



LA TRAGEDIA AL LAGO

La tragedia causata da una somma di fattori: le ganasce avrebbero dovuto chiudersi subito bloccando l'impianto. La cabina è scivolata a valle per 30 metri e poi si è schiantata: "I pochi testimoni hanno udito un sibilo fortissimo"

Indagini sullo strappo alla fune traente

Il freno di sicurezza non ha funzionato

L'INCHIESTA

IVAN FOSSATI
STRESA

La fune, per i gestori degli impianti di risalita, è la certezza. Quella che non si spezza mai. I protocolli di sicurezza comunque contemplano anche questo scenario e prevedono contromisure per evitare incidenti come quello avvenuto ieri a Stresa. La tragedia nasce quindi dalla somma di due malfunzionamenti. La fune traente (quella che materialmente porta a monte la cabina) si è strappata e su quella portante non è scattato l'impianto di sicurezza. Le ganasce avrebbero dovuto chiudersi subito, bloccando l'impianto.

Invece la cabina con quindici persone a bordo (con le restrizioni Covid la capienza si è dimezzata e non è prevista la presenza del conduttore), che era arrivata a poco più di cento metri dal Mottarone, si è trovata senza forza trainante e ha iniziato a scivolare indietro, verso il Lago Maggiore, senza controllo.

Una manciata di secondi

con la forza di gravità, il tempo di scavalcare in corsa libera un pilone, e subito dopo si è schiantata. Il volo è stato inizialmente di una trentina di metri, poi la cabina ha rotolato fino a bloccarsi tra due alberi. Cinque corpi senza vita sono stati trovati all'interno, gli altri sbalzati in un raggio di decine di metri.

«I pochi testimoni hanno udito un sibilo fortissimo» racconta il sindaco di Stresa Marcella Severino. Quel sibilo è una frustata micidiale, una fune pesantissima che si sfilava e picchiava contro il terreno. Alle 12,30 c'era tanta gente anche sui sentieri che disegnano tornanti panoramici sotto i piloni. Fosse passato qualcuno in quel momento, non si sarebbe salvato.

Ma come può succedere? «Non esiste un perché - prova a ricostruire uno storico gestore di impianti a fune, Giovanni Bertolo -. La fune non si rompe, quella volta sul Monte Bianco era sembrato un caso eccezionale». Era il 1994, ventisette anni dopo è successo ancora. Quella volta era stata la portante, ora la traente.

A differenza degli impianti, che hanno una vita tecnica ben determinata con revisioni

generali ogni 20 anni fino al 60° (poi decennali, ma generalmente non arrivano a tanta longevità), per le funi sono le verifiche a stabilire quando vanno sostituite, con spese di centinaia di migliaia di euro. Prima i controlli sono più dilatati, poi diventano annuali. Ci sono ditte specializzate che fanno una sorta di radiografia al cavo metallico. Viene mappato il grado di usura dei singoli fili. Una verifica precisa, ma non infallibile. C'è un piccolo buco nero, svela a mezza voce un esperto: non sempre si arriva all'anima della fune, che ha un diametro variabile dai 3,5 ai 5 centimetri. Ma l'eventuale danno non dovrebbe portare a una lacerazione completa.

E il freno d'emergenza che non ha funzionato? Questo è il secondo mistero. Si tratta di morse che stringono il cavo. La «pinza» è aperta quando l'impianto è in movimento per consentire alla cabina di scorrere, è chiusa quando ad esempio è in stazione. «Per spiegarci in modo semplice - analizza Bertolo -, non è un sistema che entra in funzione solo quando ci sono problemi, è continuamente attivo se la cabina è ferma. Dunque il test è il normale utilizzo. E in caso di caduta li-

bera c'è un sensore che determina il blocco istantaneo».

