

IL FATTO. Piemonte, tragedia a Viverone. Controesodo: poche code e incidenti in calo

Scontro sul lago tra due barche 4 morti, 5 feriti

Quattro morti, una ragazza in condizioni molto gravi, altri quattro feriti. È il pesantissimo bilancio dello scontro avvenuto ieri pomeriggio tra due piccole imbarcazioni sul lago piemontese di Viverone. Rientrato invece a Venezia l'allarme per un trimarano con quattro persone a bordo che si temeva fosse scomparso. Traffico intenso ma senza code nella domenica del grande rientro. Finalmente in calo gli incidenti stradali.

coverate a Santhià e a Ivrea, ma in condizioni decisamente meno gravi, altre quattro persone, tra cui un bambino di dieci anni. Gli altri passeggeri dei due natanti, che hanno riportato solo lievi ferite e contusioni, sono stati medicati all'ospedale di Viverone e subito dimessi.

Le cause della sciagura non sono ancora state chiarite. Secondo le testimonianze raccolte dai carabinieri di Cavaglia pare comunque che i piloti delle due imbarcazioni fossero impegnati in una gara di velocità. L'urto si è verificato mentre le due barche filavano a una trentina di nodi all'ora. A far sì che il bilancio della sciagura non fosse ancor più pesante è stato molto probabilmente il tempestivo intervento di otto sommozzatori dei vigili del fuoco che stavano scandagliando il fondo del lago alla ricerca del corpo di una donna annegata alcuni giorni fa. A dar loro manforte sono giunti poi altri dodici vigili del fuoco, aiutati anche da due elicotteri.

Rientrato invece l'allarme lanciato nella mattinata di ieri a Venezia per la presunta scomparsa di



La lunga fila di auto ieri pomeriggio al casello di Melegnano

Daniel Dal Zennaro/Ansa

un trimarano con a bordo una donna e tre dei suoi figli. L'imbarcazione è tranquillamente rientrata nel tardo pomeriggio: i quattro - stupitissimi per il trabusto creato dalla loro «scomparsa» - avevano semplicemente deciso, senza peraltro avvertire gli altri familiari, di passare una nottata in mare sotto le stelle e poi una giornata di sole su una spiaggia tranquilla.

Quello di Viverone è stato l'incidente più grave di una giornata che, all'insegna dell'operazione rientro - dalle vacanze d'agosto, è stata - caratterizzata - pressoché

ovunque da traffico relativamente intenso ma senza intasamenti e da pochi incidenti. Unica eccezione, una coda di dieci chilometri, intorno a mezzogiorno, sulla A14 tra Cattolica e Rimini a causa di un incidente. Come avviene del resto ormai da qualche anno, anche questa volta gli automobilisti sembrano aver preso davvero molto sul serio i consigli sulle partenze cosiddette intelligenti, e hanno scagionato i rientri lungo l'intero fine settimana, con una punta massima nella giornata di sabato e una «coda», molto probabilmente, nella

mattinata di oggi. Solo in serata il traffico - appesantito anche dai rientri dei gilanti che hanno approfittato di una splendida domenica di sole - è andato animandosi, con rallentamenti e code, lungo i percorsi di rientro verso le grandi città.

Dati ufficiali, ovviamente, ancora non ce ne sono, ma pare proprio che questa estate stia finalmente segnando una diminuzione del numero degli incidenti gravi e delle vittime. Molto probabilmente merito, almeno in una certa misura, dei più severi controlli, che nella notte tra sabato e ieri hanno por-

tato al ritiro di decine e decine di patenti - 105 in Veneto, 79 in Lombardia, 43 in Puglia, 26 in Piemonte, 24 nelle Marche e 10 in Umbria - soprattutto per eccesso di velocità e per guida in stato di ebbrezza.

Buone le notizie anche dalla Sardegna: dopo le difficoltà dei giorni scorsi, con centinaia di turisti costretti a passare la notte sulle banchine del porto di Olbia a causa delle proibitive condizioni del mare che avevano bloccato a Civitavecchia le navi «veloci» della Tirrenia, le partenze sono state ovunque regolari.

