

MEMORIA SULL'ALLUVIONE NEL TRENTINO AVVENUTA NEL MESE DI NOVEMBRE 1966

Si premette che alluvioni del tipo 1966 si sono verificate nel Trentino solo nel 1882.

Nei giorni 3, 4 e 5 novembre 1966 si verificò una precipitazione piovosa intensa e continua con carattere temporalesco per cui i corsi d'acqua raggiunsero rapidamente il regime di piena.

Si premette inoltre che nel mese di ottobre si verificarono in montagna delle forti precipitazioni nevose.

Per dare un'idea dell'intensità delle precipitazioni si possono citare ad esempio questi dati:

- Paneveggio 332 mm;
- Rolle 119 mm;
- Cavalese 242 mm;
- Caoria 320 mm;
- Canal S. Bovo 307 mm;
- Costa Brunella 226 mm;
- Bieno 242 mm;

A Trento nei giorni 3, 4, 5, novembre si verificò una precipitazione complessiva di 163 mm.

Tutto venne accompagnato da un forte vento sciroccale che provocò in montagna un rilevante schianto di legname con danno dei boschi (nella Val Cadino - Fiemme) vennero abbattuti circa 100.000 mc.

Questo evento sciroccale provocò in montagna un rapido scioglimento delle nevi fino a quota 2500 m, ove continuò anche lì a piovere; ciò fu la causa dirompente che diede l'ultimo colpo di grazia ai corsi d'acqua già in piena provocandone i conseguenti disastri.

Nel caso dell'Adige, l'idrometro a ponte S. Lorenzo alle ore 8 del 4 novembre segnava quota di m. 5,9 l'acqua continuò a salire e intorno alle 23 segnava m. 6,30; incominciavano allora le prime infiltrazioni dall'argine a Roncafort verso le 3, 30 del 5 novembre con conseguente rottura dell'argine; l'acqua si diresse verso il vecchio letto rappresentato da via Manzoni, Torre Verde e Torre Vanga.

Si osserva che il danno sarebbe stato ancora maggiore senza l'intervento energico dell'ing. capo del Genio Civile di Trento che si oppose all'apertura delle paratoie di sfioro della diga di S.Giustina; la quota del massimo invaso venne così portata da 530 m s.l.m. a 531 m il che consentì di trattenere circa 5 milioni di mc. d'acqua che altrimenti avrebbero invaso Trento.

L'Avisio contribuì in maniera determinante nell'incrementare della piena dell'Adige con l'apporto di 1100 mc. d'acqua al secondo.

La parte allagata di Trento era quella che partendo da Roncafort comprendeva parte della S.S. del Brennero oltre alle succitate Vie e alla zona di Piazza Dante ove vi era circa m.1,5 d'acqua metà Via Belenzani, Via Mancini, la Ferrovia più tutta la zona a nord compresa fra la ferrovia e il ponte di S. Lorenzo.

L'idrometro situato in Via Prepositura segnò una piena più alta di 45 cm. oltre a quella del 1882.

A complicare le cose intervenne poi la fuoriuscita del gasolio da riscaldamento che espulso dall'acqua dalle cisterne perché più leggero che si aggiunge all'acqua di piena a complicare ulteriormente i problemi.

Andarono così fuori uso gli uffici della P.A.T., della Regione, della Caserma dei VV.FF., della ferrovia e parte della Questura.

Gli uffici della P.A.T. trovarono ospitalità di emergenza presso il Commissariato del Governo fino a quando che il deflusso delle acque rese possibile il rientro in sede, svuotare i sotterranei, rimettere in funzione il riscaldamento provvedendo poi fin dove possibile al recupero delle pratiche d'ufficio.

L'alluvione del '66 ha pure danneggiato fortemente tutto il Trentino, ove le zone più colpite furono il Primiero, il Tesino, la Val di Fiemme e seppur in minor misura anche tutta la zona ad ovest dell'Adige quali la Val di Non e la Rendena.

Nella Rendena vennero arrecati forti danni a Spiazzo, Fisto, Ches, Bocenago e nella Val di Sole a Caldes, Cassana e nella Val di Non a Denno e Fondo.

