

La fune traente della funivia era gravemente degradata: la perizia fa luce sulla tragedia del Mottarone

Pubblicato: Sabato 17 Settembre 2022



La fune traente della Funivia del Mottarone era degradata. Più della metà dei 114 fili del cavo si erano logorati ben prima del giorno dell'incidente.

Nella relazione scritta dai periti incaricati di analizzare le ragioni del drammatico incidente avvenuto il 23 maggio 2021, emerge che **il cavo si spezzò “a causa del degrado della fune stessa verificatosi in corrispondenza dell’innesto della fune nella testa fusa, punto più delicato della fune”**.

La relazione, di **più di 1000 pagine, esclusi gli allegati**, è stata depositata ieri alla cancelleria del Gip di Verbania.

“La causa della precipitazione della cabina n. 3 della funivia è stata l’inserimento di esclusori di funzionamento al sistema frenante di emergenza previsto da norma e presente nella cabina n. 3. **Tali esclusori hanno impedito, in occasione della rottura della fune traente, che il sistema frenante di emergenza si attivasse** andando bloccare in sicurezza la cabina sulla fune portante....

L’analisi frattografica ha infatti mostrato che, in corrispondenza del punto di rottura della traente, il 68% circa dei fili presenta superfici di frattura che testimoniano una rottura a fatica e fatica/corrosione dei fili ragionevolmente antecedente la precipitazione del 23

maggio 2021”

La perizia ripercorre le fasi drammatiche dell'incidente:

“ la cabina n. 3 che sta viaggiando in direzione del Mottarone, sta per entrare nella relativa stazione, mentre la cabina n. 4 scende che verso l'Alpino si trova ancora qualche decina di metri prima dell'arrivo alla relativa stazione. In questa fase la velocità di marcia dell'impianto è bassa e le cabine si avvicinano alle corrispondenti banchine con velocità sempre più ridotta. Ed è in questo momento che si ha il collasso della fune traente superiore della funivia, nell'intorno del suo punto di attacco al carrello della cabina n. 3..... A questo punto sul carrello agisce, non più contrastato, il tiro della fune traente inferiore che imprime al carrello della cabina n. 3 un violento moto retrogrado di accelerazione verso valle e il sostegno 3. Contemporaneamente la cabina n. 3 ha un'ampia oscillazione verso l'alto e verso monte, reagendo in tal modo proprio alla brusca traslazione verso valle del proprio carrello”.

Secondo quanto riportano i periti, i controlli della fune traente non erano stati effettuati almeno negli ultimi mesi i controlli come indicato dalla legge:

” La normativa richiede che vengano condotti specifici e programmati controlli alla fune traente in corrispondenza dell'attacco della medesima con la testa fusa finalizzati alla sostituzione della testa fusa all'apparire dei primi segnali di degrado. Questo proprio perché è noto (cfr Circolare 130/1987) che in corrispondenza di tale innesto con più probabilità possano avvenire rotture a fatica e fatica/corrosione di questo tipo. Dalle analisi mostrate nella presente perizia con ragionevole certezza ingegneristica, si dimostra che negli ultimi mesi i controlli, peraltro non ritrovati in alcun Registro, non sono stati effettuati; una corretta attuazione dei controlli stessi avrebbe consentito di rilevare i segnali del degrado, ovvero la presenza di anche un solo filo rotto o segni di corrosione, e quindi di sostituire la testa fusa, così come previsto da norme”.

Il 20, 21 e 24 ottobre sono state fissate le udienze per l'incidente probatorio, in cui ciò che emerso con le perizie verrà discusso, a porte chiuse. Gli indaganti sono 14: 12 persone e due società, le Funivie del Mottarone che aveva la concessione dell'impianto e Leitner, partner tecnico che aveva l'appalto della manutenzione.

TUTTI GLI ARTICOLI SULLA TRAGEDIA DELLA FUNIVIA

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it