

Intervista alla presidente dei gestori di funivie

“Sicurezza violata in nome dei soldi È stato un attentato come per il Morandi”

di Giampaolo Visetti

MILANO — «Se un pilota decide di dirigere il suo aereo contro una montagna, non c'è sistema di sicurezza che possa salvare i passeggeri. Lo scenario che si delinea per la tragedia del Mottarone è paragonabile a un attentato: la manomissione dei freni espose deliberatamente alla morte chi saliva sulla funivia. Dal punto di vista morale, o psicologico, ricorda l'atto di un kamikaze: se sei disposto a sacrificare la vita, in questo caso altrui, nessuno può evitare una strage». Valeria Ghezzi, presidente nazionale degli esercenti funiviari, è «sconcertata e sotto shock» per gli arresti disposti dalla Procura di Verbania. «Significa che per un mese su quell'impianto si è giocato alla roulette russa con la vita degli altri. È un evento di una gravità senza precedenti. Ora deve emergere tutta la verità: per il rispetto dovuto alle famiglie di 14 vittime, a chi gestisce e ogni giorno cura scrupolosamente gli impianti di risalita in tutto il Paese».

Cosa può aver convinto gestore e tecnici a manomettere la funivia?

«Voglio escludere il dolo, la volontà di una strage. Restano leggerezza e incoscienza, criminali come risposta a un

problema che avrebbe comportato un costoso fermo della funivia. Si saranno detti “tanto cosa vuoi che succeda, il cavo trainante non può spezzarsi”. È allucinante, ma non vedo alternative a una interessata follia».

Trova analogie con il crollo del ponte Morandi a Genova?

«Strutture differenti, ma l'effetto-gregge nel contagio della superficialità è il medesimo. Per interessi economici i responsabili di manutenzione e sicurezza si convincono l'uno con l'altro che

abbassare la guardia conviene e che non ha conseguenze. Fa gelare il sangue perché significa che se interviene un'incoscienza individuale atroce, ogni dispositivo di garanzia collettiva salta».

Sugli impianti non ci sono dispositivi capaci di rilevare le manomissioni?

«Le tragedie, fino a domenica, potevano avere due cause: guasto o errore umano. Ogni impianto di risalita dispone così di doppi sistemi di sicurezza. Per la prima volta ci confrontiamo con un terzo fattore: la disattivazione volontaria delle protezioni. A Stresa il punto cruciale è che nulla ha impedito alla funivia di muoversi in presenza di ceppi che bloccavano i freni».

Perché una società che da decenni gestisce una funivia, all'improvviso

corre il rischio di causare una strage?

«Non riesco a immaginarlo. Sotto pressione, il gestore può aver rinviato manutenzioni costose per evitare di perdere incassi chiudendo l'impianto. Al Mottarone i problemi si erano presentati un mese fa, non poche ore prima. Il tempo per eseguire riparazioni e collaudi è stato abbondante. Illudersi di tirare avanti

manomettendo la funivia è irresponsabile. E non penso solo al gestore».

A chi si riferisce?

«Hanno arrestato anche caposervizio e responsabile tecnico. L'ultima parola sul funzionamento di un impianto spetta a loro. Non capisco chi e che cosa li abbia convinti a mettere fuori uso i freni. Sono figure rare e ricercate, ad alta professionalità, in condizioni normali non soggette a pressioni economiche, o di sicurezza del posto di lavoro. Se escludiamo corruzione e complicità, rimane una criminale superficialità».

Ora ci sentiremo meno tranquilli, prendendo un impianto di risalita?

«No. La strage di Stresa è stata causata da un sabotaggio interno e consapevole. Non mi risultano precedenti al mondo. Questa verità azzera ogni retropensiero sulla sicurezza tecnica degli impianti e sull'efficacia delle misure di emergenza: dopo il primo incidente sul Cermis, nel 1976, queste sono fuori discussione. Gli impiantisti sono sottoposti a controlli pubblici

rigorosi e costanti. Siamo anche i primi, assieme a tecnici e operai, a salire su funivie e cabinovie prima della loro apertura. Se c'è il minimo problema, o anche solo un dubbio, l'impianto resta fermo».

A Stresa però si è spezzato anche il cavo trainante: come può succedere?

«Questo è l'altro aspetto anomalo che va chiarito. Un'avaria tanto grave a funi in acciaio è remota. I freni sono

stati ideati per impedire incidenti anche in caso di simili cedimenti. Non si può escludere che una macchina si guasti, o che sia esposta a eventi naturali distruttivi. È però un dovere impedire che ciò inneschi una strage. I mezzi per offrire tale garanzia funzionano da anni».

Lei salirebbe su una funivia con i freni non in grado di attivarsi?

«Ho posto il quesito, puramente teorico, a colleghi di Cortina

d'Ampezzo. Volevo sapere se nelle fasi di manutenzione o riparazione, a impianto chiuso, succede. La risposta è stata "ma sei impazzita?". Solo l'ipotesi scatena il terrore anche tra chi ogni giorno lavora sugli impianti».

Cosa chiede ora ai magistrati?

«Verità in tempi rapidi e rigore nelle pene contro i responsabili. Forze dell'ordine e magistratura stanno dimostrando di avere chiara la delicatezza del loro compito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Valeria Ghezzi
Presidente dell'associazione esercenti delle funivie

“

Per un mese si è giocato alla roulette russa con la vita degli altri. Ora verità e giustizia in tempi rapidi

I sistemi per impedire la strage c'erano ma sono stati sabotati. È di una gravità senza precedenti

”



NICOLA MARFISI/AGF

Il sopralluogo

I rilievi della protezione civile e del soccorso alpino sulla cabina caduta dalla funivia Stresa-Mottarone

