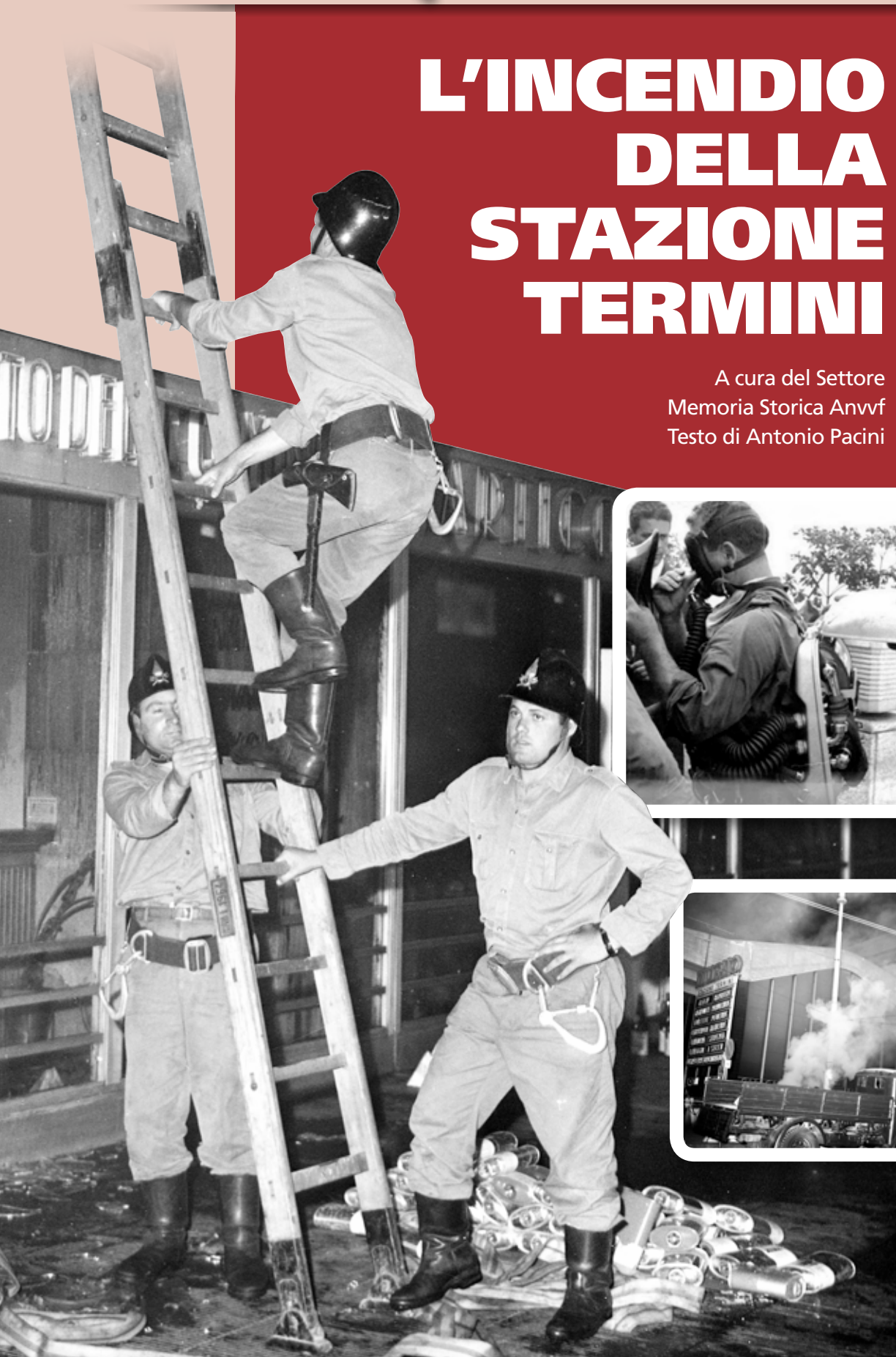




L'INCENDIO DELLA STAZIONE TERMINI

A cura del Settore
Memoria Storica Anvvf
Testo di Antonio Pacini



L'INCENDIO DELLA STAZIONE TERMINI

Cronaca del tragico evento che nel 1967
mise in ginocchio il terminal della Capitale

Era una giornata di inizio estate, operativamente piuttosto tranquilla per il Comando di Roma quella che stava trascorrendo quel 29 giugno del 1967 festività dei SS. Pietro e Paolo, punteggiata solo da alcuni interventi per incendi di sterpaglie di modesta entità, e da interventi tipici delle giornate festive: danni d'acqua per qualche rubinetto rimasto aperto, aperture di porte per dimenticanza o perdita di chiavi, qualche trasporto di infermi – che a quei tempi, prima dell'istituzione del Servizio Sanitario Nazionale, i Vigili del Fuoco assieme alla Croce Rossa assicuravano alla città – fino a quando, poco dopo le 15,30, sulla consolle della sala operativa di via Genova cominciarono, una dopo l'altra, ad accendersi le spie d'allarme e a squillare i telefoni delle chiamate di soccorso per segnalare un incendio nei locali della Stazione Termini. Le prime segnalazioni furono quelle di un Brigadiere dei Vi-

gili del Fuoco del Comando di Palermo, in licenza a Roma, e di alcuni Allievi vigili che frequentavano il 7° Corso presso le Scuole Centrali Antincendi di Capannelle che, transitando nella galleria di testa della stazione, avevano notato del fumo risalire dalle scale che conducevano al piano sottostante l'atrio principale, occupato da locali ricettivi e da esercizi commerciali, dove c'era l'ingresso alla metropolitana. Comunicarono alla sala operativa che erano scesi

per verificare la situazione e che, avendo constatato che il piano interrato era invaso dal fumo, si erano preoccupati di far allontanare le persone ancora presenti in alcuni dei locali e che avevano soccorso anche una ragazza svenuta.

