

La certezza dei freni disattivati dal giorno della riapertura dell'impianto Giallo sulla causa della rottura della fune. Ignorato un rumore anomalo

Cosa sappiamo della strage e i punti oscuri

dal nostro inviato a Stresa
Andrea Pasqualetto

Si sa tutto sulla concausa della sciagura, quei freni disattivati, ma poco o nulla della causa prima, la rottura della fune. Si sa chi ha messo i cosiddetti «forchettoni» che hanno impedito alla vettura di fermarsi ma non si sa cosa ha determinato lo strappo del cavo. La dinamica è chiara, meno le responsabilità (anche alla luce di due fermati su tre), a parte quella del reo confesso, il capo servizio dell'impianto Gabriele Tadini, 63 anni, storico macchinista della funivia a un passo dalla pensione. A una settimana dal disastro del Mottarone, gli inquirenti hanno fatto buona luce sul caso. Rimangono tuttavia dei punti oscuri. Vediamo cosa si sa e cosa no della più grande tragedia delle funivie italiane.

1. Le certezze

È ormai una certezza: la cabina precipitata aveva i freni disattivati dai cosiddetti «forchettoni». Si tratta di staffe in ferro inserite all'occorrenza sul sistema frenante della vettura per tenere aperte le ganasce. Vengono utilizzati di norma quando la funivia sta per chiudere, all'ultima corsa della giornata. Servono a rendere meno problematica la riapertura dell'impianto il giorno dopo, nel caso in cui il freno d'emergenza scatti per qualche ragione, come nel caso di un guasto elettrico. Regola numero uno: i «forchettoni»

vanno inseriti solo a cabina vuota. Quel giorno c'erano i passeggeri e pure i «forchettoni». Quattro giorni dopo la tragedia Tadini confessa: «Sono stato io a lasciarli, l'ho fatto perché c'era un'anomalia ai freni che li faceva chiudere spesso», dice precisando che i freni sono rimasti disattivati dal giorno della riapertura dell'impianto: 26 aprile. Tadini coinvolge il gestore dell'impianto, Luigi Nerini, 56 anni, titolare della Ferrovie del Mottarone, e il direttore del servizio, l'ingegner Enrico Perocchio, 51, che sovrintende alla gestione della funivia e che è anche dipendente del gruppo Leitner di Vipiteno (Bolzano) della famiglia Seiber, la società che ha fornito le cabine e che si occupa della manutenzione dell'impianto. Un colosso del settore. Sostiene che Nerini e Perocchio erano a conoscenza dei forchettoni inseriti. I tre vengono fermati dai carabinieri il giorno stesso ma gli altri due prendono le distanze dalle sue dichiarazioni. In particolare Perocchio: «Quella di usare i forchettoni è stata una scelta scellerata di Tadini». Questo è un punto di contrasto. Chi la racconta giusta? Tadini o Perocchio?

2. Il sospetto

Per cercare di sistemare il freno difettoso era intervenuta il 30 aprile la Rvs di Torino ma il problema, aggiunge il capo servizio, era rimasto. Domanda: può essere successo che a far scattare il freno fosse proprio un difetto della fune? «Diciamo che se c'è un rumo-

re relativo alla perdita di pressione del sistema frenante, cosa della quale Tadini non ricordo mi abbia però parlato — spiegherà agli inquirenti l'operatore della Rvs intervenuto, Davide Marchetto — può significare che la fune di trazione si sta muovendo dalla propria sede in maniera anomala attivando l'impianto frenante». Quindi, il collegamento poteva esserci. Tadini non lo sapeva. «Ma con quel rumore doveva comunque fermare l'impianto», spiega un ingegnere che conosce la funivia. Il mistero rimane sulla rottura della fune di traino. Se non si fosse verificata, la vettura sarebbe arrivata alla meta. Perché si è spezzata? Lo diranno i periti e sarà una battaglia, perché tira in ballo controlli e manutenzioni di vari soggetti.

