



Un'immagine della biglietteria della stazione di King's Cross devastata dalle fiamme

# Nell'inferno di fuoco di King's Cross

Il peggior incendio nella metropolitana londinese poteva essere evitato o almeno contenuto? C'erano già stati abbondanti avvertimenti in passato circa la tragedia incombente in una delle sessanta stazioni della rete sotterranea. Incertezze e smarrimento hanno reso inesorabile il bilancio mortale limitato solo dal fatto che l'affollamento dell'ora di punta si era già diradato

DAI NOSTRI CORRISPONDENTI  
**ANTONIO BRONDA**

LONDRA Dapprima l'odore di bruciato poi il fumo sempre più denso e quindi, all'improvviso, una «palla di fuoco», una «parete di fiamme» alla sommità della scala mobile nella stazione metropolitana più affollata di Londra. Per fortuna alle 7 e mezzo di sera era passata da un bel po' l'ora di punta quando più di 30 mila passeggeri vanno e vengono nei corridoi, scendono e salgono dalle pensiline della Piccadilly Line. Il calore sprigionato dall'incendio ha ben presto raggiunto temperature elevatissime: la nube acida e densa aveva la consistenza del «porridge» la pappa d'avena, un impasto soffocante che ha impedito bloccato i polmoni di chi ne ha respirato anche solo alcune bocciate. La maggior parte delle 30 vittime è morta soffocata. Anche molti dei 21 feriti (cinque in condizioni gravi) due in stato comatoso) hanno subito severe lesioni interne all'apparato respiratorio. I testimoni oculari parlano di «incertezza» e «confusione» nei primi fatali momenti quando il personale di servizio non ha saputo dirigere i malcapitati verso le uscite. Ma le ferite nella sala della biglietteria o lì ha mandati di nuovo gli presso i binari in una ca-

messo in salvo da un ferroviere. Molti altri cercavano di abbordare i convogli che tuttora transitavano sulla Piccadilly Line ma i conducenti rallentavano senza fermare né aprire le porte. Da fuori gente semi soffocata e terrorizzata bruciava, invano coi pugni sui finestrini del treno che avrebbe potuto significare la salvezza. Angoscia. Incrédibili scene di paura.

Per i soccorritori c'è voluto molto tempo prima di aprirsi un varco nel rogo e nel fumo i vigili del fuoco sono soprattutto stupefatti per la rapidità con cui l'incendio si è propagato con forza inarrestabile da un momento all'altro. Forse covava da tempo ma quando è scoppiato non c'era niente che gli assistenti potessero fare. Tutti quelli che si trovavano nella biglietteria sono stati soffocati e carbonizzati.

## Quando i morti furono 43

LONDRA Per quanto disastroso il rogo dell'altra sera a King's Cross non è il peggior incidente fra quelli registrati nel corso degli ultimi cinquant'anni nella vasta rete di trasporto sotterranea londinese. Il triste primato risale al 28 febbraio 1975 quando un treno sovraccarico di passeggeri non riuscì a fermarsi alla stazione di Moorgate nella City e travolgendo i paraurti andò a sbattere contro un muro al di là di un binario terminale. La prima carrozza (16 metri di lunghezza) si accartocciò col suo carico mortale riducendosi a 3 metri di ferro. In quella e nelle altre vetture appiattitesi una sull'altra a organetto ci furono 43 morti e 74 feriti. Ci vollero sei giorni di ininterrotto lavoro (1300 vigili del fuoco, 260 poliziotti, 80 ambulanze, 16 medici sul posto e tre ospedali

mobilitati) per soccorrere le vittime recuperate i morti sgombrare la linea dove il freno automatico del convoglio aveva mancato di funzionare per motivi a tutt'oggi rimasti inspiegabili. Nonostante la tragedia di mercoledì, e quella di 12 anni fa, il bilancio degli incidenti nell'underground di Londra è relativamente stretto. Dal 1938 (collisione di due treni a Charing Cross con sei morti) al 1953 (altro scontro fra le stazioni di Leyton e Stratford con 12 morti) il totale fino al '75 era di appena 18 vittime. Adesso però 130 morti e 121 feriti di King's Cross sollevano ben altri interrogativi sui sistemi precauzionali assenti: rivelatori del fumo, campanelli di allarme, irrigatori a pioggia ossia le testine rotanti antincendio, le uscite di sicurezza e cartelli luminosi.

## Una tragedia che poteva essere evitata

Parlano i testimoni: «Uomini e donne coi capelli in fiamme che vagavano urlando disperati»



Marco Liberati, (a destra) il giovane italiano ucciso nel rogo

## Due italiani periti nel rogo Marco, 26 anni, a Londra per il compleanno della sua Mariella

LONDRA C'è anche un italiano fra le vittime dello spaventoso rogo di Londra. Si chiamava Marco Liberati aveva 26 anni. Era a Londra da domenica sera in visita alla sua fidanzata che festeggia il compleanno. Mariella Santello di San Benedetto del Tronto (Marche) ha compiuto gli anni ieri in un lettino della sala di terapia intensiva dell'ospedale universitario londinese dove ora i medici lottano contro le terribili ustioni che le hanno necropato il corpo e per sanare le lesioni ai polmoni causati dall'acido fumoso. Marco Liberati, anch'egli di San Benedetto del Tronto era il sedo di sei figli. Diplomatosi macchinista navale dopo aver navigato qualche tempo si era iscritto alla facoltà di lettere dell'Università di Bologna. E proprio da Bologna aveva telefonato domenica ai genitori dicendo che era in partenza per Londra. Nicola e Leda Liberati i suoi genitori saputo della disgrazia di Londra in preda a un orribile presentimento avevano cercato invano di sapere qualcosa dall'ambasciata italiana a Londra. A comunicare

## Il cordoglio di Cossiga in un messaggio alla regina



Il presidente della Repubblica Francesco Cossiga ha inviato ieri alla regina Elisabetta il seguente messaggio: «La notizia del tragico incidente di Londra che è costato la perdita di tante vite umane mi ha profondamente addolorato. Nell'esprimere a vostra maestà il profondo cordoglio mio e del popolo italiano tengo a farle pervenire i sentimenti della mia commossa solidarietà e le più sentite e sincere condoglianze».

