

MICHELE SFORZA

E DOPO IL TUONO ARRIVÒ IL BUIO E POI IL SILENZIO



GRAPHOT

MICHELE SFORZA

2 GENNAIO 1958
E DOPO IL TUONO ARRIVÒ
IL BUIO E POI IL SILENZIO
RIVAROLO CANAVESE

GRAPHOT

SOMMARIO

Prefazione di Alberto Rostagno Sindaco di Rivarolo C.se	Pag. 7
Prefazione di Agatino Carolo Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Torino	Pag. 9
Prefazione di Roberto Zaccaria Coord.re Distaccamento Vigili del Fuoco Volontari di Rivarolo C.se	Pag. 11
Prefazione di Vittorio Bellone Sindaco di Favria	Pag. 13
Prefazione di Alessandro Lajolo Sindaco di Rocca C.se	Pag. 15
Introduzione dell'autore	Pag. 17
2 gennaio 1958. Quel che accadde	Pag. 19
Ore 19.30	Pag. 25
Ore 19.50	Pag. 29
Ore 20.00	Pag. 33
Ore 20.15	Pag. 37
Ore 20.23	Pag. 47
Ore 20.30	Pag. 55
Ore 20.33	Pag. 59
Ore 20.35	Pag. 63
Ore 20.50	Pag. 71
Il grande cuore di Rivarolo	Pag. 75
La ricostruzione dell'incidente	Pag. 87
La rinascita e la memoria viva	Pag. 93
Le testimonianze	Pag. 103
Domenico Milano	Pag. 104
Ezio Porello	Pag. 109
Mario Merlo e Renato Rossi	Pag. 114

INTRODUZIONE

Siamo ai primi degli anni '80 e la mia conoscenza di quanto accadde quel 2 gennaio 1958, inizia con un fatto del tutto privato.

Per ragioni personali cominciai a frequentare con una certa assiduità il territorio di Favria, punto di partenza per lunghe escursioni nei luoghi circostanti e anche oltre. Ricordo nettamente il fascino che provavo nel vedere la stazioncina di Favria e i tanti locomotori e carrozze del passato lasciate, anche ad arrugginire, purtroppo, sui binari morti.

Le nostre escursioni non potevano prescindere dalla conoscenza del bel centro storico di Rivarolo, del Malgrà, del Castellazzo e di via Ivrea. Tutte le volte che mi trovavo ad attraversare il passaggio a livello tra Favria e Rivarolo, a volte chiuso per aspettare il passaggio del treno, il mio sguardo incrociava quel monumento posto a margine del binario. Ancora non sapevo che in qualche modo quel monumento mi riguardava.

Sono sempre stato curioso di lapidi, cippi e monumenti. C'è qualcosa di forte e di potente che mi obbliga a soffermarmi davanti a tutti quei segni di pietra, per leggere avidamente nomi, circostanze e avvenimenti. Forse sarà un innato bisogno di rendere omaggio a quei nomi e impadronirmi di quei fatti per farmeli propri e per contribuire a togliere un po' di polveroso oblio su quanto scolpito su quelle pietre. Lo sento forte come un dovere.

Anche nei cimiteri una forza interiore mi spinge ad accostarmi alle lapidi, soprattutto a quelle sulle quali riconosco caratteri antichi con i quali sono fissati nomi e date, o dove vedo fotografie sbiadite dal tempo, di giovani soprattutto, la cui vita è stata interrotta per cause a me sconosciute, ma immaginabili se il soggetto è vestito da militare o se quella bella ragazza poteva essere in età di giovane

sposa e madre.

Queste motivazioni mi spinsero anche quella volta a fermarmi per vedere finalmente a cosa e a quale circostanza fosse dedicato quel monumento. La sorpresa fu immensa quando intravvidi l'emblema di una fiamma a me familiare e che si trattava di ben quattro vigili del fuoco. Io stesso ero un vigile del fuoco.

A quel punto l'attrazione verso quel fatto divenne come una potente calamita. Volevo e dovevo saperne di più. Volevo conoscere le circostanze in cui persero la vita quei quattro colleghi. La vicinanza di quella pietra ai binari già mi svelò una prima indicazione.

Cominciai così le mie ricerche chiedendo ai colleghi più vecchi se avevano memoria di quell'avvenimento accaduto solo poco più di trent'anni prima. Venni a conoscenza della dinamica dell'incidente e venni a conoscenza anche di qualche particolare di quelle quattro vittime. Seppi che c'erano stati anche dei feriti, ma il resto era nebuloso, indefinito.

