Anno 101 - N. 58 - L. 150 (Arretrato L. 300)

Giovedì, 11 marzo 1976 - L. 150

CORRIERE DELLA SERA

PREZZI DI VENDITA ALL'ESTERO

Australia	Cents 60	Danimarca	Kr. 3	Inghilterra	p. 20	Malta	Cents 9.5	Svezia	Kr. 2
Austria	Sc. 8	Egitto	Pt. —	Iran	Rials 40	Messico	Pesos 6	Svizzera	Fr. 1.20
Belgio	F.B. 15	Etiopia	D.E. 1.20	Israele	I.L. 2	Norvegia	Kr. 2.50	Svizzera Tic.	Fr. 1.10
Brasile	Crs. 8	Finlandia	Fmk —	Jugoslavia	Din. 8	Olanda	Fl. 1.20	Turchia	L.T. 7
Canada: Montreal	$ 0.60	Francia	F. 2.20	Libano	P.L. —	Portogallo	Esc. —	U.S.A.: New York	$ 0.60
Toronto	$ 0.60	Germania	D.M. 1.20	Libia	Pt. 15	Spagna	Pts. 25	Resto U.S.A.	$ 1
Resto Canada	$ 1	Grecia	Dr. 14	Lussemburgo	F.B. 14	Sud Africa	R. 0.55	Venezuela	Bs. 2.25

20100 MILANO Telef.: da Milano 6339 - Intercomunale (02) 665.941 - Indirizzo telegrafico: CORSERA Telex 31031 - c/c post. 3/533 - REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE, Tipografia: Via Solferino 28 PUBBLICITA': via Solferino 36 e via S. Pietro all'Orto 6/8

00100 ROMA REDAZIONI: via del Parlamento 9 - Tel.: (06) 689.861 - Viale Castrense 9 - Tel.: (06) 770.081 PUBBLICITA': via del Parlamento 9 - Manzoni S.p.A., via del Corso 207 - Tel.: (06) 67.83.051

TARIFFE DELLE INSERZIONI PER L'ITALIA (IVA 12% in più)

	feriale	domenica o posiz. prest.	domenica e posiz. prest.
A MODULO Pubbl. commerciale / Richieste, offerte di personale	L. 70.000	L. 84.000	L. 100.000

A MILLIMETRO Finanziarie, legali, sentenze . . . . . L. 2.000
Aziende informano . . . . . L. 2.000

Necrologie	L. 1.500	per parola
Adesioni	L. 2.500	
In abbinata al Corriere d'informazione:		
Antiquariato / Echi cronaca 1/2 mod.	feriale L. 35.000	festivo L. 38.000

Piccola Pubblicità vedere nelle pagine interne.

PREZZI D'ABBONAMENTO QUOTIDIANI		ANNO	SEM.
Italia	Corriere della Sera	L. 40.000	L. 21.000
	Corriere con edizione lunedì	» 46.500	» 24.500
	Corriere d'informazione	» 40.000	» 21.000
Estero (1)	Corriere della Sera	» 63.500	» 32.750
	Corriere con edizione lunedì	» 73.500	» 38.000
	Corriere d'informazione	» 63.500	» 32.750

* Salvo conguaglio in caso di aumento di prezzo
(1) Sped. per posta ordinaria - Sped. abb. post. gr. 1/70

PREZZI D'ABBONAMENTO ANNUALE PERIODICI	ITALIA	ESTERO (1)
Domenica del Corriere	L. 16.700	L. 22.600
Il Mondo	» 16.700	» 20.900
Amica	» 16.700	» 24.000
Brava	» 7.700	» 9.500
Corriere dei Ragazzi	» 10.400	» 14.900
Corriere dei Piccoli	» 10.400	» 14.400

DA CARLO MARX A MILTON FRIEDMAN

di GUIDO CARLI

La dimensione assunta dalla spesa pubblica, la degradazione della sua composizione, l'ampiezza del disavanzo, la condizione deplorevole dell'amministrazione finanziaria sono gli argomenti trattati dal signor Necker nel rapporto sullo stato delle finanze della Francia pubblicato nel 1784. Cinque anni dopo furono convocati gli Stati Generali e fu posto all'ordine del giorno l'esame della situazione finanziaria del paese. Le finanze della Francia furono ricondotte all'equilibrio dalle classi sociali che assunsero il potere attraverso la rivoluzione. Si ricostituì un *establishment* legato dalla solidarietà degli interessi. Nel corso degli anni si procedette alla costruzione di un'amministrazione finanziaria, dalla quale la Francia ha tratto in più di una circostanza uomini di governo.

