

LA STRAGE DELLA FUNIVIA ARRESTI E SVOLTA SHOCK «IL GUASTO IGNORATO PER EVITARE DI CHIUDERE»

Sconcerto dopo le ammissioni dei tre fermati, tra cui il gestore Freni manomessi consapevolmente per non perdere gli incassi
L'ira dei parenti: nessun perdono. Il piccolo Eitan riapre gli occhi

Dopo il dolore, il giorno della rabbia. È il nostro 11 settembre
Marcella Severino
Sindaco di Stresa

L'INCHIESTA

Potrebbe aumentare il numero degli indagati dal procuratore di Verbania, Olimpia Bossi (nella foto). La funivia del Mottarone presentava rischi tecnici già dalla fine di aprile. La protesta dei familiari delle quattordici vittime: i funerali di Stato promessi e poi negati
di **Francesco Rizzo**

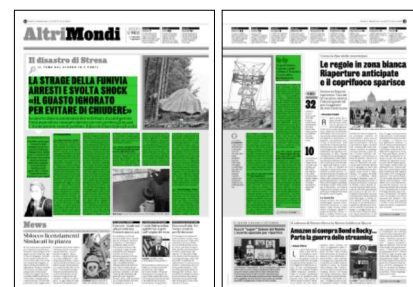
1 «Sono morti per i soldi». Si sfoga così Corrado Guzzetti, il ristoratore varesino che, nella tragedia di domenica sul Mottarone, ha perso il cognato, Vittorio Zurloni, morto con la compagna Elisabetta Personini e il loro bimbo, Mattia, di 5 anni. Tre delle quattordici vittime di una strage i cui contorni sono abbastanza delineati da far emergere un cinismo criminale. Confermato, del resto, dalle ammissioni di alcuni dei fermati nella notte fra martedì e mercoledì e già in cella. Ovvero Lui-

gi Nerini, 56 anni, titolare delle Ferrovie del Mottarone e che a Verbania possiede anche un'agenzia di viaggi («è molto provato», dice chi lo ha incontrato); Enrico Perocchio, 51enne direttore del servizio a Stresa e a Rapallo (Ge); e, infine, Gabriele Tadini, classe 1958, capo operativo del servizio, «in queste ore sostenuto dalla fede», come racconta il suo legale. Ma che, interrogato, avrebbe spiegato: «La preoccupazione era il blocco della funivia. Stavamo studiando quale poteva essere la soluzione per risolvere il problema» al sistema frenante di sicurezza. In sostanza, da quando l'impianto aveva ripreso l'attività - il 26 aprile scorso, dopo lo stop per le norme anti-Covid - i freni di emergenza erano stati disattivati inserendo almeno un "forchettoni" per evitare che l'impianto continuasse a bloccarsi a causa di una serie di anomalie che facevano scattare i sistemi di sicurezza. E che, quindi, rallentavano attività e incassi. Il "forchettoni" è un dispositivo metallico utilizzato, per esempio, per tenere in posizione aperta i freni di emergenza quando bisogna riportare a valle una cabina (vuota), senza correre il rischio che si blocchi. L'attrezzo va tolto quando la funivia è in servizio, ma in questo caso sarebbe stato volutamente lasciato al suo posto, impedendo l'attivazione di almeno uno dei due freni d'emergenza. Ieri pomeriggio, poco distante dai resti della cabina, è stato trovato anche il secondo "forchettoni": il primo era innestato. E i conti sono presto fatti: in pratica, da fine aprile, chi ha viaggiato su

quell'impianto ha rischiato la pelle. Il 30 aprile, in particolare, c'era stato un intervento di manutenzione ma, dopo qualche giorno, il sistema frenante di emergenza è tornato a creare problemi. Tramite i legali, tuttavia, Perocchio, «nega categoricamente di aver autorizzato l'utilizzo della cabina con i "forchettoni" inseriti».

2 «Erano consapevoli di ciò stavano facendo ma confidavano nella buona sorte».

