, la **parziale demolizione**, mediante l'impiego di esplosivi integrati da mezzi meccanici, della strutture murarie della **Chiesa Parrocchiale di Contursi Terme** danneggiate dal sisma sussistendo il vincolo di salvaguardare, quanto più possibili, gli arredi sacri fissi e mobili posti al suo interno.

### ***Qualche notizia in più sui due interventi che richiesero il mio coinvolgimento***

Per entrambi, oltre ai preventivi sopralluoghi, effettuati in tempi diversi, per rilevarne, rispettivamente:

- per il ponte di Laurino: le caratteristiche dimensionali, lunghezza e ingombro trasversale, del manufatto in muratura esistente, per definire il modello di struttura Bailey da installare e il tipo di appoggi da utilizzare in funzione della larghezza della carreggiata all'ingresso e all'uscita del ponte. Inoltre, per prendere contatti diretti con la locale Amministrazione Comunale per definire gli obblighi di gestione da assumere per il controllo del traffico durante l'intero periodo di utilizzazione del manufatto
- per la Parrocchiale di Contursi Terme: per verificare la fattibilità dell'intervento di parziale demolizione da eseguirsi, vista sia sotto l'aspetto della scelta degli accorgimenti da adottare per salvaguardare l'intero arredo sacro del tempio, sia sotto quello della sicurezza del personale impiegato e, ancora per notificare alla locale Amministrazione Comunale l'obbligo di assicurare, intervento durante, la sicurezza dell'intera area.

### ***Montaggio del ponte Bailey in località Laurino***

Al sopralluogo effettuato, orientativamente, in uno dei primi giorni di dicembre, fece seguito la redazione della relativa pratica da inoltrare, per la necessaria approvazione al Centro Operativo di Salerno.

Fu per questo necessario, in funzione della luce del manufatto in muratura esistente, delle suo ingombro trasversale e della portata da garantire – la stessa indicata dalla segnaletica posta alle sue estremità - e sottoporre poi a calcoli di verifica: una struttura Bailey M1-A costituita, sommariamente, da: una campata centrale DS su 6 campi da ponte (posti in orizzontale) sostenuta, alle estremità da colonne terminali maschio/femmina con relativi supporti, posizionati su piastre di base e realizzando il raccordo tra il piano di scorrimento del manufatto con la sede stradale utilizzando 2 campi di rampa per ciascuna estremità.

La struttura così progettata, di dimensioni di ingombro, comprese le rampe di m **30,45** in lunghezza e di m **6,20** in larghezza, era in grado di assicurare il transito, a senso unico alternato, ad autocarri a pieno carico, di peso non superiore alle 30 tonnellate.

La stessa pratica, corredata dell'elenco del materiale occorrente, ivi compreso quello relativo all'attrezzatura per il montaggio (complessivamente, ca. **47 tonnellate**) e del piano di caricamento che prevedeva l'impiego di 6 autocarri del tipo ACP, già al seguito della nostra unità venne inviata per l'approvazione nel giro di un paio di giorni.

L'autorizzazione ad eseguire l'impegno pervenuta nello stesso lasso di tempo ci permise, fatto salvo il caricamento del materiale al Deposito effettuato nella giornata precedente, di eseguire l'operazione del montaggio del manufatto nell'arco di una sola giornata. Relativamente al metodo di montaggio, si omise dall'usare quello tradizionale del varamento con l'avambecco, disponendo, inizialmente, la sola intelaiatura esterna della campata centrale costituita da coppie di pannelli appoggiati su una serie di rulli fissi disposti sullo stesso piano del sottostante ponte, collegate tra di loro con una traversa per campo. Una volta aggiustato con piccoli movimenti il riquadro centrale si provvide al montaggio del resto delle traverse e ad

irrigidire la struttura con i tiranti diagonali, i puntoni e i telai di collegamento. Sulla struttura così, parzialmente realizzata, vennero montati in successione, le colonne terminali e l'impalcato al completo.

Non rimase che completare il montaggio della struttura, con l'abbassamento, mediante martinetti verticali disposti sotto i quattro vertici della stessa campata centrale sui rispettivi appoggi terminali costituiti da supporti cilindrici ripartitori disposti sulle 4 piastre di base, previo sfilamento dei rulli fissi usati come appoggio, e con il montaggio di entrambe le rampe terminali al resto del ponte.

