

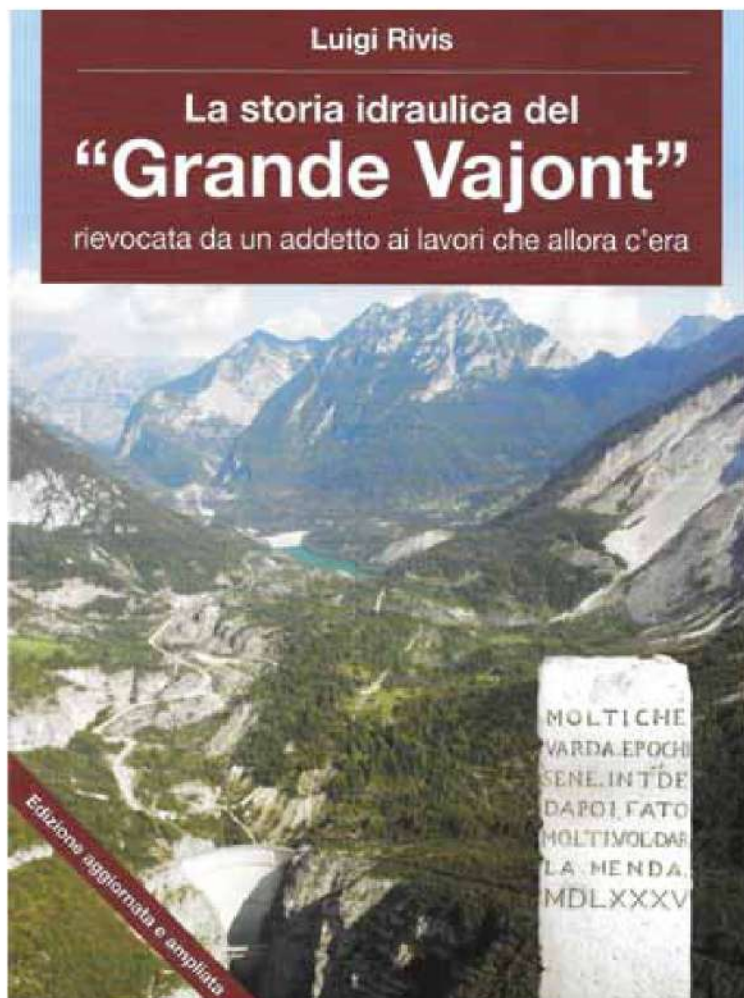
FARRA D'ALPAGO

LA PRESENTAZIONE DEL LIBRO

Vajont, non solo 9 ottobre 1963

Rivis, allora vicecapo a Soverzene, dà le coordinate storiche della tragedia

«...rievocata da un addetto ai lavori che allora c'era». È questo il sottotitolo che l'autore, Luigi Rivis, ha scelto per il suo lavoro «La storia idraulica del 'Grande Vajont'». Sottotitolo quanto mai centrato, questo. Rivis, infatti, era uno dei due vicecapo alla centrale di Soverzene, di fatto il punto terminale dell'intero progetto che prese il nome di Piave-Boite-Maè-Vajont. Un progetto di impianti idroelettrici che prevedeva la realizzazione di sei sbarramenti (Pieve, Valle e Vodo di Cadore), Val Gallina, Pontesei e Vajont; e di quattro centrali – Soverzene, Gardona, Pontesei e Colomber; progetto di cui la diga del Vajont avrebbe dovuto rappresentare lo snodo centrale. Di fatto, una riserva pressoché inesauribile di acqua, e quindi di energia idroelettrica oltre che di fonte in grado di rispondere alle crescenti richieste di irrigazione avanzate dalla pianura. Nel testo (si tratta di un'edizione aggiornata e ampliata di quella uscita per la prima volta nel 2012), Rivis ricorda subito un elemento di grande rilevanza. Nel secondo dopoguerra, oltre l'80% della produzione di energia elettrica (di cui il Paese aveva sempre più bisogno per sostenere la crescente presenza dell'industria) era basata sull'utilizzo dell'acqua (con meno del 15% fornito da impianti termici). Una prospettiva, questa, che i vertici di realtà come la Sade (Società adriatica di elettricità) avevano ben presenti già prima dello scoppio del



La copertina del libro di Luigi Rivis.

secondo conflitto mondiale. Di qui l'avvio di studi per dare sistematicità al citato progetto (Piave-Boite-Maè-Vajont) con la prospettiva di realizzare il 'Grande Vajont'. Si dà conto, poi, dei successivi approcci al progetto di costruzione della diga. In un primo momento, infatti, utilizzando lo studio (1925) del geologo svizzero Jakob Hug, si prevedeva la costruzione all'altezza della stretta del ponte di Casso; ipotesi poi accantonata a favore di

quella del feltrino Giorgio Dal Piaz (1938) che spostava l'ideale sistemazione a valle del ponte del Colomber. Una scelta, quest'ultima, che avrebbe permesso di realizzare una diga molto più alta, pur dovendo intervenire per impermeabilizzare le spalle della diga nella zona del Colomber, dato che il calcare lì presente era permeabile. Rivis offre un quadro preciso della costruzione, ricordando che i lavori rappresentarono anche un'importante

risposta alla precaria situazione occupazionale. La prima parte del volume tratta, in successione, la questione della frana – i primi segnali, le opere messe in atto per contrastarne gli effetti, la costruzione e l'uso del modello idraulico – e quanto successe dopo la caduta della frana stessa.

La seconda parte, invece, è centrata sulla diretta esperienza di Rivis che, dalla centrale di Soverzene, aveva avuto una diretta esperienza dei fatti che via via si succedettero, fino al dramma delle 22.39 del 9 ottobre. Con partecipazione, l'autore ricorda i caduti e, in particolare, i suoi colleghi. E come solo il caso – i dover, lui, finire di preparare la lezione che il giorno dopo avrebbe dovuto tenere all'Istituto Segato di Belluno – determinò la sua non salita alla diga (dove, invece, si recò l'altro vicecapo, Luigi D'Isep che vi trovò la morte). Nella terza parte, infine, Rivis affronta tutta la serie di questioni, di domande e di interpretazioni che hanno arricchito, spesso senza solide basi di conoscenza del progetto e del suo funzionamento, i decenni successivi. Ricordando, peraltro, che gli strumenti a disposizione erano ben diversi rispetto a quelli degli anni successivi.

Edito da Momenti Aics editore, il volume – ricco di un esaustivo apparato iconografico – è stato presentato alla Sala parrocchiale di Farra d'Alpago. Nel corso di una serata, l'autore ha interagito con i presenti.