Il nuovo moderno complesso della Stazione Termini, realizzato nell'immediato dopoguerra e inaugurato nel 1950, al fine di dare il necessario confort, in linea con le grandi stazioni del nord e delle altre nazioni, fu dotato infatti di vari servizi per i viaggiatori, alcuni po-





sizionati in superficie all'interno della grande galleria di testa e altri al piano interrato, a quota -4, sotto il grande salone della biglietteria e in parte sotto il piazzale a questa antistante.

Al piano interrato, in particolare, nella parte sottostante il grande salone, c'erano l'albergo diurno della Casa del Passeggero, il grande magazzino di vendita di abbigliamento e arredo della casa SOMMER, un grande negozio di giocattoli e attrezzature sportive, una decina di negozi di vario genere, il museo ferroviario con il grande plastico Minucciani, il deposito bagagli e, nella parte sottostante il piazzale, il rettilario e piccolo zoo tropicale del prof. Angelo Lombardi *l'Amico degli animali*. Il piano fu poi raccordato, nel 1955, con la stazione del primo tratto Termini- Eur della linea B della metropolitana; tale sistemazione cambierà successivamente con gli ampliamenti e le sostanziali modifiche apportate con l'entrata in servizio della linea A Cinecittà-Ottaviano

della metropolitana, nel 1980, con il prolungamento della linea B, nel 1990, e, soprattutto, con il rinnovamento effettuato per il Giubileo del 2000.

L'INVIO DELLE PRIME SQUADRE D'INTERVENTO

Dalle prime comunicazioni giunte e dalla conoscenza dei luoghi, tutto portava a pensare che si fosse sviluppato un incendio in uno degli esercizi commerciali chiusi per la giornata festiva, pertanto da via

Genova furono inviati sul posto la prima e la seconda squadra di partenza, un'autobotte, il carro autoprotettori e il Funzionario di prima Guardia.

Le squadre, giunte sul posto dopo pochi minuti, costatarono che il fumo risalente dal piano interrato si era notevolmente intensificato e diffuso nei soprastanti ambienti, e che cominciava a saturare sia la galleria di testa della stazione sia il grande salone della biglietteria. Così, per accelerare i tempi d'intervento, entrarono con i mezzi direttamente nella



Stazione **Termini**



A sinistra, la Stazione Termini prima dell'incendio, dall'alto in basso e da sinistra a destra: il "dinosaurio", la pensilina, il negozio di giocattoli, l'albergo diurno, la metropolitana, il salone della biglietteria, la galleria di testa



Le squadre, giunte sul posto dopo pochi minuti, costatarono che il fumo risalente dal piano interrato si era notevolmente intensificato e diffuso nei soprastanti ambienti



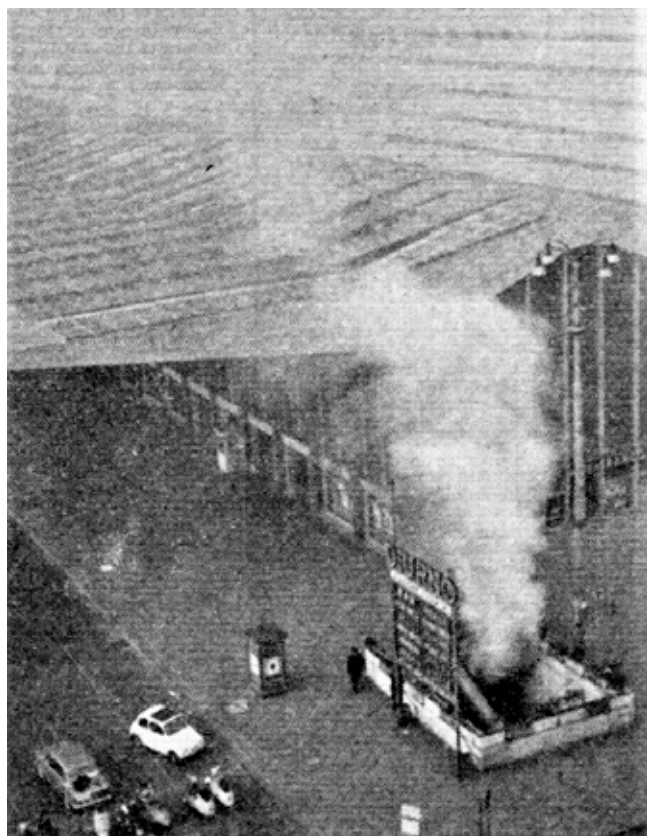
galleria di testa portandosi in prossimità delle scale centrali di accesso al piano interrato, poste a una settantina di metri dagli ingressi esterni. Iniziarono subito a fare una ricognizione completa dei locali con lo scopo di accertarsi che non vi fossero ancora presenti persone, dato che al momento della segnalazione i colleghi avevano detto che, pur avendo provveduto a far uscire le persone che si trovavano ancora all'interno dell'albergo e di un negozio, non avevano potuto spingersi oltre per individuare il focolaio d'incendio perché il fumo si faceva sempre più denso e si andava rapidamente espandendo. Da questa ricognizione risultò che effettivamente tutte le persone erano sfollate dal piano, mentre ancora un discreto numero stazionava nell'atrio della stazione della metropolitana al piano inferiore, ancora in condizioni di normalità visto che la metropolitana era in esercizio. Portato a conoscenza il personale della stazione delle condizioni d'intransitabilità degli ambienti superiori, furono date disposizioni di allontanare quelle persone con il primo convoglio in transito e di sospendere poi il servizio.