Per un po' quelle poche notizie bastarono per placare la mia sete di conoscenza di cosa accadde tra quell'asfalto e quel ferro dei binari a metà strada tra Favria e Rivarolo.

Pochi anni dopo per una serie di circostanze favorevoli, riuscii a pescare tra i quintali di carta dell'Archivio Storico del Comando al quale stavo lavorando, un plico con su scritto "Incidente di Rivarolo". Fu un colpo di fortuna tremendo perché vennero fuori documenti, fotografie, verbali di ricostruzione, persino un grafico disegnato a mano della dinamica dell'incidente. Insomma venne fuori una vera miniera di informazioni che mi permise di quietare il bisogno di saperne di più perché finalmente potevo toccare, avere tra le mani documenti e immagini che avrebbero permesso a me e a molti altri miei colleghi

come me all'oscuro di quella tristissima vicenda, di dare una storia e un volto a quegli uomini che non sarebbero stati più solo più nomi.

Così oggi con questo volumetto, realizzato grazie alla disponibilità di tanti, in particolare dell'amico Roberto Zaccaria, finalmente onoro il mio impegno preso anni fa, di creare uno strumento per contribuire personalmente alla diffusione dell'avvenimento anche al di fuori dei confini locali.

Per la scrittura delle pagine che seguono, i pensieri, i dialoghi e le azioni delle persone citate, si basano per gran parte sulle testimonianze, sui documenti ufficiali e sulla cronaca dei giornali dell'epoca. Tuttavia per colmare i vuoti e per dare al racconto una sequenza e una cronologia plausibile, mi sono permesso di immaginare una serie di dialoghi, costruendo così una specie di racconto romanzato.

L'ho fatto perché ho cercato di andare oltre una fredda e distaccata cronaca degli avvenimenti. Credo che dopo oltre sessant'anni era necessario superare il vuoto racconto contenuto nei freddi e burocratici documenti ricostruttivi. Così ho voluto immaginare gli attimi che precedettero l'incidente, quelli durante e quelli che conclusero, almeno fisicamente, il grande dramma delle vittime e dei feriti.

Credo e spero che la ricostruzione sia il più possibile e verosimile, perché le tensioni, le ansie e i gesti immaginati nel racconto, sono reali tra noi vigili del fuoco, mentre ci si reca su un qualunque intervento di soccorso.

Un sentire e un agire comune che lega tutti noi vigili del fuoco, a prescindere dai luoghi geografici, dalle lingue e dal colore della pelle.



ORE 20.15

Andoma a vèdde ij pompista ch'a seurto con l'autopompa neuva!».

Davanti al municipio si era raccolta una piccola folla di persone, mosse dalla curiosità non solo di vedere uscire la squadra, ma soprattutto di vedere il nuovo e fiammante mezzo che da pochi giorni era arrivato da Torino, assegnato alla squadra di Rivarolo. La voce che *i pompista* avevano una nuova macchina si era sparsa in fretta tra la comunità di Rivarolo, ma non tutti avevano ancora avuto la possibilità di vederla e magari, perché no, anche toccarla. Un'autopompa OM Leoncino 25/100-B allestita dalla ditta Bergomi di Milano, talmente nuova che aveva ancora la sola targa provvisoria: VF 3.

Sostituiva la vecchia SPA 25 C 12 targata 278 che fino al 1942 era stata in uso presso la caserma centrale di Torino e poi trasferita a Rivarolo, all'atto dell'apertura del distaccamento di guerra presso la casa della contessa Marchetti di Muriaglio in via Maurizio Farina angolo piazza Litisetto, affittata al costo di 10.000 lire all'anno.

Di quel modello di autopompa i Civici Pompieri di Torino nel 1926 ne acquistarono due esemplari. Il primo, quello destinato a Rivarolo, venne poi inviato a Roma per essere esposto nel Museo Storico delle Scuole Centrali di Capannelle, mentre l'altro esemplare venne donato nel 1960 al Museo dell'Automobile di Torino.

