

**INFORMATIVA URGENTE SUL TRAGICO INCIDENTE
DELLA FUNIVIA STRESA-MOTTARONE**

Aula della Camera dei deputati – Giovedì 27 maggio ore 9,30

Il tragico incidente del 23 maggio 2021 sulla funivia Stresa Mottarone è una grande ferita per il Paese. Desidero quindi esprimere nuovamente il profondo cordoglio del Governo nei confronti dei familiari delle vittime.

Quanto all'esatta dinamica dell'incidente e all'accertamento delle relative cause, sono, come è noto, in corso le indagini da parte della competente Procura della Repubblica, alla quale le strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili stanno fornendo e forniranno tutte le necessarie informazioni.

L'ufficio territoriale del Governo del Verbano-Cusio-Ossola ha fornito una relazione circa il drammatico evento, che si può così sintetizzare.

Domenica 23 maggio 2021, poco dopo le ore 12.00, è precipitata al suolo la cabina della Funivia Stresa–Alpino-Mottarone in zona impervia e boschiva. Dalle prime ricostruzioni appare che l'incidente sia stato innescato dal cedimento del cavo di traino della cabina nel tratto prossimo all'arrivo alla stazione della funivia posizionata in vetta alla montagna. A seguito della rottura della fune traente la cabina, a causa del mancato intervento del freno sulla fune portante, dopo essere retrocessa velocemente lungo la via di corsa, ha urtato il pilone di sostegno ed è precipitata nel vuoto.

A bordo della cabina erano presenti 15 persone: 13 sono decedute sul colpo, 2 bambini di 6 anni, a causa delle gravi ferite riportate, sono stati elitrasportati in codice rosso a cura del servizio 118 di Novara presso l'Ospedale Regina Margherita di Torino. In serata, uno dei bambini è deceduto, portando così a 14 il numero delle vittime totali. L'altro bambino versa ancora in prognosi riservata.

I soccorsi immediatamente attivati hanno portato sul luogo personale dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, del Soccorso Alpino, dell’Emergenza 118 dell’Ospedale Maggiore di Novara e della Protezione Civile della Regione Piemonte e alcuni volontari di diverse organizzazioni. Anche il Prefetto, unitamente al Questore di Verbania, ha raggiunto il luogo del disastro, appena appreso dell’evento. L’area dell’incidente non era raggiungibile se non con mezzi fuori strada e con l’elicottero, per il quale è stata individuata un’area di atterraggio a 300 metri a monte dell’impatto.

Considerato lo scenario, i vigili del fuoco, al fine di effettuare una ricognizione aerea, hanno allertato il nucleo SAPR per l’uso dei droni. Le strade di ricongiungimento dalla vetta del Mottarone sono state chiuse al pubblico e presidiate dalle Forze dell’ordine, per permettere ai soccorsi di intervenire più celermente. La Procura della Repubblica di Verbania ha disposto il sequestro della funivia per il conseguente iter giudiziario e l’intera area dell’incidente è stata sottoposta a sorveglianza.

La domenica stessa, appena informato dell’incidente, ho promosso la costituzione di una Commissione Ispettiva del Ministero con il compito di “individuare le cause tecniche e organizzative” che hanno provocato il gravissimo incidente. Il Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero ha firmato durante la stessa giornata il decreto istitutivo della Commissione di esperti, presieduta dal prof. Gabriele Malavasi, docente presso la facoltà di ingegneria civile dell’Università La Sapienza di Roma, che dovrà redigere una relazione dettagliata da presentare al Ministro nel più breve tempo possibile.

Il giorno successivo all’evento, cioè lunedì 24 maggio, alle ore 10:00, mi sono recato a Stresa per partecipare a una riunione tecnica a cui erano presenti il Capo del Dipartimento della Protezione Civile Fabrizio Curcio, il Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, il Presidente della Provincia Arturo Lincio, il Sindaco di

Stresa Marcella Severino e i vertici provinciali delle Forze dell'Ordine, dei Vigili del Fuoco, della Protezione Civile, del 118 e del Soccorso Alpino. Dalla disamina dei fatti illustrati da tutti i presenti è emersa la prontezza nella risposta del sistema di soccorso che, compatibilmente con le suddette asperità del luogo di operazione, si è caratterizzata per la tempestività e la totale collaborazione di tutti gli enti.