Nel frattempo, il fumo sempre più denso aveva pervaso l'intero piano, così da rendere necessario l'impiego di maschere e autoprotettori; anche la temperatura era salita rapidamente, così costante in tutto il piano da non poter far individuare un preciso punto di origine dell'incendio.

In alto, il salone della biglietteria e la galleria di testa invasi dal fumo; sopra, autopompe nella galleria di testa

LE PRIME IPOTESI SULLE CAUSE

Il fatto che i punti d'innesco della combustione, che cominciavano a evidenziarsi per la completa oscurità a seguito dell'interruzione del circuito di illuminazione, fossero sparsi qua e là all'interno di ambienti diversi e distanti tra loro, fece in un primo tempo pensare a una possibile azione dolosa (era il periodo in cui si stavano intensificando gli attentati, anche nelle sedi ferroviarie, perpetrati in Alto Adige) tanto da far accorrere in gran numero le Forze dell'Ordine, compresi il Questore e il Comandante della Legione dei Carabinieri. La constatazione poi



In alto, l'orologio bloccato dall'interruzione della corrente; sopra, le operazioni nella galleria di testa; a sinistra, il fumo fuoriuscente dalla scala dell'albergo diurno

analoga a quella del piano sottostante il salone della biglietteria si era venuta a creare anche nei locali del Centro immigrazione e assistenza religiosa, anch'essi ubicati al piano interrato ma nella parte sottostante la galleria di testa, senza alcuna comunicazione con gli altri e con un proprio accesso indipendente in testa alla banchina del binario n. 32. Tra l'altro, c'è anche il succedersi di chiamate che segnalavano fuoriuscite di fumo dalle grate dei marciapiedi sui due lati di via Giolitti e via Marsala, che nulla avevano a che vedere con i locali sottostanti il salone della biglietteria, e perfino dagli accessi al deposito di smistamento delle Poste nel sottopassaggio di Santa Bibiana.

che alcuni di quei locali erano chiusi e che altri erano sorvegliati, fece accantonare tale ipotesi e prospettare la possibilità che causa e luogo di sviluppo dell'incendio fossero diversi da quelli supposti in un primo tempo e, come seconda ipotesi, prese corpo quella del corto di motore di una delle scale mobili. A escludere però quest'ultima, c'è il fatto che la superficie interessata è ben più ampia di quella immaginata; c'è poi la constatazione che una situazione

Immediata fu pertanto la decisione di rafforzare l'apparato di soccorso mediante l'invio di uomini e mezzi fatti affluire dalla sede centrale e da tutti i distac-



Con il rapido aumentare della temperatura, i punti d'innescio della combustione cominciarono a diventare sempre più numerosi

camenti urbani e, via via con l'evolversi della situazione, dai distaccamenti di provincia, dalla Colonna Mobile Centrale, allora ancora accasermata presso le Scuole Centrali Antincendi, e, infine, anche dagli altri comandi della regione, fino a raggiungere un apparato complessivo di circa 500 uomini e 100 automezzi operanti a rotazione, che circondarono da ogni lato l'edificio di testa della stazione.

Sul posto si portarono immediatamente i Funzionari in turno di guardia e a seguire anche tutti gli altri, non appena rintracciati e resi edotti dell'intervento in atto. Portati a conoscenza della situazione, intervennero anche il Comandante provinciale di Roma Ing. Fabio Rosati e il Vicecomandante Ing. Antonio Stella, il Comandante della Colonna Mobile Centrale Ing. Franco Silvestrini, e più tardi l'Ispettore regionale Ing. Giuseppe Oriani, il Capo del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco ing. Eduardo Colangelo e il Direttore Generale dei Servizi Antincendi Prefetto Giuseppe Migliore.