Un coro di meravigliata approvazione da parte delle molte persone in attesa accolse l'uscita piuttosto cauta del nuovo luccicante Leoncino sulla via Ivrea. Usciva dal cancello del civico 62. L'uscita era piuttosto stretta e l'autopompa, seppur di piccola dimensione, induceva Porello a seurte pian. Tuttavia la concentrazione non impedì a Domenico Porello di godersi con compiacimento quel moto di corale approvazione. Impettito e con la sua solita sollecitudine aveva già portato in strada l'automezzo, mentre tutti gli altri stavano raccogliendo le dotazioni per-

sonali per affrontare l'intervento. Al suo fianco, seduto sul cofano del motore, aveva trovato posto Ezio, suo figlio, che per nulla al mondo, seppur messo in una posizione scomoda, avrebbe rinunciato di stare al fianco di suo papà.

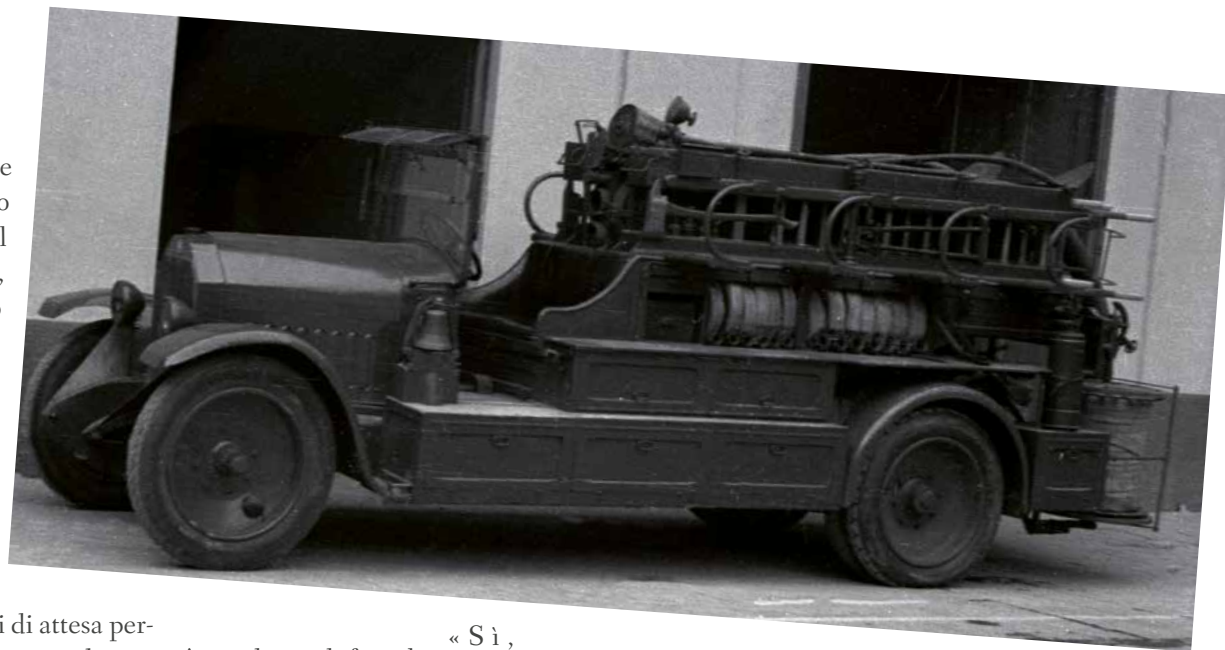
Quei pochi secondi di attesa permisero ai tanti curiosi, anche un po' invadenti, di fare il giro completo del mezzo, stupefatti e con grande timore riverenziale. Qualcuno, i più incuriositi, allungò timidamente il braccio per sfiorare la lucida carrozzeria, ma subito ritrasse la mano per timore di incorrere nel bonario rimbroto di Gindro, il capo, che pronto a saltare su, attendeva impaziente l'arrivo del resto della squadra.

René lanciò all'amico la sua stecca del biliardo e in un salto attraversò via Ivrea pronto a montare sul mezzo. Ingannò l'attesa dell'arrivo degli altri per scambiare una fugace conversazione con un suo amico sbucato fuori dalla mischia, il quale si pavoneggiò non poco del fatto che conosceva di persona un *pompista* e gli si avvicinò:

«A l'é pròpi na bela vitura. Ma it arcòrde quando avevate la "bagnòira?" cioè la SPA, ed eravate nella casa della contessa? Ne è passato del tempo. Certo che ora è tutta un'altra cosa».

«It l'has rason. Mi i son intrà ant ij pompista» nel 1924 insieme a Bertotti, Faletto, Vaulà e Boggio e abbiamo vissuto tutta la crescita del distaccamento di questi ultimi decenni».

«Ne avete fatta di strada».