Se si riclassificano le spese descritte nel prospetto allegato al rapporto, si riscontra una sorprendente somiglianza con quelle della Repubblica italiana: in entrambi i casi l'incidenza delle spese per opere pubbliche è modesta; preponderano i trasferimenti agli enti territoriali, previdenziali, assistenziali, i sussidi. Da queste analogie non deduco che i metodi per riordinare le finanze pubbliche siano oggi quelli di allora. Traggo la conclusione che è semplicistico interpretare i mali che ci affliggono, secondo un modello che assegna al Tesoro l'ufficio di produrre moneta in quantità esorbitante e all'istituto di emissione quello di disvelarne le conseguenze. La fluttuazione del cambio è uno degli strumenti; mediante il suo impiego si restituisce al mercato la funzione segnaletica.

Credo di essere stato il primo tra i governatori di banche centrali ad accettare il principio della fluttuazione del cambio; nel 1969 avvisai che la riforma del sistema monetario internazionale si sarebbe attuata accogliendo questo principio; che si sarebbero costituite aree monetarie, legate le une alle altre da rapporti di cambio fluttuante; che all'interno delle stesse sarebbe stato opportuno mantenere un certo grado di flessibilità.

Nel giugno del 1972 proposi di dissociare la lira dalle monete comunitarie legate dall'accordo di fluttuazione congiunta (il cosiddetto «serpente»); le opposizioni incontrate nell'ambito della Comunità mi indussero a ripiegare sulla esclusione dell'oro dal regolamento dei nostri disavanzi intra-comunitari. Dal febbraio 1973 la lira fluttua autonomamente; è stata una decisione realistica; ma, forse con ragione, è stata interpretata come indizio della nostra separazione dall'Europa.

Dopo l'istituzione del cambio fluttuante, il mercato ha lanciato ripetutamente segnali di allarme (la perdita delle riserve non è un segnale? In altri tempi si giudicava il più allarmante); ma si sono incrociati attraverso il cielo della nostra economia, producendo effetti sui comportamenti del parlamento, dei sindacati, dei cittadini, analoghi a quelli indotti nella Repubblica argentina dal succedersi degli annunci della svalutazione del *peso*. Recenti accordi salariali stipulati da aziende con partecipazione statale confermano che gli avvisi comunicati dall'andamento del cambio non scuotono le parti sociali interessate ai contratti.

La concezione secondo la quale l'andamento del cambio svolgerebbe «un ruolo di "spia" del reale stato della nostra economia» è stata accolta di recente dalle forze politiche che in passato l'avevano avversata; ciò non sembra che abbia indotto quelle forze a porre il peso della loro autorità in difesa di soluzioni coerenti con le indicazioni fornite dal mercato. La lunga marcia da Carlo Marx a Milton Friedman conferma all'opinione pubblica interna e internazionale la volontà di avvicinamento all'economia di mercato; ma, come effetto collaterale, potrebbe aver prodotto quello di arricchimento del sistema di una «spia» che segnala il suo disfacimento.

La presa di coscienza del vincolo della bilancia dei pagamenti non ha impedito che la spesa corrente della pubblica amministrazione seguitasse ad aumentare; tutte le indicazioni disponibili mostrano che essa seguiterà ad aumentare nel prossimo quinquennio e che il rapporto al prodotto lordo interno aumenterà considerevolmente alla fine del periodo. Il disavanzo di parte corrente della pubblica amministrazione dal 4 per cento circa del prodotto interno lordo potrebbe passare a circa l'8 per cento. Le stime concernenti le spese di conto capitale sono più incerte; ma non sembra azzardato affermare che il disavanzo complessivo della pubblica amministrazione si dirige verso il superamento dei 20.000 miliardi annui.