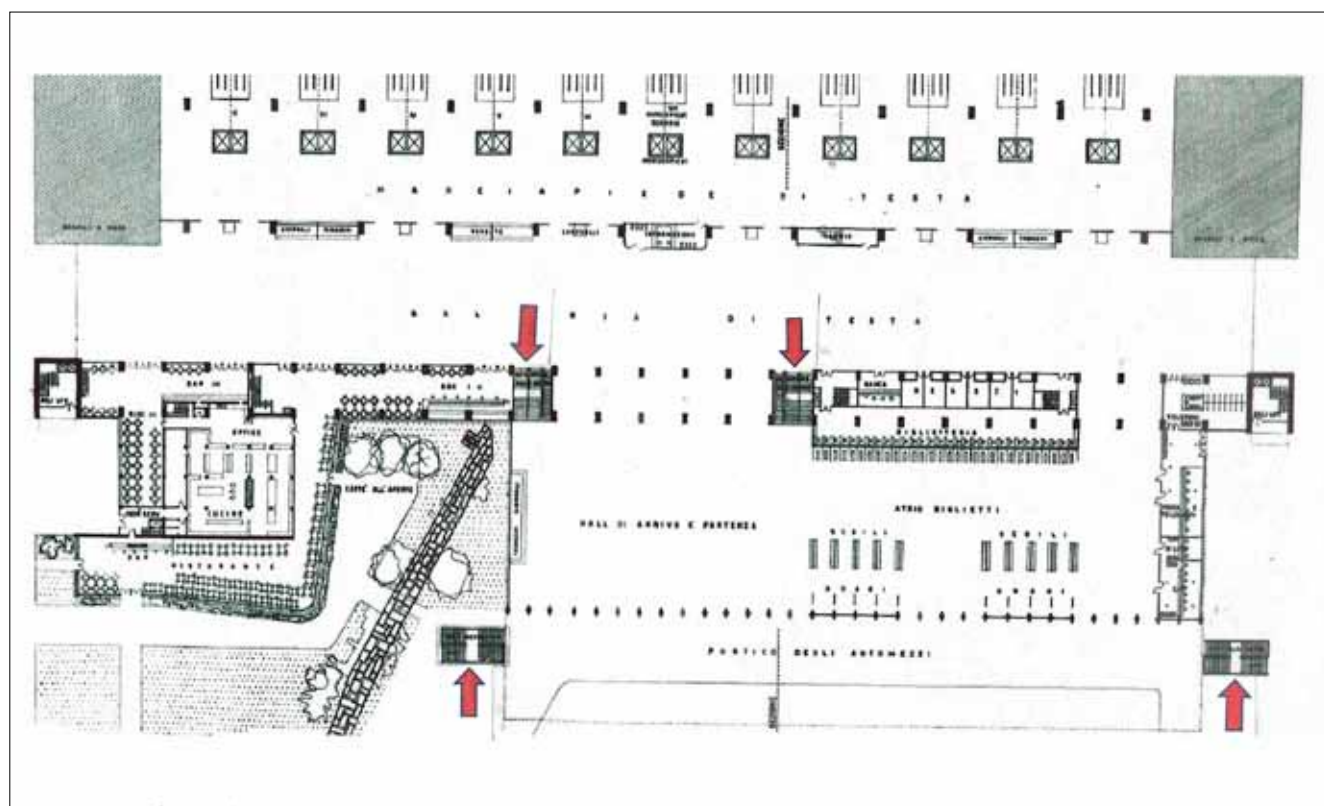
Sopra, la preparazione degli autorespiratori; sotto, l'immissione d'acqua nel vano motore della scala mobile



L'EVOLUZIONE DELL'INCENDIO

Con il rapido aumentare della temperatura, i punti d'innescio della combustione cominciarono a diventare sempre più numerosi, interessando ogni tipo di materiale combustibile ed estendendosi in zone sempre più vaste, fino a evolversi in un vasto incendio interessando tutti i 2.500 metri quadri del piano interrato.

L'evoluzione dell'incendio cominciò a manifestarsi in modo evidente anche all'esterno della stazione; ininterrotte colonne di fumo ormai s'innalzano dalle due scale esterne di accesso al piano interrato e ai due lati della facciata alle estremità opposte del-



la galleria di testa. Lo spettacolo che si vede da Piazzale dei Cinquecento comincia a farsi impressionante e ad attrarre le persone dal circondario, l'innalzarsi poi delle colonne di fumo fino a rendersi visibili da più parti della città, e il rapido diffondersi della notizia che la stazione stava bruciando, attirò nella piazza migliaia di curiosi che devono essere arginati da un fitto cordone di Forze dell'Ordine.

La situazione da affrontare si presentava difficile, anche se l'incendio non ebbe mai una forma violenta ma uno sviluppo progressivo caratterizzato da una forte emissione di fumo e calore ma con scarsi effetti visivi, in ragione del contenuto apporto di ossigeno proveniente solo dalla sottostante galleria della metropolitana; le fiamme, specie dal piano terreno, non erano visibili e non si era quindi in grado di accertare il luogo esatto dei focolai.

