

RIGOPIANO: "DA INCHIESTA TGR ABRUZZO DUBBI SU GESTIONE DELLA PRIMA EMERGENZA"

12 Gennaio 2018



PESCARA - "Nel mattinale del 18 gennaio 2017 della Sala operativa Nazionale dei Vigili del fuoco la parola Rigopiano non c'è, solo il giorno dopo c'è traccia del protocollo di emergenza".

Così Costantino Saporito, segretario nazionale Usb-Vigili del Fuoco, nell'inchiesta giornalistica di Ezio Cerasi sul disastro dell'Hotel Rigopiano di Farindola (Pescara), trasmessa stamani dal Tgr Abruzzo.

Per Saporito "la comunicazione da parte gestione del Centro coordinamento soccorsi (Ccs) della Prefettura di Pescara non ha funzionato così come la valutazione del rischio iniziale. Il fattore tempo è vitale - prosegue il segretario nazionale Usb dei Vigili del fuoco - perché per un soccorritore la differenza tra un minuto e un'ora è tanta".

L'esponente sindacale, inoltre, si sofferma sulla mancata richiesta relativa all'intervento di elicotteri speciali dell'Aeronautica militare o dell'Esercito, cosiddetti "ogni tempo", che forse avrebbero potuto anticipare di diverse ore l'arrivo delle squadre di soccorso a Rigopiano.

"Il Prefetto, ovvero il Centro Coordinamento soccorsi, avrebbe dovuto richiedere a Roma un elicottero - afferma Saporito -. La Protezione Civile è una macchina complessa che utilizza tutti i corpi dello stato, tutte le migliori eccellenze, ma non funziona quando a prevalere sono gli orticelli e gli antagonismi".

L'ex Prefetto di Pescara, Francesco Provolo, figura tra gli indagati dell'inchiesta della procura, che tra l'altro ha ipotizzato ritardi nell'apertura del Ccs, attivato solo la mattina del 18 gennaio, nonostante l'emergenza neve, da diversi giorni, aveva paralizzato la viabilità di vari comuni montani della provincia, compresa la zona dell'Hotel Rigopiano.

L'inchiesta giornalistica rivela anche la tentata ricognizione su Rigopiano da parte di un elicottero HH139 della Guardia Costiera di Pescara.

La richiesta non fu ufficiale, ma arrivò dal rappresentante del 118 che, dopo avere raccolto voci su possibili problemi all'hotel, chiese aiuto al comando della Direzione Marittima.

Secondo l'inchiesta del Tgr Abruzzo, un equipaggio già in volo per l'emergenza neve in provincia di Pescara non riuscì a raggiungere Rigopiano a causa del ghiaccio che si formò anche sul parabrezza.

"Gli HH 139 in dotazione alle forze armate non dispongono del Fips (Full ice protection system), la protezione totale antighiaccio che protegge dalla maggiore insidia per un elicottero - afferma Luigi Turchetti, ex pilota istruttore dell'Esercito ed ex comandante della task force elicotteri della missione Unifil in Libano -. Gli NH 90 dell'Esercito e della Marina Militare e gli HH 101 Caesar del 15° Stormo dell'aeronautica Militare, 'Search and Rescue', sono invece dotati del sistema Fips che fornisce la protezione totale dal ghiaccio, la maggiore insidia per un elicottero".

Tra i documenti evidenziati anche un atto della Commissione Difesa della Camera dei Deputati, che nel 2008 autorizzò l'acquisto dei Caesar, sottolineando soprattutto la "capacità di operare con temperature polari fino a 45 gradi sotto lo zero".