Il finanziamento di un disavanzo così ingente avverrà necessariamente mediante l'accumulazione di titoli da parte del pubblico o di depositi presso le banche che acquistano i titoli. Ne deriverà un'espansione della ricchezza finanziaria del pubblico che incomberà minacciosa sull'economia; il disgelo potrebbe ripercuotersi negativamente sul livello del cambio; se la politica «della piazza assediata» avesse successo, potrebbe condurre ad una spirale inflazionistica, che si arresterebbe nella degradazione del sistema.

Ma il disavanzo della pubblica amministrazione non deriva da decisioni arbitrarie; il ministro del tesoro entro limiti ristretti può rallentare o accelerare la spesa, ma deve eseguire le leggi che l'hanno stanziata. Sono leggi approvate in parlamento, senza incontrare opposizione; quando vi sono stati dissenzienti, hanno lamentato, il più delle volte, l'esiguità della spesa; voci si sono levate per ammonire delle conseguenze della dilatazione del disavanzo pubblico, ma si sono dissolte quando sarebbe stato necessario puntare contro specifici provvedimenti e specialmente contro quelli che all'accrescimento della spesa hanno congiunto la disgregazione della pubblica amministrazione.

La costanza nel tempo dei descritti comportamenti suggerisce che il parlamento ha interpretato o ha creduto di interpretare la volontà degli elettori; se ne dovrebbe concludere che sarebbe illusorio confidare nel risanamento delle finanze pubbliche senza acquisire un più ampio consenso di questi ultimi. Ma ciò richiede che la generalità delle forze politiche concordi nell'accettazione di obiettivi di stabilizzazione del sistema. Il professor Doaglio ha dedicato un articolo pubblicato nella *Stampa* al fallimento degli economisti. Nonostante anch'io appartenga alla confraternita, non ho alcuna esitazione ad accettare quel verdetto. Concordo nell'ammettere che è esaurito il tempo degli artifici finanziari e monetari; è tempo di decisioni di uomini politici, capaci di raggiungere, col loro messaggio, la maggioranza degli elettori.

Nelle pagine interne

3ª LA TERZA PAGINA
Rileggendo «Il Milione» (di Pietro Citati) - L'atomo sulla strada della Casa Bianca (di P.M. Pasinetti)

5ª LA POLITICA ESTERA
Ford vince in Florida (di Ugo Stille) - Condannati i nove ufficiali processati in Spagna per sedizione (di Paolo Bugialli)

6ª LA POLITICA INTERNA
Da oggi a Firenze il congresso del PSDI (di Antonio Padellaro) - Offerta a Moro la guida della DC (di Luigi Bianchi) - E' morto Attilio Piccioni

7ª GLI SCANDALI
Rivelazioni nell'inchiesta sulla Lockheed (di Roberto Martinelli e Paolo Menghini) - Scarcerato il presidente della Standa (di Ulderico Munzi) - Altri nomi nel dossier dei giudici di Parma (di Maurizio Chierici)

21ª, 22ª e 23ª L'ECONOMIA
A giorni la benzina aumenterà di 30-35 lire al litro (di Demetrio De Stefano)

SOLO CONFUSE IPOTESI PER ORA SULLE CAUSE DELLA SCIAGURA DI CAVALESE

Molti ragazzi fra le 42 vittime della funivia
Accuse dall'estero mentre si apre l'inchiesta

Impossibile identificare tutti i corpi: trenta turisti venivano da Germania e Austria
Distrutta una famiglia veneziana: ritrovati la madre e i due figli, nessuna traccia del padre - Angoscioso pellegrinaggio dei parenti

La situazione Mentre continua l'identificazione delle salme, si è aperta a Cavalese l'inchiesta sulle cause della sciagura. Critiche e accuse sono venute dalla Germania e dall'Austria, i paesi dai quali proveniva la maggioranza delle vittime. Secondo i giornali e gli esperti di Vienna, la funivia viaggiava da tempo in condizioni difettose. In Germania, un'agenzia di stampa di Bonn afferma che la caduta della cabina è stata preceduta da una violenta esplosione (sulle prime reazioni all'estero, pubblichiamo in seconda pagina gli articoli dei nostri corrispondenti da Vienna e da Bonn).