«Sì,

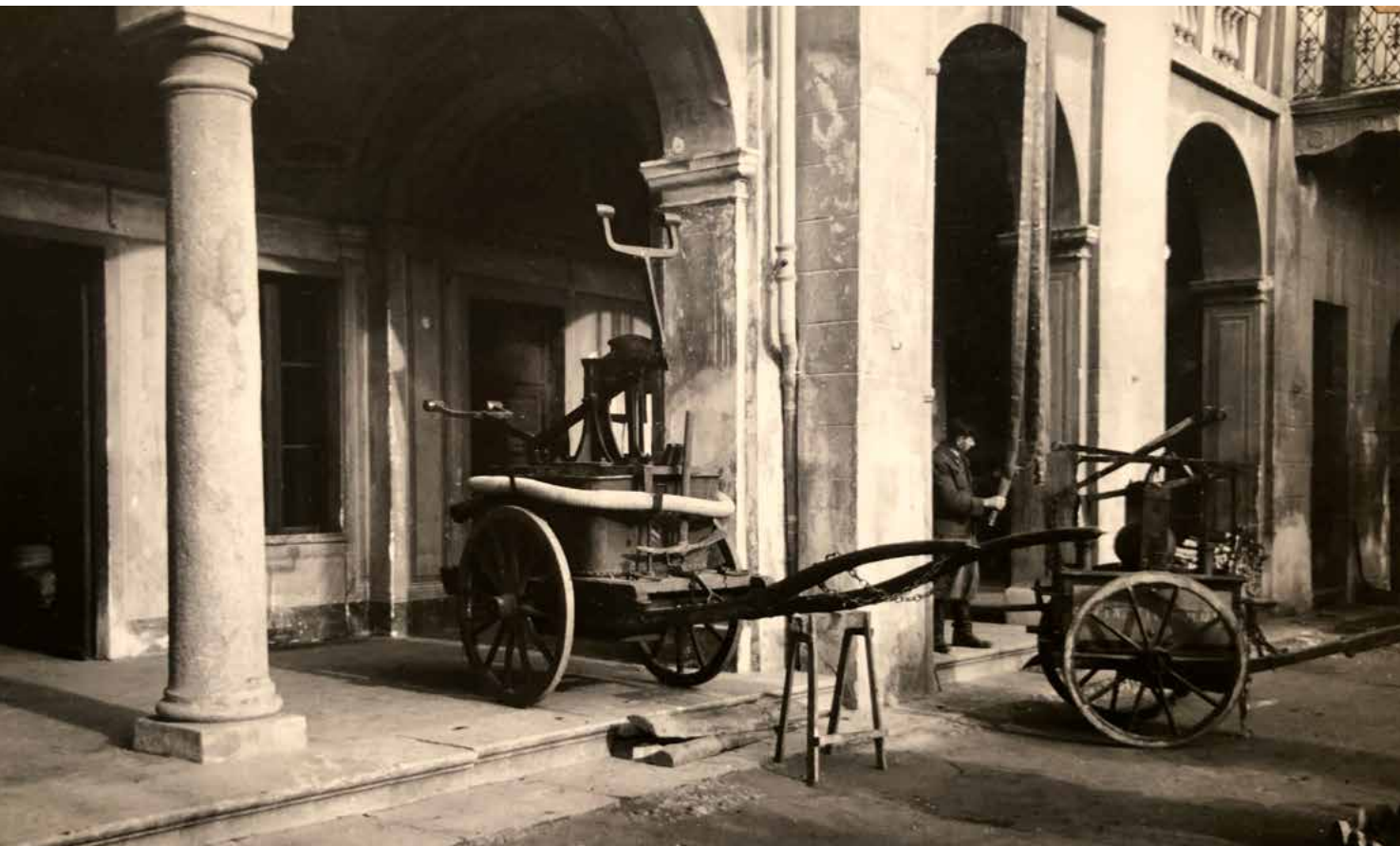
se ricordo come eravamo sistemati laggiù in via Farina, molte cose sono cambiate. Però non ho un cattivo ricordo di quegli anni. Erano anni duri e difficili ma non mi dispiacevano, e poi nella sede tutto sommato non si stava male. Ti dirò che forse stavamo anche meglio di come siamo messi adesso. Pensa che ora non abbiamo un posto dove riunirci. C'è solo la rimessa dell'autopompa».

«E come fate per stare insieme e discutere dei problemi del distaccamento?».