L'operazione, così descritta richiese, circa 4 ore, di assiduo impegno e si concluse con la formale consegna del manufatto al personale qualificato della locale A.C. presente sul posto e solo dopo preso atto dell'apposizione, da parte di questi, della prescritta segnaletica con i limiti di velocità di transito sul ponte (fissati in 15 km/h) e con quelli di peso (fissati in 30 km/h).

### ***Demolizione parziale della Parrocchiale di Contursi Terme***

Chi scrive ha motivi di soddisfazione nel ricordare questa particolare esperienza e primo tra questi per aver avuto l'opportunità di operare, per la prima volta nella mia lunga carriera fatta "sul campo" con alle dirette dipendenze, oltre al personale operatore del Bolsena con cui, in precedenti realtà simili, sono stato solito avere a che fare, un gruppo di militari "minatori" del 1<sup>a</sup>btg. "Garda", guidati da un Sottufficiale di comprovata esperienza nell'ambito delle demolizioni. Mi riferisco, al **Serg. Magg. Mauro Mancini** che proprio in quella occasione ebbe modo di dimostrare tutta la sua "bravura" nell'esecuzione dell'impegnativo e delicato lavoro che ci era stato assegnato. E, inoltre, perché questo intervento costituì il mio ultimo impegno che assolsi nell'ambito della mia Unità, prima di trasferirmi a Napoli per l'esigenza, di cui ho già avuto modo di parlare.

L'operazione che ci accingevamo a compiere a **Contursi Terme** consisteva nel dover demolire la pesante copertura e i relativi pilastri interni di sostegno, entrambe le strutture in cemento armato, la cui stabilità era stata compromessa dal parziale cedimento dei muri perimetrali realizzati in pietrame grezzo. L'intervento si rendeva necessario, in previsione dell'auspicabile riutilizzo della Parrocchiale, cioè dell'unica Chiesa della località, con l'istallazione provvisoria di una struttura di copertura leggera.

L'impegno, che si risolse in una giornata lavorativa, prevede l'impiego di una serie di microcariche di TNT (tritolo) applicate sulla sommità dei pilastri di sostegno, fatte brillare in successione controllata in modo tale da ottenere l'effetto desiderato di frantumare la pesante copertura senza coinvolgere gli arredi fissi interni (altari, cappelle e quant'altro). L'operazione ebbe pieno successo concludendosi con la pulizia e il trasporto in discarica degli scarti della demolizione. Mi piace aggiungere che l'operazione, svoltasi al cospetto di un folto pubblico che seguiva la scena a debita distanza, si concluse con un applauso liberatorio.

Mi viene istintivo, prima di concludere la succinta descrizione delle modalità dell'intervento, portato felicemente a conclusione, fare una breve considerazione su come pensassero, non essendo stato dato a sapere, le stesse Autorità Locali, di risolvere il problema.

E' stato comunque dato per certo, che si dettero un gran daffare per trovare chi fosse in grado di fornire loro il modo e i mezzi e individuare chi fosse in grado di risolverlo pressati dal timore che altre scosse potessero determinare il completo crollo della struttura e, conseguentemente, la distruzione di tutti gli arredi sacri fissi esistenti (altari, cappelle, affreschi e quant'altro).

Sta di fatto che nel periodo a cavallo della Festività del Natale venne affidato alla nostra Unità, un mandato esplorativo per valutare l'opportunità di eseguire l'intervento con il vincolo di predisporre tutte i possibili accorgimenti per evitare il danneggiamento degli arredi fissi esistenti ricorrendo all'impiego, oltre che di mezzi del Genio già operativi in zona, di materiale esplosivo da utilizzare in piccole cariche. L'urgenza data all'intervento e il nostro coinvolgimento nell'operazione fece intuire che sussistesse, sin dall'insorgere del problema, la "volontà politica" da parte del Centro Coordinamento Soccorsi di affidare al reparto del Genio con specialità "minatori" e per di più del 5<sup>o</sup>Corpo d'Armata, fatto appositamente affluire in zona in sostituzione di una nostra compagnia.