I maggiori danni nella Val di Fiemme si verificarono in Val Cadino, a Predazzo, a Panchià, a Cavalese, a Capriana e nella Val di Cembra nella zona di Valfloriana.

L'entità dei danni aumentò nella Valsugana a Borgo, Olle e Strigno con l'asportazione dei ponti sul Chieppena.

Nella zona del Tesino vi furono notevoli danni con la distruzione di un ponte sul torr. Chieppena.

I disastri principali si ebbero però nella zona di Canal S. Bovo con la distruzione dei ponti sul Vanoi e sul Lozen, e il disastro principale nel Primiero ove una frana staccatasi a monte di Mezzano provocò una colata di fango che distrusse per metà circa Mezzano stessa oltre ad interrompere la strada del Molaren e la S.S. 50 sulla quale oltre al resto il torr. Cismon aveva asportato il ponte in località S. Silvestro.

Pure la strada di collegamento Sagron - Mis venne interrotta da una frana.

La viabilità fu quella che pure ebbe a subire moltissimi danni come pure la ferrovia della Valsugana con l'asportazione di un ponte presso Strigno.

Per quanto mi riguarda nel pomeriggio del 4.11., mi recai in Valsugana con l'ing. Mattivi e poco dopo aver attraversato il ponte sul Chieppena in corrispondenza della Barricata di Strigno trovai la S.S. 47 bloccata da un'auto impantanata che impediva la prosecuzione del viaggio. Ritornando indietro scorgemmo a circa 100 m di distanza dal ponte sul Chieppena che erano sparite le arcate del ponte stesso ed intuendo l'immediato pericolo si invertì la marcia dell'auto, rifugiandoci ad Agnedo, dove venimmo investiti da un'ondata d'acqua proveniente dalla rottura dell'argine e che fortunatamente si esaurì presto.

Vista l'impossibilità di tornare a Trento si tentò di guadagnare Castel Tesino tramite Grigno.

A Castel Tesino venimmo a conoscenza che anche il ponte sul Chieppena collegante Pieve era stato asportato per cui era impossibile un rientro in Trento.

Nel frattempo era sopraggiunta la notte che sconsigliava, essendo privi di illuminazione e i collegamenti telefonici saltati, il ritorno immediato; il giorno dopo scendendo da Grigno lasciando la vettura ad Agnedo ed attraversando a guado il Chieppena a Strigno si riuscì a trovare un automezzo pubblico per il rientro a Trento dove nel frattempo venni a conoscenza dell'accaduto, in città.

E' da notare la difficoltà di avere notizie essendo completamente fuori uso i collegamenti telefonici e quello che si riusciva a sapere era soltanto via radio di cui però la provincia non era ancora dotata.

Si venne comunque a conoscere seppur per sommi capi del disastro di Primiero e si tentò di raggiungerlo a mezzo di elicotteri (Regione ed Esercito).

Dopo un primo tentativo con l'elicottero dell'esercito nel mattino del 6 novembre si dovette desistere a causa della nebbia; invece nel pomeriggio dello

stesso giorno riuscii ad atterrare a Fiera di Primiero, nei pressi del campo sportivo e lì ebbi l'esatta percezione di quanto era accaduto.

I danni maggiori li subì Mezzano a causa della frana di fango che si era abbattuta sulla parte settentrionale del paese. Questa frana formatasi a monte e alimentata da sorgive, si abbatteva a valle rompendo anche la tubatura dell'acquedotto e mise fuori servizio le comunicazioni fra nord e sud della valle.

Prima che arrivasse la notte dovetti ritornare a Trento lasciando sul posto il geom. Faes, portando con me da Mezzano un ferito con la gamba rotta all'ospedale di Trento.

Il giorno dopo ritornai a Canal S. Bovo dove nel frattempo stava dirigendosi l'ing. Mattivi con una pattuglia dell'esercito proveniente da Feltre aprendosi con difficoltà la strada lungo la valle del Cismon e del Vanoi ingombrata da frane.

Valutata la situazione complessiva uno dei primi compiti era il ripristino della viabilità. Bisognava infatti rompere l'isolamento il Primiero, la zona di Canal S. Bovo con Caoria e Sagron.