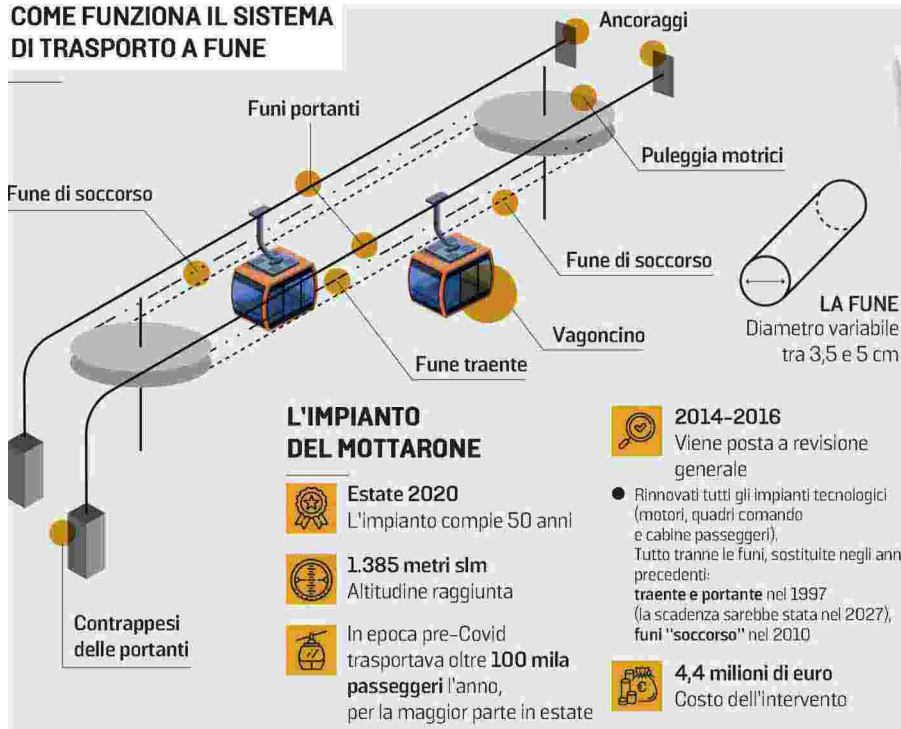
La responsabilità del buon funzionamento è innanzitutto del rappresentante legale (qui il gestore è privato, la società Ferrovie del Mottarone, mentre la proprietà è della Regione), poi a cascata dell'ingegnere con la qualifica di direttore di esercizio e dell'azienda che ha certificato i controlli.

Tra i compiti del direttore di esercizio c'è il dialogo con la Motorizzazione, che è il «soggetto controllore», l'ente che veglia sugli impianti a fune. Si fanno verifiche, anche a sorpresa, e ogni prova ispettiva è seguita da un verbale che certifica la regolarità. E che ora la magistratura analizzerà nei dettagli. La fune è una treccia, costituita da trefoli, ognuno dei quali contiene tanti fili di metallo. L'usura è data non solo dal tempo, ma anche dalle costanti torsioni e flessioni a cui il cavo è sottoposto. E la scansione elettronica è prevista proprio per verificare che vada tutto bene. Sull'impianto frenante, e sui sensori d'emergenza, i controlli sono invece più costanti. «Pensate al check che fa un pilota d'aereo ogni volta prima del decollo, ecco siamo su quei livelli» ricostruisce l'esperto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La struttura è gestita da un privato (Ferrovie del Mottarone), la proprietà è regionale

COME FUNZIONA IL SISTEMA DI TRASPORTO A FUNE



I PRECEDENTI



1
Monte Bianco 1961
Il cavo portante della funivia tra Punta Helbronner e l'Aiguille du Midi viene tranciato da un cacciabombardiere francese. Precipitano 3 cabine: 6 morti



2
Champoluc 1983
Nella località sciistica della Valle d'Aosta precipitano nel vuoto tre cabine dell'ovovia che porta al Crest: muoiono 11 persone, salvo un bimbo di 9 anni



3
Cermis 1998
Un aereo militare americano vola basso e trancia il cavo della funivia: perdono la vita 20 persone. Prima, nel '76, un altro incidente: 42 morti (15 bimbi)

