Tragedia funivia Stresa-Mottarone: le indagini e i precedenti

Autore: Chiara Andreola

Fonte: Città Nuova

Si sta cercando di capire perchè si sia spezzato uno dei due cavi che sostenevano la struttura e perchè non sia entrato in funzione il sistema di sicurezza. La tragedia di ieri, domenica 23 maggio, è costata la vita a 14 persone, mentre si continua a pregare per il bambino sopravvissuto che lotta fra la vita e la morte

Proprio nel fine settimana di riapertura degli impianti di risalita, si è verificata una tragedia che al momento ancora **non trova una spiegazione** (né sotto il profilo tecnico, né, naturalmente, sotto quello umano): una cabina della **funivia Stresa-Mottarone**, poco dopo le 12 di domenica 23 maggio, è **precipitata a terra** con un volo di oltre 30 metri, in seguito alla **rottura del cavo di trazione**. Perlopiù famiglie e coppie di turisti in gita, una quindicina di persone di cui è **sopravvissuto solo un bambino**, tuttora ricoverato in gravi condizioni a Torino – l'altro bimbo trovato vivo **non ce l'ha invece fatta**. Ora, oltre che sul sostegno ai familiari delle vittime – ieri sera la **sindaca di Stresa**, alla trasmissione tv di La7 Non è l'Arena, ha spiegato che essendo tutti dei turisti la cosa non sarà di facilissima organizzazione, perché bisognerà attivarsi con i **servizi assistenziali dei luoghi in cui queste famiglie vivono** – ci si concentra sulle ragioni tecniche della tragedia. Sono infatti diversi i punti oscuri, e si fatica a credere che una società leader internazionale del settore come la **bolzanina Leitner** – a cui era affidato il controllo dell'impianto – possa aver compiuto grossolani **errori nella manutenzione**. Ciò che non è chiaro è in primo luogo come mai, in seguito alla rottura della fune traente, non sia scattato il **blocco di sicurezza sulla fune portante**: un sistema in uso da decenni – entrò in funzione con successo ad esempio nel 1987 sulla funivia del **Lagazuoi**, quando fu il passaggio di un aereo a tranciare la fune traente (fortunatamente non entrambe, come accaduto qualche anno più tardi sul tristemente noto **Cermis**) – e che avrebbe appunto dovuto funzionare; tanto più che, come ha spiegato in un'intervista **Renza Minella** dell'Associazione Nazionale Esercenti Funiviari (Anef), questo sistema è controllato da **più circuiti indipendenti**, in modo tale che se anche uno non dovesse funzionare ci sarebbero gli altri a garantire l'operatività. Foto Ufficio stampa Vigili del Fuoco/LaPresse Inoltre l'ultimo controllo magnetoscopico (una sorta di radiografia a cavi) dell'autunno 2020 **non aveva rilevato criticità**, così come nessuno dei collaudi fatti prima della riapertura. Diversi interventi di manutenzione straordinaria erano stati eseguiti nell'arco degli ultimi vent'anni e a più riprese. La rottura della fune rimane quindi al momento un evento che **non trova spiegazione**. Fune che, da protocollo, in base agli ultimi interventi di controllo e manutenzione avrebbe dovuto essere garantita fino alla fine del 2029. Gli impianti hanno infatti una sorta di **"scadenza"**, al di là di quelle che sono le loro condizioni: oltre alla **revisione speciale** ogni 5 anni e a quella generale ogni 15 o 20 (interventi che, a seconda dell'impianto, arrivano a costare centinaia di migliaia di euro, con una media di 500.000), una fune va sempre sostituita dopo massimo 12 anni o 18.000 ore di esercizio; una scivovia ha "da manuale" 30 anni di vita, seggiovie e cabinovia ne hanno 40, e le funivie 60. La Stresa-Mattarone era stata inaugurata nel 1970, e **i 60 anni sarebbero quindi scaduti nel 2030**. Certo anche la **pandemia** ha posto difficoltà: impianti fermi a lungo, mancanza di denaro per **manutenzioni e controlli** che spesso hanno dovuto essere **rinviati** – tanto che, afferma l'Anef, diversi impianti quest'estate **non riapriranno** appunto perché non li hanno potuti fare. Tuttavia, i sistemi di sicurezza della funivie si sono dimostrati **efficaci negli anni**: gli ultimi incidenti con vittime risalgono al 1976 sul Cermis, per un errore umano, e al 1998 sempre sul Cermis quando i cavi vennero tranciati da un aereo. In entrambi i casi, dunque, **non dovuti a problemi dell'impianto**.