Riassumendo i primi interventi furono: realizzazione di una pista in destra del Vanoi che collegasse Caoria con le frazioni di Ronco, e rimettere in sesto la strada di Caoria, collegando la stessa con ponte provvisorio alle frazioni di Ronchi. Collegare Canal S. Bovo mediante ponte in legno provvisorio, con la zona della Gobbera realizzando un percorso con una strada scavata con le ruspe in circa 7 giorni, in modo da unire Canal S. Bovo con la Gobbera e quindi col Primiero.

Si dovette poi rimuovere il pericolo di una eventuale ulteriore frana sull'abitato di Mezzano; su indicazione del Prof. Venzo dell'Istituto di Geologia dell'Università di Trieste venne scavato un canalone per indirizzare la frana completamente a nord di Mezzano, mettendo così al sicuro l'abitato e consentendo il collegamento viario fra Mezzano e Fiera.

Sulla strada di Sagron si sgomberò la strada in modo da consentire i collegamenti.

Tutti questi provvedimenti furono gli interventi più urgenti che vennero effettuati per porre rimedio alle maggiori urgenze onde assicurare una minima possibilità di collegamenti tra le varie zone.

In quella emergenza va rilevato lo slancio e la abnegazione di tutto il personale dell'Ufficio Tecnico Provinciale che si prodigò senza sosta in quell'emergenza; come pure non si può ignorare il valido aiuto dato dalle sezioni

Amministrativa dell'Assessorato ai LL.PP. che non ci lasciò mai mancare il supporto legale ad opera particolarmente del suo Capo Ufficio dott. Luigi A Beccara.

Vanno pure tenuti presenti per la collaborazione prestata gli organi dello Stato ed in particolare dell'Esercito con l'opera particolarmente preziosa del Col. Passerini che ci ha sempre fornito (non facendoci mai mancare) l'uso degli elicotteri; va pure rilevata l'opera della SETAF di Verona, della Regione in particolare della Forestale e della Valle d'Aosta che ci ha fornito un congruo numero di ruspe.

Al fine anche di trarre delle conclusioni e dei suggerimenti sul tragico evento si possono formulare le seguenti osservazioni da tenere presente per il futuro:

1: in tempi normali cercare di individuare i punti deboli e provvedere in merito, ricordandosi comunque e sempre che a prescindere dalla pianificazione anche la più mirata, non sempre la natura obbedisce al regolo e ai computer;

2: importantissimo curare l'efficienza dell'informazione specie a mezzo radio;

3: tenere un parco delle attrezzature per tutte le possibili evenienze munito soprattutto dei pezzi di ricambio e sempre in efficienza;

4: problema dighe: mettere a punto la legislazione che consenta di intervenire sugli eventuali svassi e ritenute mettendo al riparo altresì l'Amm.ne pubblica da eventuali rivalse per perdite di produzione di energia;

5: più particolarmente per quanto riguarda Trento è da tener presente che nel 1981 a seguito di una forte piena dell'Adige causata in maggior parte dagli apporti idrici dell'Alto Adige si ebbe la rottura dell'argine dell'Adige stesso a Laghetti di Egna; venne invasa una zona fino a lambire i territori della Provincia di Trento (Comune di Faedo) con l'allagamento dell'abitato di Salorno, formando una cassa di espansione di circa dieci Km<sup>2</sup>. In quel momento l'altezza dell'Avisio in corrispondenza del ponte sulla S.S. 12 presso Lavis a stima non superava i 50 cm. di altezza ed occupava interamente la sezione di deflusso.

In quelle condizioni l'acqua in corrispondenza del ponte di S.Lorenzo era molto vicina alla sommità delle pile; cosa sarebbe accaduto se contemporaneamente l'Avisio avesse portato i 1100 mc d'acqua del 66?

Feci presente all'Amm.ne la necessità di dover provvedere a dar corso alle previsioni dello Studio De Marchi.

Attualmente non sono in grado di sapere a cosa si stia provvedendo però è indispensabile prendere una decisione prima per non pentirsi poi.

Trento li 29 novembre 1996

ing. Vittorio Armani