Al termine della riunione mi sono recato presso l'ospedale per incontrare i parenti di un nucleo familiare che ha perso la vita nell'incidente. In particolare, ai familiari delle vittime Vittorio Zorloni, Elisabetta Persanini e Mattia Zorloni, il bambino deceduto all'Ospedale Regina Margherita di Torino, presenti alla camera ardente, ho espresso il cordoglio, oltre che il mio personale, del Presidente della Repubblica, del Presidente del Consiglio e di tutte le istituzioni.

Il Sindaco di Stresa ha assicurato la disponibilità a farsi carico dell'ospitalità in strutture alberghiere locali dei familiari delle vittime che ne avessero necessità, mentre la ASL VCO ha garantito la presenza di psicologi propri e volontari appartenenti alla Croce Rossa Italiana Comitato di Verbania.

La notte del 25 maggio, la Compagnia Carabinieri di Verbania ha eseguito, su disposizioni della locale Procura della Repubblica, il fermo di P.G. nei confronti di Luigi Nerini, Amministratore Unico della Srl Ferrovie del Mottarone, Gabriele Tadini, operaio con mansioni di capo servizio della Società Ferrovie del Mottarone, Enrico Perrocchio, ingegnere Direttore di esercizio, e Gabriele Tadini, Capo Servizio della medesima Srl.

Nel corso dell'attività di indagine, a carico dei predetti sarebbero emersi gravi indizi di colpevolezza in ordine al reato di rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro, dal quale sarebbe derivato il disastro. In particolare, l'attività investigativa ha permesso di accertare gravi e concreti elementi di responsabilità in capo al Tadini, il quale, pur consapevole dei potenziali rischi, con l'assenso del Perrocchio e del Nerini ha consentito la messa in funzione dell'impianto con la presenza, su una delle due cabine, del dispositivo c.d. "forchetta", che

impedisce l'eventuale attivazione del sistema di frenaggio di emergenza, al fine di evitare il continuo blocco dell'impianto causato proprio dal ripetuto azionamento, apparentemente ingiustificato, del dispositivo frenante, che da circa un mese presentava anomalie.

La presenza del suddetto dispositivo "a forchetta", accertata in fase di rilievi tecnici eseguiti dal personale del Nucleo investigativo del Comando Provinciale Carabinieri di Verbania, ha impedito, all'atto della rottura del cavo traente, l'arresto della cabina che in quel momento stava salendo in vetta, con conseguente verificarsi dei fatti.

I fermati, su disposizione dell'Autorità giudiziaria, sono stati tradotti presso la Casa Circondariale di Verbania.

La Commissione del Ministero istituita domenica scorsa svolgerà approfondimenti specifici, che si aggiungono agli accertamenti della Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime, organismo investigativo indipendente previsto dalla normativa europea. La Direzione Generale ha già avviato un'inchiesta finalizzata ad accertare le cause dirette e indirette dell'incidente e a individuare le azioni più opportune per evitare il rischio di ripetersi di eventi analoghi, fermo restando l'accertamento delle eventuali responsabilità, di esclusiva competenza della magistratura.

Allo stato attuale delle informazioni raccolte in relazione all'impianto in questione, aperto al pubblico esercizio nel 1970, risulta che:

- il 12 agosto del 2016 è stato rilasciato dall' Ufficio Speciale per i Trasporti ad Impianti Fissi (USTIF), organo periferico del Ministero, competente per territorio il nulla osta tecnico alla riapertura al pubblico esercizio a completamento dei lavori di revisione generale e di verifiche e prove svolte nei giorni 2, 3, 4 e 11 agosto 2016;

- nei giorni 12 e 13 luglio 2017 è stata effettuata, dallo stesso ufficio, la visita di ricognizione preliminare al rilascio del nulla osta tecnico all'esercizio notturno degli impianti, poi rilasciato il giorno 19 luglio 2017;
- nei giorni 29 e 30 novembre 2017 è stata effettuata la visita calendariale, con la partecipazione di funzionari USTIF, prevista dopo il primo anno dalla revisione generale;
- per consentire l'esercizio pubblico in assenza del vetturino, sulla base del voto n. 3 del 2017 della Commissione Funicolari Aeree e Terrestri, organo consultivo del Ministero in materia funiviaria, il 14 dicembre 2018 è stata effettuata la visita di ricognizione per la verifica del rispetto delle prescrizioni previste dallo stesso voto.

In base alla normativa tecnica vigente, la prossima visita da parte dell'USTIF era calendarizzata per il corrente anno.