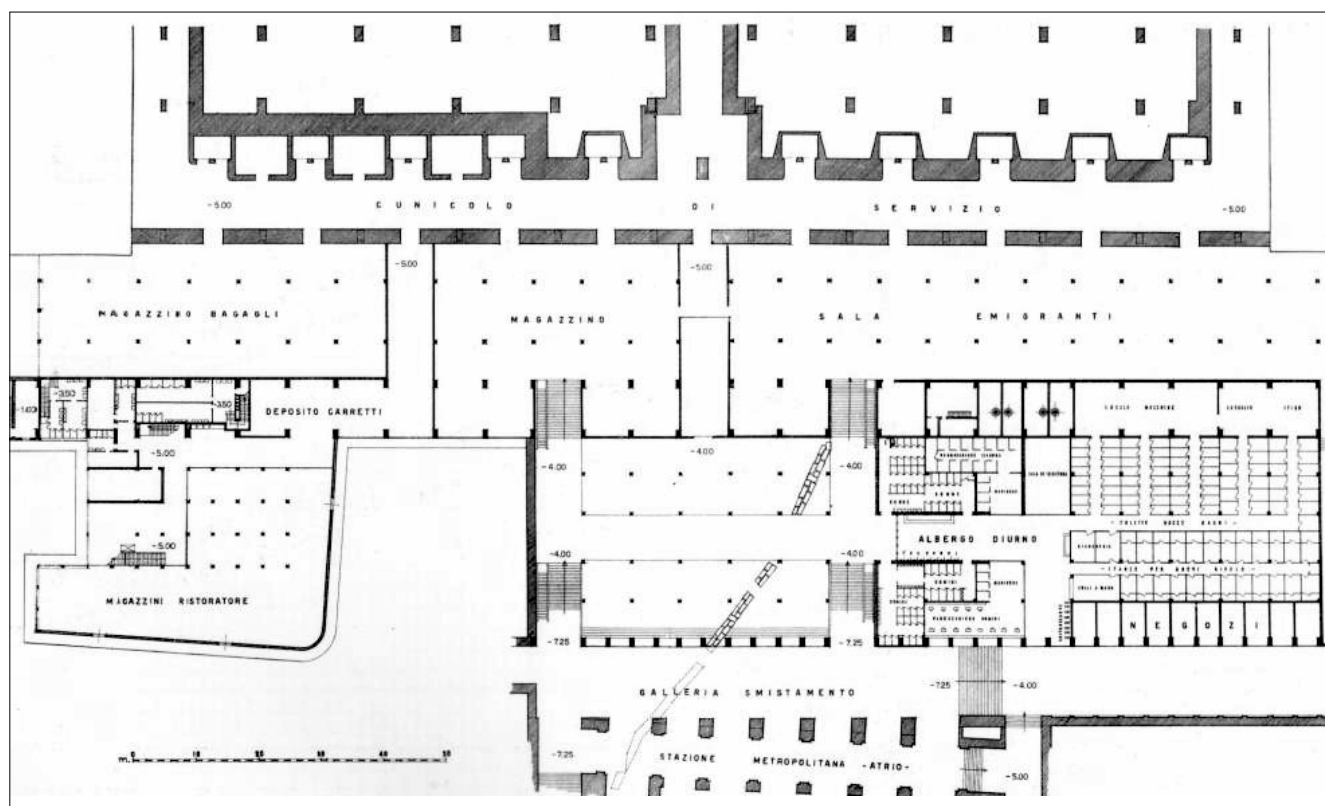
I punti d'ingresso al piano interrato per aggredire l'incendio erano limitati: due interni, costituiti dalle due scale di accesso dalla galleria di testa, e due esterni costituiti, uno dalla scala di accesso all'albergo, sul lato di via Giolitti, e l'altro dalla scala adducente alla galleria di smistamento della metropo-

La planimetria del piano terra, le frecce indicano gli accessi all'interrato destra sezione

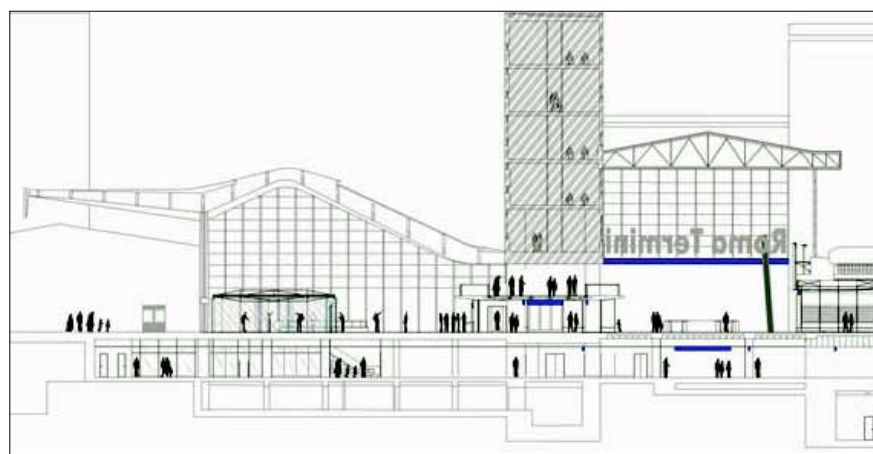
litana, posta in prossimità dei resti delle mura Serviane sul lato di via Marsala. Solo da questi fu possibile disporre una marcia concentrica di avvicinamento ai focolai, manovra non facile perché, oltre alla massa compatta del fumo, anche il calore eccezionale che investiva i vigili che abbordavano le scalinate finiva per ostacolarne sensibilmente la penetrazione nel sottosuolo.