ROMA. Una gara assurda, una manovra sbagliata e poi lo schianto, violentissimo. Una pilotina - guidata da Antonio Giorgi, che trasportava otto passeggeri - ha urtato un gommoni con a bordo sette persone condotto da Arcangelo Mammoliti, 38 anni, di Rivoli, ieri pomeriggio a cinquecento metri dalla riva sulle tranquille acque del lago piemontese di Viverone, tra Biella e Ivrea. In seguito all'urto, il gommoni è scoppiato proiettando in acqua tutti gli occupanti, mentre per il contraccolpo la pilotina si è rovesciata, scaraventando a sua volta in acqua le otto persone che

si trovavano a bordo. Pesantissimo, purtroppo, il bilancio: tre giovanissimi - Samantha Mammoliti, di 13 anni, il fratello Giuseppe, di 11, e Luana Monaciello, di 14, che erano a bordo del gommoni - sono annegati. Una donna, Crocifissa Giardina, di Collegno, è morta alcune ore dopo senza riprendere conoscenza all'ospedale di Ivrea dove era stata ricoverata per le lesioni riportate alla testa. Gravemente ferita un'altra ragazza, Katuscia Giorgi, di 14 anni, portata all'ospedale di Ivrea con gravissime lesioni a una gamba. Ri-

LA TESTIMONIANZA. I misteri del Monte Bianco nei ricordi di una grande guida alpina

«Nella neve vidi i resti del Boeing»

Quanti «misteri» racchiusi nelle viscere del Monte Bianco: «Spesso la montagna non restituisce le sue vittime. I ricordi di Lorenzino Cosson, responsabile del soccorso alpino valdostano: dal ritrovamento dei pochi resti del Boeing indiano e dei suoi 117 passeggeri, inghiottiti dal ghiacciaio nel 1966, ai tre alpinisti «tornati» dalla morte bianca dopo 58 anni...

PIER GIORGIO BETTI



La parte centrale del Monte Bianco e, a sinistra, una foto del 1861 di Auguste-Rosalie Bisson

Idea Books

fiacque tra Italia e Francia. Il luogo dove Cosson e Machet hanno raccolto quelle poche cose si trova almeno 1500 metri più in basso rispetto al punto dell'impatto del Boeing contro la montagna: «Chissà, magari le aveva trasportate il vento. Ma lassù è ancora tutto da scoprire...».

Un giorno, forse, il ghiacciaio rivelerà il suo segreto? forse riemergerà la scatola nera, la chiave indispensabile per conoscere circostanze e cause, mai chiarite, di quella sciagura? Cosson allarga le braccia: «Chissà, è possibile, spesso succede. Vede, il ghiacciaio è come un fiume, l'unica differenza è che scorre molto, molto lentamente». E come il fiume, dunque, può restituire ciò che ha preso nel suo cammino. Ma come e quando, e se ciò avverrà, nessuno saprebbe dirlo. Possono passare settimane, mesi, o decenni. Cinque anni fa, su segnalazione di un alpinista salito

al rifugio Quintino Sella che aveva intravisto un tratto di corda e degli indumenti sotto la superficie del ghiacciaio. Cosson e altri guide recuperarono tre salme. Abbigliamento, scarponi, attrezzi appartenevano chiaramente a un passato piuttosto remoto. Gli esami compiuti dal medico legale a Courmayeur lo confermarono. Ma sull'identità delle tre vittime della «morte bianca» regnava una totale incertezza. Si scoprì poi che facevano parte di un gruppo di quattro alpinisti che nell'estate del 1927 - 58 anni prima - avevano raggiunto il Gonella. Uno, l'unico superstite, si era fermato al rifugio; gli altri, che avevano deciso di proseguire fino alla cima del Bianco, erano stati travolti e inghiottiti da una valanga.

Scarsa esperienza? Comportamento imprudente? Certo, nelle tragedie della montagna compaiono tra gli elementi più frequenti. Ma Lorenzino Cosson invita a non

generalizzare: «Ci sono la fatalità, l'imprevedibile. Chi è sorpreso dal brutto tempo sul Bianco può smarrirsi anche se è esperto, crede di scendere alla capanna Vallot e finisce invece sui seracchi insidiosissimi del versante ovest. E il seracco non sa, non si chiede se uno è bravo ad andare in montagna, quando vuole si stacca e se ti trovi sotto non c'è scampo».