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

CAVALESE — Nell'ampio atrio dell'ospedale di Cavalese ci sono stesi a terra quarantadue materassi: sopra, coperti da lenzuola candide con grandi macchie rosse, i corpi martoriati estratti dalla funivia della morte. Ogni salma ha accanto un minuscolo cartello: l'altra notte c'erano solo dei numeri sui foglietti rosa, dall'uno al quarantadue; ieri mattina si sono aggiunti i nomi, gli indirizzi, le città di provenienza. Dodici sono nomi italiani, trenta tedeschi e austriaci: sono precipitati tutti da settanta metri d'altezza, uomini, donne e bambini, in un tragico grappolo che si è schiantato su un roccione dell'alpe di Cermis. La cabina rossa è rotolata sul pendio, si è fermata ai piedi dell'unico spoglio albero al centro di un prato verde.

Sono morti tutti, meno una ragazza: ha quattordici anni, si chiama Alessandra Piovesana, abita a Milano in viale Brianza 22, frequenta la quarta ginnasio al liceo Carducci. Era venuta alla «settimana bianca» della scuola. Ha visto spegnersi accanto, sull'erba macchiata di sangue, due compagni di classe, Francesca Alano e Giovanni Diamanti Lelli. Francesca aveva la sua età, Giovanni un anno di più. Adesso è ricoverata all'ospedale; le gambe e il bacino fratturati, ma i medici sperano di salvarla. Le sono accanto i genitori, venuti su nella notte come tanti altri padri e madri, come la mamma e il papà di Francesca e di Giovanni.

Ma nell'immane tragedia di val di Fiemme c'è un giallo: un uomo è scomparso: carabinieri, polizia, guardie di finanza, vigili del fuoco, lo cercano senza pace. Si tratta di Fabio Rustia, 39 anni, abitante a Venezia e direttore della Standa del Lido: doveva essere accanto alla moglie Adriana e ai due figli, Alessandro e Lorenzo, nove e dodici anni, schiantatisi nella fatale cabina. La sua salma manca all'angoscioso appello: ieri un cronista, che è suo amico ha sollevato uno per uno i lenzuoli immacolati, ma il suo volto non c'era. La sua fine per ora è un mistero.

Il dramma è accaduto alle 17.20: era la penultima corsa della funivia. Sulle piste di sci, a 2000 metri, c'era la coda davanti alla stazione. Sono entrati nel vagoncino in 42 più il manovratore, Ivo Delvai, 21 anni, atteso invano oggi alla visita di leva al distretto di Trento. E' iniziata la discesa: sul primo tronco tutto regolare, la funivia scivola liscia fino al capolinea intermedio, quello di Dos Dei Laresi. La comitiva scende, percorre pochi metri, sale sull'altra funivia, quella che dovrebbe raggiungere Cavalese. Altri minuti appesi a un filo, ma un filo sicuro, cinque centimetri di diametro, garantito per trent'anni. Un filo, invece, che si schianta all'improvviso.

«Eravamo giù alla stazione d'arrivo — dicono Giancarlo Gilmozzi, 19 anni e Franco Betta, 23, entrambi di Cavalese, gli unici testimoni oculari della sciagura — guardavamo la scatola rossa che stava arrivando a valle. Improvvisamente abbiamo sentito uno schiocco violento, come una frustata. Abbiamo visto la scatola ondeggiare, poi volare via come un aquilone. Subito neppure ci siamo resi conto, poi ci siamo guardati in faccia e via verso la macchina lasciata davanti alla stazione. Imbocchiamo la stradina, poco più di un sentiero che arriva al prato. L'auto si ferma, le gomme slittano sul ghiaccio. Su di corsa a piedi, si arriva senza fiato. La cabina è in mezzo al verde: un ammasso di rottami. Attorno sei cadaveri, gli altri sono dentro imprigionati tra le lamiere contorte. Ne tiriamo fuori diciotto: c'è tanto silenzio attorno. Solo due voci, quella di un uomo, un tronco d'uomo, che dice: 'Me ne torno subito a Milano, vado a casa'. Poi tace e tace per sempre. L'altra è una voce di donna: 'Voglio mio figlio' ed anche lei tace; è morta».

Giancarlo Gilmozzi si copre gli occhi con le mani: «Cerco solo di dimenticare — afferma —. Perché ho visto tanto sangue?». Franco Betta china il capo, inghiotte una grappa, ha le guance rigate di lacrime.