### ***Si comincia a parlare di rientro in sede per il termine esigenza***

Volendo paragonare la precedente nostra lunga esperienza vissuta, solo qualche anno prima, in occasione delle operazioni di soccorso, e non solo, condotte in Friuli-Venezia Giulia per analoga esigenza



che impegnò la nostra Unità per circa due anni consecutivi, sembrò a tutti che il sentir parlare di programmi di rientro in sede, fatto salvo il gruppo di lavoro in procinto di trasferirsi a Napoli entro pochi giorni, solo dopo una permanenza in zona di circa 3 mesi, fosse prematuro visto il tanto lavoro che c'era ancora da fare, almeno nella nostra area di intervento. L'idea che mi sono fatto, anche per avervi trascorso quasi l'intero 1982, è che l'ambiente in cui fummo necessariamente costretti ad operare si mostrò spesso ostile alla nostra conduzione dei lavori da cui, gli stessi locali non traevano vantaggi diretti.

E' anche intuibile desumere che, sin dall'inizio dell'emergenza fosse già stato previsto da parte dello SME di limitare l'impegno dei Reparti affluiti alle sole operazioni di soccorso. Ma tornerò più avanti sull'argomento per esplicare meglio il concetto appena espresso facendo riferimento ad alcuni inconvenienti che ci capitarono nel corso dei lavori per la realizzazione del Villaggio Esercito.

Per riprendere il filo del discorso, la partenza della mia Unità per il suo rientro in sede vennero scaglionate come di seguito indicato:

- il primo reparto a lasciare Salerno con vettore Ferroviario, fu la 3<sup>a</sup>cp.p. del Cap. Turco. L'evento si verificò il giorno 7 gennaio 1981 dopo un periodo di affiancamento con la 2<sup>a</sup>cp.mn. del Cap.Nelli affluita in zona una ventina di giorni prima per sostituirlo,
- il secondo scaglione anch'esso su vettore ferroviario, costituito dalla 2<sup>a</sup>cp.p. del Cap. Camassa, dalla 2<sup>a</sup>cp.mn. del Cap. Nelli e il pl.gua. inquadrato nella 1<sup>a</sup>cp.p. del Cap. De Luca (sostituito per l'occasione da un Ufficiale Subalterno), dal momento che il resto del reparto unitamente al personale della cp.Cdo e pa. fu costretto a rimanere, parte in zona per la prosecuzione dei lavori e parte perché trasferitosi a Napoli per il nuovo affidamento a Napoli affidato alla nostra Unità. La sua partenza da Salerno si verificò il 6 febbraio,
- il terzo e ultimo scaglione, costituito 2 pl.p. della 1<sup>a</sup>cp.p. e da ciò che rimaneva del personale della cp.Cdo e pa. e del suo residuo parco macchine (macchine movimento terra e autoribaltabili) rientrò in sede per via ordinaria giungendo a Udine il 17 febbraio.

### **Qualche considerazione sull'impegno sino ad allora portato a termine**

Dalla lettura degli articoli della stampa locale, dell'epoca, emergono giudizi decisamente positivi sull'opera svolta dal personale di tutte le Unità impegnate nella fase emergenziale con particolare riferimento al nostro 5<sup>o</sup>btg. risultato il più impegnato anche per essere stato, numericamente, di entità superiore agli altri in termini di personale e mezzi impiegati e, oltretutto, per aver dovuto proseguire il proprio impegno nelle aree terremotate, distaccando a Napoli un cospicuo gruppo di uomini e mezzi per la realizzazione di un insediamento abitativo provvisorio all'interno di una Caserma dismessa, da completarsi entro il mese di giugno dello stesso anno.

E proprio per essere stato il primo a partire per le zone terremotate e l'ultimo a rientrare a Udine e aver coordinato e seguito la quasi totalità delle operazioni svolte dai reparti alle dirette dipendenze, mi sento di poter affermare, condividendo il giudizio espresso dalla stampa, che, di fronte alle tante immagini di morte, distruzione e desolazione, i nostri giovani genieri, sotto l'abile e cosciente guida dei rispettivi Ufficiali e Sottufficiali si sono comportati con volontà ed impegno acquisendo una maturità e un'esperienza umana che certo non potranno scordare più. Gli stessi si sono poi guadagnati la stima e la sincera riconoscenza di molti, adulti e bambini che li hanno visti lavorare duramente e affrontando grandi sacrifici. E tantissimi sono gli episodi commoventi ed estremamente significativi che hanno legato, nell'impegno comune contro la tragedia, i soldati alle popolazioni meridionali. Ma per i sinistrati, gli Ufficiali, Sottufficiali e Truppa hanno fatto anche di più: si sono prodigati, per esempio, per rendere meno tristi le Feste di Natale e di Capodanno che moltissimi dei superstiti hanno trascorso fuori delle case distrutte e con l'angoscia nei cuori per la perdita dei loro cari.