Per quanto riguarda i controlli svolti dal gestore per mezzo di una società incaricata, questi sono stati effettuati a luglio del 2017 e successivamente, tra novembre e dicembre 2020, sono stati effettuati controlli specifici sulle funi. In particolare, a novembre del 2020 sono stati svolti controlli magnetoscopici sulle funi portanti, sulle funi traenti e sulla fune di soccorso. Infine, a dicembre 2020 una società specializzata ha effettuato l'esame visivo delle funi tenditrici.

In merito alle caratteristiche dell'impianto gli elementi forniti dagli uffici tecnici del Ministero indicano che l'impianto è stato originariamente realizzato nel 1970 dal costruttore "Piemonte Funivie" su progetto degli ingegneri Azzaroli e Carlevaro ed è della tipologia "funivia bifune a va-e-vieni". L'impianto è dotato di due funi portanti (una per ciascuna via di corsa), sulle quali sono sospesi due veicoli. Il movimento avviene in modo alternato da monte verso valle e viceversa. I due veicoli si muovono in direzione opposta con moto alternato per effetto di una fune traente ad essi collegata. La fune traente, chiusa ad anello (detto anello trattivo), è

messa in movimento dalla rotazione di una puleggia motrice posta nella stazione “motrice”.

L’impianto è diviso in due tronchi: quello inferiore “Stresa-Alpino” ha la stazione motrice a monte; quello superiore “Alpino-Mottarone” ha la stazione motrice a valle, ubicate nello stesso edificio. Nel tronco inferiore la quota delle stazioni è pari a 205 m per quella di valle e 803 m per quella di monte. Nel tronco superiore la quota delle stazioni è di 803 m per quella di valle e 1355 m per quella di monte.

Nella stazione motrice è presente un argano motore, azionato elettricamente, dotato di due freni, che ha la funzione di azionare il movimento della fune traente, di regolarne la velocità, o di arrestarne il moto. Nella stazione di rinvio sono presenti le pulegge di deviazione dell’anello trattivo e gli ancoraggi delle funi portanti.

La lunghezza sviluppata dall’impianto è di 2338 m per il tronco inferiore e 2999 m per il tronco superiore. I rispettivi dislivelli sono 604 m e 577 m. Ogni tronco ha 3 sostegni intermedi tra le stazioni, cosiddetti ‘piloni’. Le funi portanti hanno un diametro di 56 mm e quelle traenti di 25 mm. L’impianto è inoltre dotato di un anello trattivo a sé stante che ha la funzione di movimentare un carrello di soccorso che si muove sulla fune portante e viene utilizzato per raggiungere veicoli eventualmente bloccati in linea. La fune di soccorso ha un diametro di 16 mm.

Il veicolo è costituito da una cabina collegata alla fune portante mediante una sospensione, costituita da una struttura in acciaio, che termina con un carrello dotato di ruote a gola che si muovono sulla fune portante, di dispositivi antisvio e di freni agenti sulla fune portante. La cabina ha una capienza massima di 40 passeggeri (oltre al vetturino). In considerazione dell’utilizzo in assenza di vetturino la capienza è stata limitata a 15 passeggeri riducendo, tra l’altro, la velocità di marcia (che nel tronco superiore è di 5 m/s anziché 7 m/s).

Il carrello è dotato di 8 ruote attraverso le quali distribuisce il peso del veicolo lungo la fune portante e ne garantisce il movimento. I dispositivi antisvio hanno la funzione di impedire che le ruote del carrello si disaccoppino dalla fune portante.

Il freno sulla fune portante è costituito da pinze che possono stringere la fune portante e generare l'azione frenante per arrestare il carrello per effetto dell'attrito. La chiusura delle pinze sulla fune avviene per effetto di una molla. Durante il movimento le pinze sono mantenute aperte da un cilindro idraulico in pressione che esercita una compressione della molla e quindi l'annullamento dell'azione frenante. Per ottenere l'azione frenante si riduce la pressione del cilindro in modo da rilasciare le molle e far chiudere le pinze sulla fune.

La riduzione della pressione del cilindro viene comandata automaticamente dalla tensione della fune traente. Pertanto, una riduzione della tensione o un suo annullamento dovuto alla rottura della fune traente, peraltro un evento molto raro nell'esperienza italiana, provoca automaticamente l'intervento del freno e l'arresto del veicolo. Parimenti un'avaria che provoca la perdita di pressione nel circuito idraulico comporta l'intervento del freno. La perdita della pressione nel circuito idraulico comporta il rilascio della molla e la chiusura del freno con conseguente azione frenante sulla fune portante.