Intanto l'allarme raggiunge Cavalese, si propaga nella valle. Le campane del paese suonano a martello, la sirena dei vigili del fuoco ulula senza sosta. Arriva gente, arrivano tutti, dal centro, dai masi sparsi, dalle campagne: i carabinieri, le squadre di soccorso della polizia di Moena, i finanzieri.

Sta calando il buio. Si accendono le fotoelettriche, le fiamme ossidriche sprizzano lampi azzurri in mezzo al prato. Si cerca di liberare le ultime salme. Il groviglio è atroce: scarponi, sci, bastoncini, corpi smembrati, giacche a vento, guanti.

«E' una scena allucinante — dice un uomo in divisa — in trent'anni di carriera non ho mai visto nulla di simile. Se mi fermo a pensare un attimo capisco di crollare. Reagisco, cerco nel mucchio spaventoso qualcuno che respiri». Respirano in due, Alessandra Piovesana e Daniele Rota, 19 anni, abitante a Bergamo. Entrambi sono caricati su una jeep: arrivano all'ospedale di Cavalese. C'è già un elicottero pronto; la barella con il Rota viene infilata nella carlinga, i sanitari hanno deciso di trasferirlo subito a Trento. Ci arriva senza vita.

Lassù in mezzo al prato verde proseguono i soccorsi, soccorsi vani. Dalla cabina escono solo cadaveri. Quarantun salme: mani pietose le avvolgono in coperte, le caricano su un camion della polizia che parte adagio, l'autista cerca di evitare i sobbalzi, una preoccupazione umana ma purtroppo inutile. L'au-

Mino Durand

CONTINUA IN SECONDA PAGINA

CAVALESE — I resti della tragica cabina, sci ed equipaggiamenti delle 42 persone che si trovavano sulla funivia. Sul fondo si vedono le case di Cavalese. (Olympia)

La cabina aveva un carico di due persone superiore al limite consentito - Qualcuno parla di difetti nella manutenzione e di superlavoro
Molto improbabile la tesi di sabotaggio - Il cavo era costruito per resistere oltre 30 anni

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

CAVALESE — Con un senso di rabbia, quasi di odio, ci si scontra con la «presunzione» della funivia assassina. C'è una targa verde, molto lucida, alla stazione di partenza che voleva essere qualcosa di più di una generica garanzia. Mostra infatti con orgoglio la sezione del cavo portante, i suoi 50 millimetri di diametro, il suo intreccio sapiente di ben 145 fili di acciaio, e persino nel nome di questa fune — Ercole — c'è l'ostentazione della forza, cioè della sicurezza. Prima di entrare nella cabina, per il tuffo verso la montagna, l'occhio si doveva tranquillizzare su questa dichiarazione di robustezza.

Adesso che la «tragedia impossibile» è accaduta, ci si spinge nella spirale di difficili spiegazioni, mentre la paura corre rapida e altrettanto rapida l'ostilità. Il telefono ha trasmesso agli albergatori secche frasi: «Annulliamo le prenotazioni». In lingua tedesca si sentono giudizi taglienti e sommari sulle condizioni dell'impianto che aveva trasformato Cavalese in un buon centro di vacanze invernali.

In realtà, per ora, nessuno può giurare sulle cause della disgrazia. Si è rotto il cavo portante, questo è certo, ma perché? Per usura? Per una invisibile «malattia» che si portava dentro fin dal giorno della fabbricazione? Per la scarsa manutenzione? Per il superlavoro? Oppure per un errore di manovra? Le domande sono tante, ma la risposta non c'è ancora. Dovranno ricercarla le commissioni di inchiesta, saranno fatti controlli, perizie, interrogatori. E' già prevedibile che tutto si trasformi in una lunga battaglia legale.

Intanto, favorito dal senso di smarrimento di fronte all'accaduto, affiora, in qualcuno, un atroce dubbio, quello di un atto di sabotaggio. La voce corre per la val di Fiemme, anche se non trova agganci logici fa discutere. C'è chi vuole ricordare che settimane fa, nella vicinissima val di Fassa, ci furono alcuni piccoli attentati. Ma l'ipotesi di una *escalation* tanto criminale della tensione non ha radici nei fatti.

Le caratteristiche della funivia del Cermis sono dichiarate nella targa verde accanto alla biglietteria. Velocità: 10 m/s; capacità della cabina: 40 persone più l'accompagnatore; dislivello: 1026 metri (l'impianto è diviso in due tratte, con una stazione intermedia).