Le condizioni ambientali, aggravate anche dal buio totale per la mancanza di energia elettrica, costringevano gli uomini a operare indossando gli autoprotettori, procedendo in fila indiana, legati con cordino di sicurezza e con l'ausilio di torce elettriche, rendendo l'avanzamento improbo e lento, punteggiato da un continuo ricambio di uomini, data l'impossibilità di resistere per più di venti minuti in quella situazione; inoltre, la distanza intercorrente tra i punti di immissione non era breve, calcolabile intorno all'ottantina di metri.

Seppur lento, l'attacco fu però portato avanti in modo massiccio con l'impiego di decine di lance da incendio, azionate contemporaneamente dalle varie squadre, che riversarono tonnellate d'acqua nei locali. La galleria di testa, il salone della biglietteria e



Sopra, la planimetria del piano interrato; a sinistra, la sezione dell'ingresso della stazione

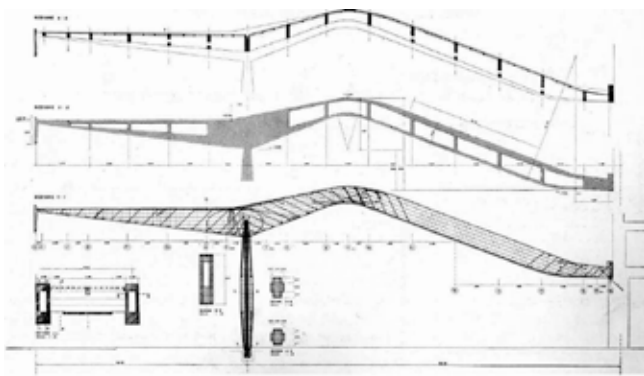


il piazzale antistante furono invasi da decine di condotte di canapa che, partendo dalle autopompe attestate intorno all'edificio di testa della stazione, s'infiltravano nelle scale di accesso al sottosuolo per alimentare le lance; la quantità d'acqua prelevata dagli idranti di zona fu tale da far scendere rapidamente la pressione dell'intero acquedotto cittadino e rendere

La quantità d'acqua prelevata dagli idranti di zona fu tale da far scendere rapidamente la pressione dell'acquedotto cittadino

quasi inservibili quelli intorno la stazione, per cui fu necessario fare ricorso alla spola delle autobotti per il prelevamento da altre zone. Fu anche richiesto il contributo dell'ACEA, che organizzò un servizio di autobotti per il trasporto dell'acqua prelevata da prese di un acquedotto diverso dalla zona di Piazzale Flaminio; le migliaia di litri d'acqua versate, scendendo come una cascata lungo la scala di accesso alla metropolitana, si riversarono nella sede dei binari, che assunse l'aspetto di un autentico ruscello che





In alto, i vigili si disintossicano bevendo latte. Sopra la struttura del "dinosaurio", la pensilina frontale della stazione Termini. A sinistra, vigili indossano gli autorespiratori; l'accesso al piano interrato; un vigile stremato dalla fatica

defluiva lungo la galleria verso le stazioni limitrofe, fino a raggiungere, secondo alcune testimonianze, quella della Piramide.

Nonostante questo massiccio attacco, a causa della esiguità delle vie di sfogo, che non consentivano un rapido smaltimento del fumo e del calore, i prodotti della combustione e la temperatura continuarono a mantenersi per diverse ore su valori elevati. Il fumo denso e nero che fuoriusciva dalle due scale interne alla galleria di testa invase e saturò rapidamente sia questa che il salone della biglietteria, rendendo l'aria irrespirabile e di conseguenza difficoltosa la permanenza anche in questi luoghi, per cui fu necessario procedere alla rottura di parte delle grandi vetrate poste a chiusura delle estremità della volta della galleria e di quelle sul prospetto della stazio-

ne per facilitarne lo smaltimento. Il calore cominciò a essere avvertibile attraverso il solaio di cemento armato, e nel salone della biglietteria cominciarono a prodursi paurosi rigonfiamenti e distacchi del manto di gomma che ricopriva il pavimento.

L'EVOLUZIONE DELL'INTERVENTO

A destare preoccupazione c'era anche il fatto di non riuscire ancora ad avere chiaro il quadro della situazione dei luoghi in cui si stava operando, sia per l'indisponibilità di planimetrie, sia per le poche notizie che si erano potute raccogliere sulla parte sotterranea della stazione non aperta al pubblico. I responsabili tecnici delle operazioni si erano ormai convinti che l'incendio si era certamente originato a un livello più profondo del primo piano interrato, in locali dei quali però non si era potuto accedere per mancanza d'indicazioni sulle vie di accesso sostitutive dei montacarichi situati in testa ai binari, inutilizzabili per mancanza di energia elettrica. La preoccupazione era destata soprattutto dal fatto che si temeva una compromissione statica delle strutture portanti per le alte temperature raggiunte nella parte interessata dall'incendio, nella quale s'innalzavano anche i 33 alti pilastri di appoggio delle imponenti e sinuose travi della copertura, identificata dai romani come "il dinosaurio".

Fu solo nel tardo pomeriggio, quando la prolungata ascesa di fumo e calore consigliò una verifica e la tenuta sotto controllo degli ambienti soprastanti la biglietteria, che la squadra incaricata della verifica poté scendere nel primo interrato della zona aperta al pubblico, accedendo, attraverso il deposito carrelli, al deposito bagagli e ai cunicoli dei servizi.