Lo ha detto il procuratore di Verbania, Olimpia Bossi, riferendosi agli indagati - che potrebbero diventare presto più numerosi - e che devono rispondere di omicidio colposo plurimo, lesioni colpose e rimozione od omissione dolosa di cautele, aggravata se, dal fatto, deriva un disastro, come a Stresa. I tre avrebbero indicato come "giustificazione" la necessità di «superare le difficoltà economiche ed evitare che l'impianto si fermasse a lungo». Nel 2019 la funivia ha registrato quasi 2 milioni di euro di entrate, ma anche 2,6 di debiti. Poi è arrivato il Covid. E quindi, allentare le misure di sicurezza sarebbe stata una consuetudine «condivisa», secondo gli inquirenti per «bypassare le pro-



blematiche dell'impianto che dovevano essere risolte con interventi più radicali». Le verifiche tecniche recenti, come visto, non erano state risolutive. Dunque, domenica pomeriggio, quando la fune di trazione si è spezzata, la cabina, senza freni, ha ripercorso a ritroso gli ultimi 300 metri di tragitto a oltre 100 km l'ora, si è sganciata dalla fune portante all'altezza del pilone ed è precipitata al suolo. Resta però da capire perché si sia rotta la fune, quale sia il legame con la questione dei freni: «Non abbiamo elementi per ritenere i due fatti collegati», ammette Bossi. Gli esperti pensano alla ridotta resistenza o alla sollecitazione eccessiva. L'interrogativo passa ai periti.

3 «Nessuna bugia a Eitan».

Ovvero il bambino israeliano di 5 anni sopravvissuto all'incidente e che sul Mottarone ha perso il padre, Amit Biran, la madre Tal Peleg e il fratellino Tom, oltre ai bisnonni, Itzhak Cohen e Barbara Konisky. Ricoverato a Torino, il piccolo non è ancora del tutto cosciente ma è «estubato e respira da solo», spiegano i medici, aiutato da poco ossigeno. I sanitari proseguono «con un risveglio lento, visto che le sue condizioni sono ancora critiche». La zia è in reparto accanto a lui, insieme a una psicologa: la graduale ripresa di coscienza richiede tempo e sostegno. «Noi adulti immaginiamo che i bambini siano poco consapevoli: pur non rendendosi conto fino in fondo di cosa è la morte, è invece dai quattro anni che si interrogano e hanno capacità di contatto con le emozioni molto marcate», spiega Antonella Costantino, neuropsichiatra infantile.

4 «Non ci sarà mai nessun tipo di perdono».

Lo scrive su Instagram Angelica Zorloni, figlia di Vittorio: la rabbia dei parenti delle vittime non tarda a crescere. Ancora Guzzetti attacca la politica: «Ci hanno detto che si sarebbero fatti i funerali di Stato e che avrebbero pensato a tutto loro, poi si sono rimangiati tutto, ne-

gandosi al telefono. Sono amareggiato per me e per i miei nipoti». Durissimo Giulio Disegni, vicepresidente dell'Unione delle comunità ebraiche italiane, ieri a Torino: «Davanti a quattordici vite spezzate le scuse, e forse neanche il carcere, non bastano. Ci vuole una pena esemplare, anche se non spetta a me decidere». Dalla politica nazionale arrivano espressioni di prassi, come «inaccettabile», «osceno», «gravità inaudita». Ma colpiscono le parole di Egle Possetti, presidente del Comitato in ricordo delle vittime del Ponte Morandi, a Genova: «Ci sono troppi coni d'ombra nella gestione delle infrastrutture. Pensiamo che ci sia proprio un sistema che sottovaluta i rischi per riuscire a fare più utili». E il tema della affidabilità - delle infrastrutture ma anche di chi vi lavora - è ancora più attuale mentre, intorno al Decreto semplificazioni, si è discusso della norma del «massimo ribasso» (che Palazzo Chigi smentisce sia sul tavolo), «secondo una logica che però favorisce l'insicurezza», osserva il segretario della Cgil, Maurizio Landini.

5 «Nel nostro settore nessuno gioca alla roulette russa con la vita della gente: sono sconvolta».

Si difende così Valeria Ghezzi, presidente dell'Associazione esercenti funiviari. Sul fronte della sicurezza, le società spendono «tra il 30% e il 40% del loro fatturato, tenendo conto anche del costo del personale, che resta al lavoro durante i mesi di chiusura». Sono circa 1.800, in Italia, gli impianti che fanno servizio turistico, dal Monte Bianco all'Etna; il settore conta 15 mila dipendenti, un terzo a tempo indeterminato. «Contracolpi? Avremmo preferito che tutto fosse un errore umano». E invece, per dirla ancora con Possetti, «il Morandi non ha insegnato nulla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