«Andiamo nella Trattoria della Lupa (oggi della "Mezzaluna"), As mangia bin e a l'é nin car. A fan na bagna càuda ch'a l'é n'amor. Poi siamo in compagnia e con Italo e Renè che allietano la serata con le loro canzoni. Mi viene da ridere, ma pensa che il Sindaco Meo Rossi, non perde occasione per venire a cena con noi. A Santa Barbara è sempre il primo ad arrivare in trattoria perché non vede l'ora di divertirsi un po' con noi».

«È vero che c'erano sfollati con voi anche degli ufficiali di Torino con le loro famiglie».

«Sì, è vero. Occupavano tutto il secondo piano. C'era anche la famiglia del vicecomandante Previti. Faceva Gae-



Nella pagina precedente la SPA 25C12 nella vecchia Caserma Centrale dei Vigili del Fuoco di Torino.

Di questo modello di autopompa i Civici Pompieri di Torino nel 1926 ne acquistarono due esemplari, entrambe costruite nelle officine del Corpo. L'esemplare di Rivarolo venne poi inviata a Roma per il museo, di cui si è persa traccia, mentre l'altra venne donata nel 1960 al Museo dell'Automobile di Torino. Oggi è depositata e quasi dimenticata in una delle rimesse dell'Iveco a Torino, senza aver mai ricevuto una consono collocazione nei percorsi del Museo dell'Automobile.

L'ingresso, l'interno e la cucina del Distaccamento di guerra, presso la casa della Contessa E. Marchetti di Muriaglio in via Maurizio Farina angolo Piazza Litisetto. (Archivio Storico Vigili del Fuoco Torino, da ora solo più ASTVVF).



DELL'INTERNO
GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI

OGGETTO MATRICOLARE

Autopompa
3298

M. = LANCANGIONI
Anno fabbricazione 1957

Il Capo dell'Ispettorato Tecnico
(Ing. Attilio D'Acerno)

ORE 20.33

L'autopompa di Rivarolo superò l'incrocio del cimitero. Da quel punto si distingueva perfettamente la sagoma del campanile della parrocchiale di Favria. Antonio Merlo si girò nuovamente per cercare lo sguardo di Ezio, per intendersi con gli occhi di stare attento a come si muoveva sull'incendio. Avrebbe voluto dirgli: «gagnu, sta mach atent andua but i pé.» Avrebbe voluto dirgli anche di stargli vicino perché lo avrebbe guidato lui tra le insidie che le operazioni di soccorso nascondono. Ci teneva a dirglielo perché Ezio aveva soli 21 anni e lo sentiva un po' come un figlio suo. Che fosse Antonio a prendersi cura di lui, in qualche modo tranquillizzava suo papà Domenico, perché lui su quell'incendio avrebbe dovuto preoccuparsi di inserire subito la pompa, attaccare le manichette, collegare i tubi di aspirazione che gli porgevano, "dare acqua", cercarla, distribuire attrezzi. Insomma avrebbe avuto un gran daffare e questo non gli avrebbe permesso di tenere d'occhio suo figlio. Assolutamente!

Ma Ezio che era seduto vicino al finestrino destro proprio dietro il suo papà, in quel momento registrò solo una parte di quello che gli aveva detto Antonio con gli occhi. Il suo sguardo era rivolto verso Favria ed era attratto da due potenti luci che intravedeva in lontananza. Quella visione interruppe il piacevole pensiero di quando lui, ragazzino e non ancora vigile del fuoco, correva come un forsennato dietro l'autopompa in bicicletta, cercando di non mettere troppa distanza tra il mezzo e lui. Si ricordava quando aspettava la conclusione dell'intervento per fare ritorno sull'autopompa trionfante con suo padre alla guida e con la bicicletta caricata sull'imperiale del mezzo. Pochi secondi dopo, forse erano le 20.34, Domenico abbandonò per un attimo il pensiero rivolto al figlio perché cominciò a scalare le marce per rallentare il mezzo. Bisognava farlo bene altrimenti quelle dannate grattavano

e se l'avessero sentito i colleghi, lo avrebbero sommerso di risate e battute tipo: «Duminich al mutur ras perchè à l'è freid?».

Stavano per incrociare i binari e il mezzo non poteva arrivarci sopra in velocità. Erano ormai a pochi metri dai binari, un'inezia per un mezzo lanciato a oltre settanta chilometri orari; nonostante il buio fosse padrone assoluto della zona, quasi si incominciavano ad intravedere i binari e il punto in cui la strada li incrocia.