Fu così possibile constatare che le condizioni ambientali del piano, seppur anche qui contrassegnate dalla presenza di abbondante fumo e da valori della temperatura abbastanza elevati, erano meno proibitive di quelle della parte aperta al pubblico, tanto da consentire al personale di effettuare una sommaria esplorazione, munito di sole maschere, che portò a escludere la presenza di focolai d'incendio e, soprattutto, a rilevare che la maggior parte del fumo risaliva da una scala che scendeva a piani inferiori di cui fino allora non si aveva avuto alcuna cognizione. Nel mentre, alcuni tecnici, venuti a conoscenza dell'evento, si erano messi a disposizione, fornendo le prime informazioni sulla presenza di due ulteriori piani interrati, riservati agli impianti e alle apparecchiature a servizio degli edifici della stazione, e, sulla base di queste, fu decisa una immediata verifica della loro situazione.

Stazione **Termini**





L'opera d'intervento, coordinata da un Funzionario, fu affidata a due squadre, attrezzate per lo spegnimento di eventuali incendi e a operare in ambienti pervasi da fumi; tuttavia, per l'angustia delle vie d'accesso e per operare in condizioni di sicurezza si decise d'impegnare una sola squadra alla volta.

La prima squadra scesa riuscì a effettuare, pur in condizioni di difficile praticabilità, una prima ricognizione di almeno una parte del secondo piano interrato, rilevando in questo valori più alti della temperatura rispetto al piano superiore e evidenti trac-

ce di una combustione ma di non rilevante entità e a lento sviluppo. Non avendo rintracciato processi di combustione ancora in atto, limitò la sua opera al raffreddamento, tramite getti d'acqua, delle strutture e dei macchinari della zona più prossima alle scale, per rendere più agevole il transito verso il terzo piano interrato della seconda squadra.

E proprio durante questa seconda fase furono acquisiti i primi indizi per la formulazione di un'ipotesi sull'origine dell'incendio e sulla sua rapida diffusione.



Sopra, la centrale di condizionamento al terzo piano interrato e le condotte di ventilazione bruciate e crollate. A sinistra, il deposito dei bagagli



LE CAUSE DEL DISASTRO

Nei locali del terzo interrato, pur in condizioni ambientali molto simili a quelle del secondo, furono infatti rinvenuti alcuni piccoli incendi ancora in atto, tali da non destare preoccupazioni dal punto di vista del loro contenimento ma molto significativi per il loro posizionamento e per i materiali interessati: la collocazione infatti era interna ai locali degli impianti

di aerazione e a bruciare erano le condotte di distribuzione, realizzate con pannelli di faesite.

Sulla base di questo, si cominciò a prospettare la possibilità che a determinare l'incendio sviluppatosi nel piano sottostante il grande salone della biglietteria potesse essere stato il calore sviluppatosi nella combustione avvenuta nei locali degli impianti del terzo piano interrato, diffusosi tramite le condotte di ventilazione. Tale ipotesi si consolidò poi in base ad altri elementi rilevati in un successivo e più approfondito sopralluogo eseguito dopo che fu finalmente possibile disporre delle planimetrie dei locali e a seguito della constatazione che l'unica parte della galleria a essere rimasta indenne dalle fiamme era quella dove era situata la Cappella, i cui locali si avvalevano di un impianto autonomo di aerazione. La causa fu poi confermata definitivamente nella perizia affidata dalla Magistratura a una commissione di Professori dell'Università di Roma, che localizzò come punto di sviluppo dell'incendio, attribuendone la probabile causa a un corto circuito, i locali dove erano collocati gli strumenti di controllo dei condizionatori d'aria. Furono dunque le canalizzazioni estesissime del condizionamento dell'aria a permettere al fuoco di propagarsi in locali del tutto diversi da quelli in cui ebbe origine e a estendersi in maniera del tutto incontrollabile; l'incendio ebbe poi il suo massimo sviluppo nel piano sottostante il grande salone della biglietteria perché in questo trovò i valori più alti del carico d'incendio e di ossigenazione.

L'acquisita conoscenza della distribuzione plano-altimetrica degli ambienti ubicati ai piani più profondi



Alcune fasi dell'intervento e i cavi bruciati sotto l'imbocco di una condotta di areazione

loro forze nell'estinzione degli ultimi focolai nella zona dei grandi esercizi commerciali, dov'era stata accumulata la maggior quantità di materiale combustibile: anche se in quel momento la situazione poteva considerarsi ormai sotto controllo, le operazioni d'intervento proseguirono ancora per diverse ore, per l'individuazione

della stazione e dello schema strutturale, la localizzazione in questi dell'origine dell'incendio e la prima valutazione fatta delle conseguenze che lo sviluppo di questo aveva avuto in questi, consentirono di fare una valutazione abbastanza ottimistica riguardo a una seria compromissione delle strutture portanti e quindi la prosecuzione degli interventi in atto in condizioni di maggiore tranquillità.