L'avventura, solo in parte conclusasi con il rientro in sede dei Reparti, ebbe, come anticipato, un prodromo per avere, attuato con il decentramento a Napoli, effettuato con mandate successive, a partire dal 15 gennaio, un qualificato e consistente gruppo di lavoro costituito da 42 persone – per l'esattezza: 2 Ufficiali (tra cui chi scrive), 4 Sottufficiali e 36 militari di truppa specializzati – e una serie di mezzi (macchine movimento terra di vario tipo e autoribaltabili pesanti) per fornire un ulteriore contributo a risolvere i problemi abitativi della città. Nella pagine che segue, è riportato "Riepilogo delle attività complessivamente svolte durante la fase di soccorso.

**Riepilogo delle attività complessivamente svolte durante la operazioni di soccorso**

<b>A. <u>Distaccamenti e Cantieri aperti</u></b>	
- Distaccamenti aperti, nella Provincia di Salerno, dei quali: 3 usufruendo di strutture abitative e 1 di un attendamento .....	<b>n. 4</b>
- Cantieri di lavoro complessivamente aperti compresi i 4 annessi ai Distaccamenti, per la demolizioni di fabbricati pericolanti con mezzi meccanici .....	<b>n. 16</b>
- Cantiere di lavoro aperto e chiusi nell'arco di una giornata per la demolizione di un edificio di vaste dimensioni, impiegando materiale esplosivi (kg. 234 di TNT) e il supporto di mezzi meccanici il primo,	<b>n. 1</b>
<b>B. <u>Tipologia ed entità dei lavori di demolizione</u></b>	
- demolizioni con mezzi meccanici (escavatori cingolati a cucchiaia rovescia) di n. 385 edifici pericolanti non più riattabili .....	) per un totale di
- caricamento delle macerie con mezzi meccanici (pale caricatrici ruotate e/o cingolate, su autoribaltabili pesanti .....	) mc 98.800 ca.
- trasporto delle medesime nelle discariche di riferimento distanti, mediamente distanti dal cantiere da 1 a 2 km .....	) per un totale di
- compattazione del materiale di discarica, mediante apripista cingolato.	) mc 85.600 ca.
	-
<b>C. <u>Costruzioni strade.e ponti</u></b>	
- realizzazione di tratti di strade di raccordo, a due corsie, in terra stabilizzata ricaricata con ghiaia compattata con apripista .....	<b>ml 950</b>
- costruzione di un ponte Bailey DS su 8 campi con rampe doppie .....	<b>ml 33,63</b>
<b>D. <u>Realizzazione di aree di sedime per insediamenti provvisori</u></b>	
- in terra stabilizzata, per la collocazione di roulottes e prefabbricati che ha richiesto il trasporto di 30.340 metri cubi materiale di ricarica, per il consolidamento dell'area di sedime delle dimensioni di .....	<b>mq 11.566</b>
imponendo ai mezzi di trasporto (autoribaltabili) la percorrenza di ...	<b>km. 68.800</b>
<b>E. <u>Miscellanea (Altri dati per completare il quadro dell'impegno)</u></b>	
- Tende montate .....	<b>n. 238</b>
- Prefabbricati installati .....	<b>n. 140</b>
- Basamenti in calcestruzzo .....	<b>n. 18.340</b>
- Media giornaliera dei mezzi speciali impiegati .....	<b>n. 40</b>
- Percorrenza complessiva dei mezzi per esigenze di lavoro .....	<b>km. 708.421</b>
	(equiparabili a 18 volte il giro della Terra)

**Nota: Dati in massima parte estrapolati dal Quotidiano "Il Messaggero Veneto" del 20.2.1981.**