A Domenico non era mai piaciuto quell'incrocio, lo trovava molto pericoloso; la strada prima di incontrare i binari curvava a sinistra, poi subito dopo curvava decisa a destra e non ti lasciava il tempo sufficiente per guardare bene se arrivava per caso un treno e poi di nuovo a sinistra, finalmente diretti verso Favria. Una sensazione sgradevole mista ad ansia che prendeva chiunque doveva attraversare quei binari. Non poteva farne a meno di fare brutti pensieri quando incrociava dei binari con il timore di essere travolto da un treno. Ma quell'incrocio gli provocava ancora più preoccupazione, perché per non finire addosso ad un'altra vettura o nei fuori nei campi da quella strada a doppia "esse", si era costretti a passarci sopra senza poter osservare con cautela il passaggio a livello.

«An piasu nin cula strà. A lè an poch scarugnà.» Questo pensiero riuscì ancora a passare per la testa di Domenico, mentre continuava a scalare marce. Non gli piaceva quella strada, come non piaceva a nessun paesano di Rivarolo e Favria che più volte al giorno, a piedi, in auto, in bicicletta, in Vespa o con i carretti, erano costretti a passarci sopra.

Le paure peraltro erano più che giustificate. Infatti a Rivarolo era ancora ben vivo il ricordo di un brutto incidente che accadde sempre sulla stessa linea all'incirca un anno e mezzo prima. Domenico ebbe ancora il tempo di ricordare quell'incidente al passaggio a livello di Pasquaro



sulla strada per l'Argentera che accadde a pochi chilometri di distanza. Quella sera del 5 giugno del 1956 più o meno alla stessa, ora il casellante Pasquale Mancuso lasciò aperto il passaggio a livello e quella sciatteria professionale costò la vita al capostazione Umberto Micono di 34 anni. Per una tragica fatalità il treno che investì il Micono e la sua





Da pag. 60 a pag. 63 alcune immagini dei momenti immediatamente successivi all'incidente con l'autopompa incidentata, il treno e il passaggio a livello. A pag 63 la panoramica del luogo dell'incidente con la linea ferroviaria che incrocia la strada per Favria. (Archivio ASTVVF).



Foto di gruppo in occasione della Festa di Santa Barbara del 4 dicembre 1957 con i volti felici e sereni dei presenti. Da sinistra a destra in piedi: Martinetto, Porello Ezio, Vittone, Chiolerio, Italo Sacchi, Porello Domenico, Secondo Furno, Giunzio, Merlo Antonio, Battuello. Seduti: Domenico Vecchia, Mattioda, Renato Sacchi, il Sindaco Bartolomeo Rossi, Giacomo Gindro, Bonessa e Bertotti. (Foto di Renato Rossi).
Nella pagina precedente il Centralino della Caserma Centrale di Torino nel periodo bellico. (Archivio ASTVVF).



Da questa pagina e sino a pag. 76, immagini del corteo funebre, delle autorità cittadine e nazionali e della popolazione di Rivarolo e dei Comuni vicini presente ai funerali. (Archivio ASTVVF).



Domenico Milano

Sabato 7 marzo 2020.

Trascrizione della testimonianza rilasciata da Domenico Milano, ex VVF Volontario di Rivarolo Canavese, sopravvissuto all'incidente del 1958.



Milano come si viveva a Rivarolo nel 1958. Era un rapporto molto bello perché eravamo tutti amici; ci conoscevamo tutti. Io sono entrato nei VVF con un altro mio amico giovane. La squadra era molto affiatata, come succedeva una volta nelle cittadine dove ci conoscevamo tutti.

Io sono entrato perché il caposquadra di Rivarolo, che era Gindro, mi aveva chiesto di entrare nella squadra e io e questo mio amico, un po' per avventura, sono entrato nel Distaccamento dei Vigili del Fuoco Volontari di Rivarolo.

Qual era il rapporto tra voi colleghi, in un periodo dove ancora si sentivano gli effetti della guerra.

Era un rapporto ottimo perché con la squadra si combinavano sempre delle festuciole organizzate tra noi, specialmente a Santa Barbara che era una festa familiare. Non andavamo neanche nei ristoranti perché costava un po' andare in quei posti lì.