LA RESA DEL FUOCO

L'azione centrale d'intervento per lo spegnimento dell'immane incendio interessante il piano sottostante il grande salone della biglietteria, portata avanti, in contemporanea, da otto squadre con una marcia di avvicinamento concentrico – resa lenta dalla grande quantità di materiale da smassare, dal continuo ricambio degli uomini per le proibitive condizioni ambientali e dall'esigenza di procedere dietro verifica costante delle condizioni di sicurezza – proseguì per tutta la notte e ebbe il suo culmine alle dieci del mattino, con il ricongiungimento delle squadre operanti e il concentramento delle

dei numerosi focolai minori, difficili da scoprire e la loro completa eliminazione e si poterono considerare concluse alle ore 18,00 del giorno 30, dopo oltre 26 ore dal loro inizio.

Il Comando di Roma fu comunque impegnato anche per tutta la giornata successiva; il personale operativo per continuare lo smassamento dei cumuli di materiale combusto e rimuovere le sovrastrutture, i rivestimenti e gli intonaci rimasti pericolanti; i Funzionari tecnici, guidati dall'Ispettore regionale dal Comandante e dal Vicecomandante, per le ultime verifiche strutturali e ambientali finalizzate ad accertare la sussistenza di condizioni di sicurezza adeguate a consentire l'accesso ai locali alle commissioni nominate per l'effettuazione dei successivi accertamenti.

L'INTERVENTO DELLE AUTORITÀ

Anche il Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat si recò alla stazione Termini mentre l'incendio era ancora in corso e, accompagnato dal Sottosegretario all'Interno Remo Gaspari e dal Ministro dei Trasporti Oscar Luigi Scalfaro, s'inoltrò fin dove era possibi-

Stazione **Termini**



Pagina a fianco, i danni riportati dall'albergo diurno e dai negozi del primo piano interrato.

A destra, il Ministro dei Trasporti Oscar Luigi Scalfaro durante l'intervento accompagnato dal Vicecomandante ing. Stella.

Sotto, il comandante dei Vigili del Fuoco di Roma ing. Rosati accompagna nel sopraluogo il Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, il Ministro dei Trasporti Scalfaro e il Sottosegretario all'Interno Remo Gaspari.

Sotto a destra, il Presidente del Consiglio Aldo Moro ringrazia i soccorritori



le, fra le squadre dei Vigili del Fuoco che si alternavano nelle gallerie. A riceverlo fu il Direttore Generale dei Servizi Antincendi, Prefetto Migliore, che gli illustrò la situazione e le misure adottate. Il Presidente s'intrattene cordialmente con i vigili ed ebbe per loro parole di grande elogio: "...per la loro opera che ha consentito di evitare danni alle persone, di contenere le conseguenze materiali dell'incendio e di assicurare il regolare funzionamento dei servizi ferroviari". Il Presidente del Consiglio Aldo Moro, fuori sede al momento dell'incendio, si recò sul luogo il giorno successivo e, accompagnato dal Ministro dei Trasporti e da vari Funzionari, volle prendere diretta visione delle conseguenze dell'incendio visitando i sotterranei devastati dal fuoco; al termine della visita ha espresso il suo vivo elogio per l'opera svolta dai Vigili del Fuoco.

Del generoso slancio dei Vigili del Fuoco, che lavorando con efficienza e sincronia hanno contenuto le

già gravissime conseguenze del disastro della Stazione Termini, è autorevole testimonianza il telegramma inviato dal Ministro dei Trasporti Scalfaro al Ministro dell'Interno Paolo Emilio Taviani, di seguito integralmente riportato: *"Desidero porgere al tuo Ministero il più vivo grazie da parte mia e dell'azienda delle Ferrovie dello Stato. Ciò che i Vigili del Fuoco hanno fatto con sacrificio veramente eccezionale, ciò che hanno fatto per l'ordine pubblico la pubblica sicurezza e i Carabinieri merita il più vivo elogio. Sono stato per gran parte della notte presente alla loro opera e mi sentivo e mi sento commosso per così grande esempio di attaccamento al dovere, di dedizione e di luminosa testimonianza nei valori umani. Sarò grato se vorrai esprimere una particolare parola di ringraziamento al Direttore Generale Migliore, ai suoi diretti collaboratori, al Comandante dei Vigili del Fuoco di Roma, nonché al Comandante della Legione dei Carabinieri e al signor Questore. Con viva cordialità"*.

IL VIGILE DEL FUOCO

RIVISTA UFFICIALE DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO
DEL CORPO NAZIONALE
WWW.ANVVF.IT

Supplemento online
Anno IV n. 3/2023

Registrazione Tribunale di Roma
n. 197 del 02/12/2015
Iscrizione al ROC n. 26136/2016

Direttore Responsabile
Andrea Pucci

Editore

Editoriale Idea Srl
Via A. Gandiglio, 81 - 00151 Roma
Tel. 06 65797535 - Fax 06 65741338
www.editorialeidea.it
info@editorialeidea.it

Pubblicità

Alessandro Caponeri
caponeri@editorialeidea.it

Abbonamenti

Per tutti i Soci ANVVF
l'abbonamento è compreso
nel costo della tessera annuale.
Nessuna azienda è stata autorizzata
alla raccolta degli abbonamenti.

Pubblicato a marzo 2023

A cura del Settore Memoria Storica Anwf
Testo di Antonio Pacini
Foto dell'Archivio storico VVF