3. Il mistero

A parte quelli quotidiani e mensili, a vista, cui è tenuto il capo servizio dell'impianto, ogni anno la fune viene sottoposta a una verifica magnetoforceduciva, una sorta di elettrocardiogramma al quale però sfugge la parte terminale, chiamata testa fusa. Che oggi sale alla ribalta perché pare che la rottura sia avvenuta proprio in questa zona. La testa fusa è un cuneo di piombo che si aggancia alla cabina. Si tratta della parte più delicata che peraltro può essere controllata solo a vista. Ragione per cui il ministero ha disposto che ogni 5 anni venga tagliata e rifatta. Operazione che esegue la Leitner. L'ultimo taglio è del novembre

2016, pertanto sarebbe dovuta intervenire fra sei mesi.

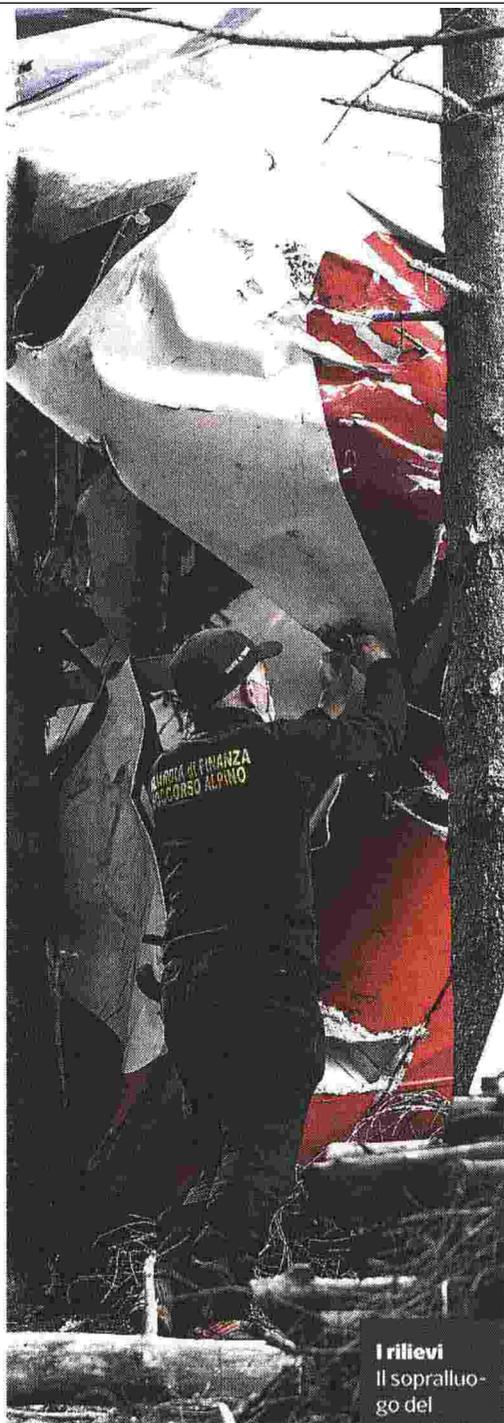
Chi doveva accorgersi che la testa fusa stava cedendo? Fra i compiti del capo servizio, Tadini, c'è anche il controllo trimestrale di questo elemento, che dev'essere fatto seguendo una procedura ben definita. L'aveva fatto? Quella mattina aveva sentito un rumore anomalo. «È possibile che fosse quello della testa fusa che si stava muovendo in modo scorretto — ipotizza l'ingegnere —. Il cavo sarà poi andato in tensione alla stazione di arrivo, la testa ha ceduto e la fune si è strappata». E la cabina ha preso a correre per poi precipitare con i suoi 15 passeggeri.

apasqualetto@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il testimone

Il tecnico intervenuto: forse il freno scattava perché la fune si stava muovendo



I rilievi
Il sopralluogo del consulente tecnico nominato dalla Procura di Verbania per fare luce sull'incidente della funivia del Mottarone (foto Ansa)

Gli aspetti da chiarire

Il freno difettoso

✓ Il 30 aprile per aggiustare un freno difettoso era intervenuta una ditta esterna: ma il problema era rimasto. È possibile che a far scattare il freno fosse un difetto della fune?

La lente sulla fune

✓ Non si capisce ancora perché si sia rotta la fune di traino: se non fosse accaduto questo primo evento eccezionale la cabina non sarebbe precipitata dopo alcuni secondi

L'attacco del cavo

✓ Ogni anno la fune viene sottoposta a una verifica magnetoinduttiva che però non esamina la parte terminale chiamata «testa fusa» dove pare sia avvenuta la rottura. Chi doveva controllare?