Nell'impianto in questione il veicolo è collegato alla fune traente mediante i cosiddetti "attacchi a teste fuse" di forma conica. La "testa fusa" è ottenuta per fusione di una lega metallica sulla parte terminale della fune, i cui fili elementari vengono aperti a pennello. Altre tipologie di attacchi sono quelli che utilizzano gli avvolgimenti delle estremità della fune su appositi "tamburelli" e il collegamento con morsa su fune impalmata.

La Concessione dell'esercizio dell'impianto, in precedenza assegnata alla "Ferrovie del Mottarone Srl" di proprietà della famiglia Nerini, a seguito della revisione generale effettuata nell'anno 2016 è stata assegnata in un primo tempo alla Società "Funivie del Mottarone" costituita dalla Leitner S.p.A. e dal Sig. Carlo Samonini, capo servizio dell'impianto. Successivamente, la concessione è stata riacquisita dalla "Ferrovie del Mottarone Srl" in capo al Sig. Luigi Nerini. La

competenza amministrativa sull'impianto è attualmente affidata all'Unione Montana Alta Ossola con sede in Crodo (VB).

Il modello di sicurezza della gestione dell'impianto prevede la figura del Direttore di esercizio, figura che deve essere dotata di specifica abilitazione da rilasciare a seguito della verifica dei requisiti professionali e di apposito esame presso l'USTIF, l'organo periferico del Ministero con competenza sulla vigilanza sulla sicurezza. La nomina a Direttore di esercizio di un soggetto abilitato, proposta dalla società esercente, è sottoposta al rilascio da parte dell'USTIF di un nulla osta per la successiva autorizzazione da parte dell'ente territoriale competente.

Il Direttore di esercizio opera obbligatoriamente avvalendosi di un Capo Servizio, anch'esso munito di appositi requisiti e abilitazione rilasciata dall'USTIF. Il Direttore di esercizio è responsabile dell'andamento dell'esercizio dell'impianto e della sua sicurezza sia nei confronti dell'esercente, sia nei confronti degli organi ministeriali preposti alla vigilanza sulla sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

In ultimo è utile ricordare che la normativa vigente sui controlli prevede che questi ultimi debbano essere eseguiti periodicamente (quotidiani, mensili, trimestrali, annuali, pluriennali ecc.), attribuendo precisi compiti ai diversi operatori. I controlli periodici più rilevanti sono effettuati alla presenza dell'USTIF, alcuni dei quali comportano, a scadenze predeterminate, il rilascio di un nulla osta per la prosecuzione dell'esercizio. In particolare, i controlli dei freni sulla portante devono essere effettuati sia giornalmente per quanto riguarda la loro funzionalità, sia annualmente per quanto riguarda la calibrazione. I controlli sulle funi e i loro attacchi sono effettuati sia mensilmente (controlli di tipo visivo), sia periodicamente (controlli di tipo strumentale). La sostituzione della fune è prevista quando dai controlli strumentali si evidenzia una riduzione della sezione resistente superiore a una certa soglia definita dalla normativa di settore, nazionale ed europea, peraltro in continuo

aggiornamento: il manuale d'uso e di manutenzione, il regolamento di esercizio di cui è dotato ciascun impianto dettagliano azioni, procedure, controlli e criteri di gestione cui attenersi.

Per ciò che concerne la normativa nazionale relativa al regime dei controlli e delle attività manutentive degli impianti, essa è basata sul decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 1° dicembre 2015 n. 203, sul decreto direttoriale n.1 del 7 gennaio 2016, sul decreto direttoriale 11 maggio 2017, sul decreto dirigenziale n.144 del 18 maggio 2016, nonché, da ultimo, sul decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 gennaio 2021, n. 28, adottato in attuazione delle previsioni di cui all'articolo 14-ter del decreto-legge n.23 del 2020. Detti decreti prevedono tempistiche rigorose e attribuiscono specifiche responsabilità al Direttore di esercizio dell'impianto, nominato dal gestore e in possesso dei requisiti professionali accertati dall'USTIF. Come già ricordato, sono previsti in capo all'esercente l'esecuzione di ispezioni annuali, di controlli giornalieri, settimanali e mensili. In caso di interruzione per periodi superiori a un mese, qual è quella determinata dall'emergenza sanitaria in corso, prima della ripresa del servizio è necessaria l'effettuazione da parte del gestore di specifici controlli. Ricordo anche che il Governo ha sempre escluso la possibilità di estendere tout court la durata della fine-vita tecnica degli impianti in ragione del fermo da Covid-19.