La caduta è avvenuta nel primo tratto, lungo 2590 metri, che da Cavalese salta il torrente Avisio e poi, poggiando su un solo pilone, arriva fino al «Doss dei laresi», sul limitare di un magnifico bosco, 1600 di quota. La cabina era impegnata nel viaggio di discesa, uno degli ultimi di una giornata di traffico intenso, dovuto alle «settimane bianche» di molti studenti.

Tutto è stato regolare fino a un centinaio di metri dall'arrivo, forse meno. Qui, improvviso, il guasto. La fune di sostegno si è spezzata, molto più in alto, vicino al pilone. La cabina è impazzita, dopo un attimo nella immobilità di un equilibrio impossibile, ha preso a ruzzolare all'indietro, sempre più veloce, una lunga corsa verso la morte, fino allo schianto su un prato bruciato dal ghiaccio, trecento metri sopra l'Avisio.

Questa è una ricostruzione sulla base del racconto di alcuni testimoni. Il cavo portante, dopo avere dato alla cabina un terribile colpo di frusta, si è aggrovigliato come un elastico e infine si è parzialmente schiacciato a terra. «Se fosse finito sui fili da ventimila volts che corrono vicino, avrebbe trasmesso la micidiale corrente fino al relitto e i soccorritori sarebbero rimasti fulminati», ha detto il comandante dei vigili del fuoco.

La funivia, costruita dalla ditta Holz di Merano, era stata montata nel 1966. I cavi invece erano di costruzione delle acciaierie Ferriere lombarde Falck, sia quello portante che gli altri due che completano l'impianto, uno col compito di trainare la cabina e l'altro definito di zavorra. Ci sono ora molte bocche che parlano per difendere la funivia. Un addetto ha dichiarato: «Era sempre sotto controllo. Ogni giorno, prima di cominciare il lavoro, si faceva una verifica. Anche martedì tutto sembrava a posto, i contrappesi, la tenditrice, tutto».

L'ingegner Arturo Tanesini, 71 anni, da due direttore delle funivie del Cermis, che fanno capo a una società di Bolzano, ha risposto con molta decisione alle domande anche brusche: «Il cavo costruito dalla Falck ha vita praticamente illimitata, certamente superiore ai trenta anni che la legge prevede come termine massimo di sostituzione. Quindici giorni fa era stato controllato e lubrificato». Si aggiungono spiegazioni tecniche, relative al punto più delicato del sistema di trazione, che coincide col passaggio della torre di sostegno. Qui la fune scorre sulla cosiddetta «scarpa», un appoggio di tre, quattro metri, realizzato con una lega nella quale predomina il bronzo, un metallo più «morbido» dell'acciaio, e ciò per diminuire l'usura provocata dall'attrito sul cavo.

Il punto più delicato, sia sotto il profilo di eventuali responsabilità (gli inquirenti per ora non parlano) che del risarcimento dei danni (l'impianto è assicurato per un miliardo con la SAI), riguarda la portata della cabina. Al momento della caduta c'erano quarantatré persone, un numero superiore alla portata massima indicata in quaranta più l'accompagnatore. E' fissato però anche un limite di peso in trentadue quintali. Cosa risponde Tanesini? «Il numero delle persone è specificato per un fatto di confort nel trasporto. Quello che conta invece

Vittorio Monti

CONTINUA IN SECONDA PAGINA

LUCA GOLDONI RACCONTA COME HA VISSUTO DALL'ALTO GLI ATTIMI DELLA TRAGEDIA

Ho visto il giovane Erwin scomparire nel vuoto

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

ALPE DI CERMIS — *Erwin, il ragazzo della tavola calda, scendeva lungo il pendio verso la stazione della funivia pigliando a calci dei bidoni di plastica vuoti. Andava giù a Cavalese a far rifornimento di gasolio per i gruppi elettrogeni.*

Erwin aveva diciotto anni, era un ragazzo allegro, riusciva a essere educato e gentile anche nei momenti di punta quando il self-service diventa una turbinosa catena di montaggio. Era simpatico a tutti e mi fermai a scambiare qualche battuta, le prime banalità che mi vennero in mente: gli dissi che aveva inventato una specie di bowling sulla neve con i bidoni di plastica: se lo avessero visto gli americani gli avrebbero comperato il brevetto. Non ricordo che cosa rispose ma ora sono qui a non darmi pace, se gli avessi detto qualche stupidaggine in più, si sarebbe attardato qualche minuto ancora, avrebbe perduto il vagoncino delle diciassette e venti, sarebbe ancora vivo con la sua allegria gentile.