«Là sotto almeno 50...»
Bravissimo era Arturo Ottoz, per unanime riconoscimento «la migliore guida del Monte Bianco». Eppure quell'ascensione con un cliente lungo la via Maior che aveva percorso cento volte gli fu fatale: una scarica di neve gelata li trasciò giù, scaraventandoli tra i crepacci del ghiacciaio della Brenva insieme alla cordata di Marcel Barreaux e del suo cliente che seguivano a pochi metri. Erano le 5 del 17 agosto '56. Barreaux, sebbene

ferito, si trasciò fino al rifugio Torino per dare il purtroppo inutile allarme. I corpi di Ottoz e degli altri due non sono mai stati trovati. Cosson indica col braccio teso la tormentata distesa di ghiacci della Brenva che domina il paesaggio della val Veni: «Là sotto - dice - ne sono rimasti almeno una cinquantina, forse anche di più...».

Più che bravo, addirittura un personaggio mitico della stagione «eroica» dell'alpinismo, era quel Jean Joseph Maquignaz che nel 1865, insieme a un altro «grande», Jean Antoine Carrel, aveva partecipato alla sfortunata sfida per la prima scalata del Cervino, vinta dall'inglese Whymper. Il 17 agosto del 1890, Maquignaz e un'altra guida, Antonio Castagneri, partirono da Courmayeur per «portare» sul Monte Bianco il conte Umberto Scarampi di Villanova. Le cronache dell'epoca danno conto della testimonianza di un altro alpinista, l'ing. Montali, al quale, incontrandolo, avevano detto di voler seguire la via che passa per il Dôme du Gouter e la cresta delle Bosses. Quel che è certo è che indietro non tornarono e che neppure scesero a Chamonix, sul versante francese; le loro tracce si perdono nella terribile bufera che per due giorni, il 18 e il 19 agosto, imperversò sul Gigante delle Alpi. Inutili tutte le ricerche. Si legge nella rivista del Cai del 31 agosto 1890: «Il Monte Bianco ci renda almeno le spoglie di Umberto di Villanova, di Antonio Castagneri e di Giuseppe Maquignaz, affinché anche ad essi sia la terra che li raccolse infanti e li nutrivà abbia a porgere l'ultimo asilo nel suo grembo materno». Invocazione inascoltata. Il sepolcro di ghiaccio non ha mai restituito i corpi di Maquignaz e dei suoi compagni. Da 104 anni, l'interrogativo sulla loro sorte riempie i primi capitoli nel grande libro dei «misteri» della Montagna Bianca.

Un'unica frequenza europea

Una postilla. Durante la conversazione, Cosson è stato richiamato dallo squillo del suo cellulare. Il custode del bivacco sull'Aiguille Noire aveva segnalato all'ufficio guide il ritardo nel rientro di due alpinisti. Una situazione di pre-allarme per l'elicottero del soccorso e per le guide di turno. E di grande incertezza. «I ritardi nel rientro - spiega Cosson - sono frequenti. Ma quando bisogna intervenire, la tempestività è decisiva per salvare delle vite. Purtroppo però non c'è ancora una legge che autorizzi l'uso delle radio portatili, che in montagna sono da considerare indispensabili. Non si deve più aspettare. È tempo che in tutta Europa venga assegnata una frequenza unica per le chiamate di soccorso in montagna».

I resti del Boeing
Per l'emozione dev'essere mancato il fiato a Cosson e alla guida Mario Mochet, che lo accompagnava, quando, nell'agosto dell'89, alla congiunzione dei ghiacciai del Bianco e del Miage, hanno trovato prima dei brandelli di abiti civili, poi frammenti metallici e pezzi di valigie. Chi può mai salire a quelle quote in giacca e cravatta, con un bagaglio adatto a un tranquillo viaggio in treno? «Ci rendemmo conto - rammenta Cosson - che si trattava di resti dell'aereo indiano schiantatosi anni prima a un'ottantina di metri dalla vetta del Monte Bianco». Quell'aereo, un grosso Boeing dell'Air India, si era disintegrato lassù, a 4800 metri, la mattina del 24 gennaio 1966, con 117 persone a bordo. Chi era poi riuscito ad avvicinarsi all'area del disastro, aveva trovato solo le carcasse martellate di alcune scimmiette trasportate nella siva dell'apparecchio. Nessuna traccia del Jumbo, dell'equipaggio, dei passeggeri: mega-aereo, uomini, donne, bambini, tutto inghiottito dalla gelida coltre bianca che si stende lungo la cresta delle Bosses, la linea di spar-