Allora facevamo la questua nelle cascine vicine e con quello che si ricavava facevamo un bel pranzo, normalmente alla trattoria "della Lupa" di Rivarolo perché il gestore della trattoria era un ex vigile del fuoco. Nella

squadra avevamo due elementi: René Sacchi che era poi deceduto nell'incidente del 2 gennaio e Italo Sacchi, suo cugino. Erano due tenori che cantavano in un modo splendido. Difatti ovunque dove andavamo li facevamo cantare ed era meraviglioso ascoltarli.

E il rapporto tra voi e la popolazione di Rivarolo?

Sempre ottimo anche con la popolazione. Quando sono entrato io, avevamo lo SPA 25 C12 che già allora era un'auto d'epoca, e quando uscivamo per qualsiasi intervento, l'autorimessa era in via Ivrea vicino al Municipio, tutta la gente usciva fuori a vederci perché era un po' una comica partire con quella macchina lì.

Com'era Rivarolo in quel periodo?

Era una città come tutte di quel periodo. C'era poco traffico, per fortuna, perché girare con quella macchina lì (la SPA N.d.R.) era un po' un problema perché c'erano solo i freni posteriori e non anche quelli anteriori.

Era una cittadina tranquilla, laboriosa perché c'erano delle industrie come il "cotonificio Valle Susa", che un anno ebbe un incendio enorme e dovettero venire diverse squadre da Torino, perché l'incendio durò due giorni.

Comunque una cittadina dove si viveva a modello d'uomo, non come adesso dove tutto è frenetico e bisogna sempre correre.

Ha qualche ricordo di guerra? Se sentiva cosa accadeva sulla città di Torino, gli sfollati torinesi che arrivavano a Rivarolo.

Mi ricordo che durante la guerra, io avevo 10/11 anni, tutto era molto difficile. Ricordo che c'erano un mucchio di sfollati che arrivavano appunto da Torino. Ricordo che c'era anche a Rivarolo un distaccamento di vigili del fuoco fissi, che avevano tre automezzi, proprio perché il Comando di Torino aveva istituito dei distaccamenti fissi tutt'intorno alla città sui 25/30 chilometri dalla città, che partivano appena iniziavano i bombardamenti e si fermavano alla periferia della città.

Cessato l'allarme andavano in Centrale e da lì li mandavano in tutti i posti dove gli spezzoni incendiari avevano appiccato il fuoco alle case.

Dove si trovava la caserma di Rivarolo durante la guerra?

Sì, ho dei ricordi. La caserma era stata installata in una

Ezio Porello

Mercoledì 12 agosto 2020.

Trascrizione della testimonianza rilasciata da Ezio Porello, ex VVF Volontario di Rivarolo Canavese, sopravvissuto all'incidente del 1958.

Come si viveva a Rivarolo nel 1958. La vita a Rivarolo in quel periodo era buona. Si era come una grande famiglia perché tutti ci conoscevamo. Se capitava una persona estranea al paese, tutti rimanevamo stupiti della presenza di una persona sconosciuta. In paese c'era qualche famiglia bisognosa, ma la maggior parte non aveva grandi problemi di lavoro.

Si viveva molto per strada. Nei cortili c'erano le panche dove la sera i vicini si riunivano a chiacchierare.

Mi ricordo che la prima volta che avevano fatto il Festival di Sanremo con alcune ragazze che abitavano dove abitavo io, in fretta scrivevano i testi delle canzoni per poterle cantare il giorno dopo.

Io abitavo in via Ivrea al 21 e da ragazzino il nostro parco giochi era Piazza San Rocco. Poi quando hanno asfaltato Piazza Chioratti che è la piazza principale, andavamo a giocare a far correre le macchinine. Poi la sera giocavamo a nasconderci e valeva tutta Rivarolo. Si andava in giro e non c'era paura di niente.

Mi ricordo che nel tempo della guerra quando bombardarono il ponte, mia nonna mi portò in cantina perché era pericoloso. Mia nonna e mia zia abitavano in corso

Indipendenza e i tedeschi gli avevano sequestrato la villa. Al primo piano non avevano mandato via gli inquilini perché la maestra