Quando succedono sciagure come questa del Cermis è inevitabile ripercorrere i fili misteriosi del destino, la concatenazione di banali casualità che conducono al famoso «Ponte di San Luis Rey».

Quando Ivo Del Vai, l'accompagnatore del tragico vagoncino, ha contato il quarantaduesimo passeggero e ha sbarrato la porta, una lunga coda di sciatori è rimasta nell'atrio ad attendere la corsa successiva. Nessuno di essi ha certamente immaginato che doveva la salvezza a una caduta nell'ultima discesa, a un attacco che non si sganciava, al fatto che la ragazza non era entrata nell'infornata delle diciassette e venti, e allora anche il suo compagno aveva preferito aspettare la corsa dopo. Anch'io avevo deciso di scendere a valle, la mia fortuita banalità è stata il tramonto, un mare di fuoco all'orizzonte dopo una giornata color piombo, uno spettacolo che valeva la pena di non perdere.

La cabina delle diciassette e venti si muove, sprofonda lungo il cavo con uno sfrigolio di carrucole gommate: cinque minuti per giungere alla intermedia, quindi trasbordo dei passeggeri sul secondo vagoncino che arriva alla stazione di Cavalese.

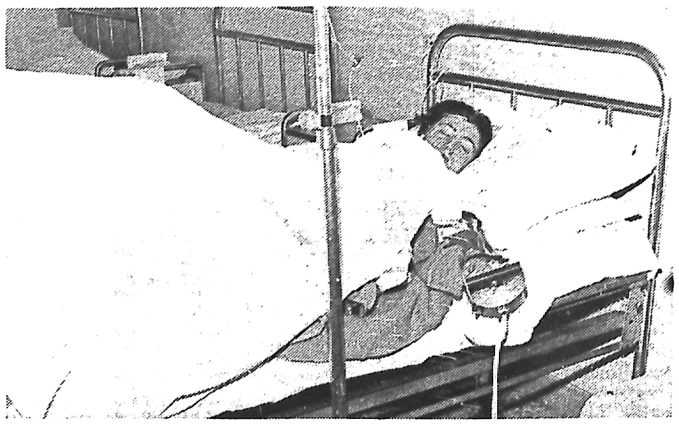
Passa una decina di minuti e dalla improvvisa concitazione degli addetti capisco che è accaduto qualcosa. Le notizie arrivano a mozziconi, parlano di una cabina che è volata, ma non si sa se è quella che scende carica o quella che sale vuota.

I telefoni della stazione a monte squillano impazziti, informano che la cabina caduta era proprio quella carica, ci sono feriti. Ancora minuti di suspense, guardiamo con i binocoli, si vede il vagoncino rosso rimasto appeso, ma nulla di quello precipitato nel secondo tronco della funivia. Penso a quante volte sono salito e sceso dal Cermis, schiacciato fra altre quaranta persone e una selva di sci, risento il tintinnio dei ganci aperti degli scarponi, l'odore di tessuto sintetico delle tute, i ragazzi che si sfottono. Giorgio oggi era una frana, non puoi pretendere di fare il Pierino Gros se tutte le sere fai mezzanotte con l'Antonietta.

Ma sul vagoncino precipitato si parlava poco italiano. C'era Erwin, c'era Ivo, l'accompagnatore di diciotto anni, che doveva andare alla visita di leva proprio domani e forse diceva: «Mi caccio in marina, niente alpini, di montagna ne ho abbastanza come civile». C'era Graziano Corradini, un ragazzone alto che forse non aveva voglia di parlare e aveva nelle ossa otto ore di gelo, impalato all'arrivo

Luca Goldoni

CONTINUA IN SECONDA PAGINA



CAVALESE — L'unica superstite della sciagura, la quattordicenne Alessandra Piovesana, studentessa di Milano. All'ospedale i medici sperano di salvarla. (Foto DFP)