M. era un'avanguardista, mentre mia nonna e mia zia le avevano mandate al secondo piano.

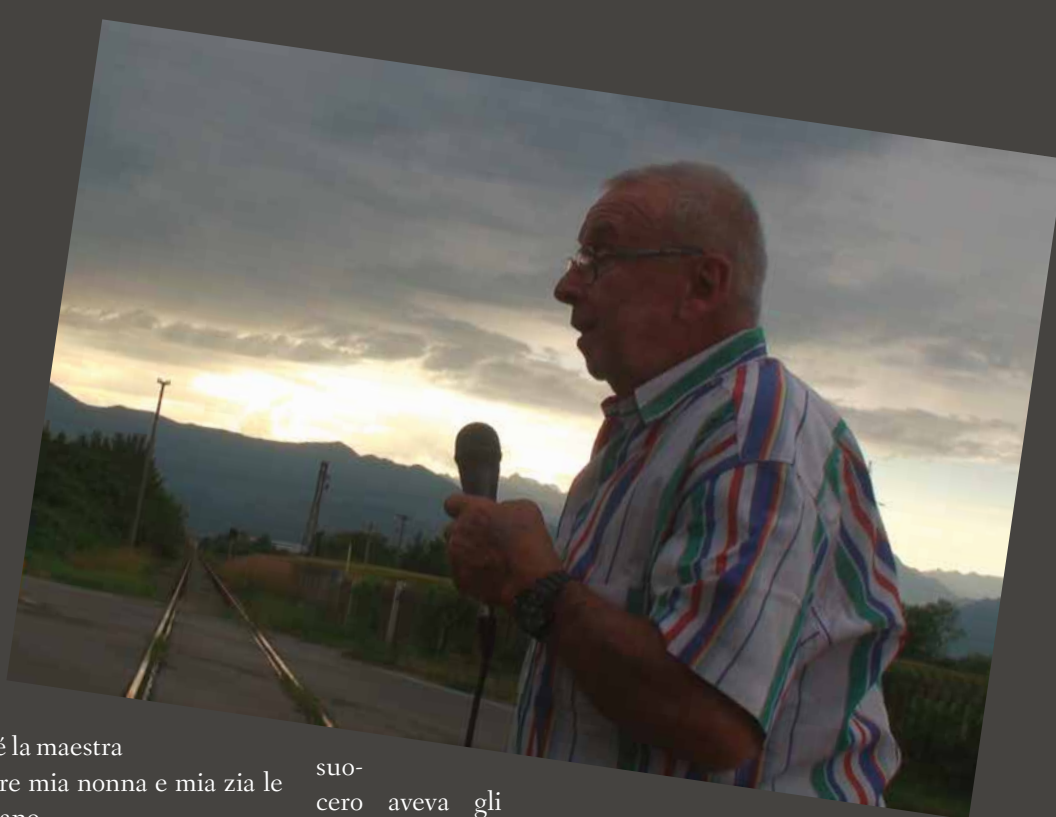
C'erano delle fabbriche che davano da lavorare a moltissimi operai e operaie. C'era il Cotonificio Valle Susa, lo stabilimento più grande con oltre mille dipendenti, e la SALP, dove ho lavorato sino alla pensione, che aveva un massimo di cento dipendenti.

Ricordo che al Valle Susa c'era una squadra che faceva dalle 6.00 del mattino alle 14.00 e un'altra che faceva il turno dalle 14.00 alle 22.00.

C'erano poi tante piccole officine come Bottero, che facendo delle lavorazioni per la Marina Militare, molti suoi dipendenti venivano poi assunti in Marina. Poi c'era la Vesignano che produceva macchinari agricoli.

Praticamente la disoccupazione era inesistente. C'era lavoro per tutti.

Mio padre era autista e aveva un garage a Rivarolo però siccome in paese c'erano solo tre macchine, dopo che ha sposato mia madre, si è messo a fare il macellaio perché suo



suo-
cero aveva gli
allevamenti.

Poi cambiò ancora lavoro per diventare direttore della fornace di Valperga, sulla strada per Busano, la cui proprietà era della Fornaci Riunite di Torino, infatti fu il suo ultimo lavoro quando ebbe l'incidente.

La fornace venne impiantata proprio lì, perché lì c'era la terra ottima per fabbricare i coppi, le tegole.

Ha qualche ricordo di guerra? Sentiva cosa accadeva sulla città di Torino.

La sera guardavamo il cielo e vedevamo gli aerei che andavano sopra Torino. Mia mamma ed io eravamo preoccupati perché mio padre ha fatto tutti i bombardamenti di Torino, soprattutto quando stava via per alcuni giorni a causa degli interventi prolungati. Però alla fine per fortuna è sempre ritornato a casa.

Hanno bombardato il ponte di Rivarolo (il ponte sul fiume Orco N.d.A.), solo che hanno sbagliato perché una



simone
simone top
per saperne di più

ph. AttimoFotoGrafico®