## Eltisn? Non era il capo del governo... dice Budapest

Le dimissioni di Boris Eltsin non hanno cambiato in alcun modo i rapporti di potere in Unione Sovietica, scrive l'organo ufficiale del governo ungherese «Magyar Hirlap». In un commento il giornale fa notare il grande interesse che la stampa internazionale sta dedicando a questa vicenda «come se Eltsin fosse stato il capo del governo» - continua il quotidiano - ha in realtà evitato un tentativo sovversivo contro l'unità del partito, con la fermezza necessaria che esige il periodo più critico della riforma.

## L'Urss cancella centrale elettrica e ne fa una nucleare

L'Unione Sovietica ha dato l'avvio alla costruzione di una nuova centrale nucleare, che funzionerà con un reattore a neutroni veloci, mentre nel contempo sono stati interrotti i lavori per una centrale idroelettrica in Lettonia «per motivi ambientali». Secondo quanto riferisce l'agenzia Novosti la nuova centrale nucleare opererà nella zona oltre gli Urali - avrà una potenza di 800 megawatt.

## I rapitori di Melodie ora vogliono «solo» cinque miliardi

non vengano accolte le loro richieste. Così ha riferito ieri la radio nazionale spagnola. C'è da ricordare che la banda che trattiene la bambina da dieci giorni aveva chiesto all'inizio 13 milioni di dollari.

## Contras, vescovi americani molto critici con Reagan

Per la prima volta dal 1981 la confederazione cattolica americana si è occupata dell'America centrale e in un documento di 22 pagine ha dato il suo appoggio al piano di pace sottoscritto in agosto dai cinque presidenti centroamericani giudicando «moralmente sbagliata» l'azione dell'amministrazione Reagan in favore dei contras nicaraguensi. «Riteniamo che la politica americana pro contras sia seriamente in errore» afferma apertamente la dichiarazione diffusa ai termini dei quattro giorni di lavoro.

## Sequestrate in Florida 4 tonnellate di cocaina

Sequestrate l'altra notte in Florida più di quattro tonnellate di cocaina. La droga abilmente «sistemata» in tavolini a doppio fondo importati dall'Honduras - è stata trovata dagli agenti federali - nel deposito di una compagnia di Miami, specializzata in spedizioni marittime. L'eccezionale sequestro - un record per quanto concerne la quantità della droga e per il suo valore stimato in 300 milioni di dollari - non ha portato ad alcun arresto ma secondo un portavoce della Dea «l'operazione è tutt'ora in corso e speriamo di concluderla con diversi arresti». Il funzionario ha precisato che il «caso» era stato sbarcato tre giorni fa da un mercantile dell'Honduras nel porto di Everglades e quindi trasferito a Miami. Non è stato chiarito fino a che punto la compagnia sia coinvolta nel traffico.

## Laurea honoris causa per Pertini in Belgio

conferito ieri a Sandro Pertini la laurea «honoris causa».

MAURO MONTALI

## Sicurezza nei luoghi pubblici La legge c'è ma servono fondi

Ogni volta che il fuoco, in pochi minuti distrugge vite umane, seminando dolore e sgomento, la domanda è sempre la stessa: è possibile che non ci sia nulla da fare? Che ci si debba limitare solo a contare i morti? Partendo dalla tragedia di Londra vediamo cosa è stato fatto in Italia per la sicurezza nei luoghi pubblici. Molti i problemi ma anche le novità interessanti.

MARCELLA CIARNELLI

ROMA Ogni volta che ci troviamo in una struttura al chiuso corriamo il rischio di aver bisogno del decreto ministeriale 16 febbraio 1982. È il che sono elencate le norme antincendio attualmente in vigore in Italia. È il che sono elencate tutte le strutture a rischio che quelle norme dovrebbero aver provveduto ad attuarle. I tecnici le chiamano «attività soggette» e sono ben 94. Vanno dal cinema ai teatri, dal night alle centrali termiche. Posti di lavoro e luoghi di ritrovo che, all'improvviso, possono diventare una trappola incendiaria senza scampo. Che la regolamentazione ci sia non significa che sia sempre attuata. Incerta disintresse mancanza di fondi, il caso contano a mettere vittime. Tornano alla mente i morti del rogo di Todì, quelli del cinema «Statuto» di Torino. Da allora molto è cambiato. Hanno



I vigili del fuoco soccorrono uno dei ventuno feriti

ripreso vigore le commissioni di vigilanza presiedute dai prefetti e di cui sono struttura portante i vigili del fuoco. Spetta ad esse il controllo preventivo delle attrezzature antincendio e quindi il rilascio del nullaosta per consentire l'accesso del pubblico in locali al chiuso e la commissione che d'ufficio o su richiesta o su segnalazione interviene per revocare licenze nel caso tutte le norme di sicurezza non siano state attuate. La sicurezza però costa. Non si sostituiscono facilmente i fondi in buono stato non si costruiscono muri tagliafuoco sotterraneo Basti pensare che in una città come Roma ce ne sono in servizio solo mille per turno.

La tragedia della metropolitana di Londra pone altri problemi. In opere di quel tipo le strutture di sicurezza dovrebbero essere studiate in fase di progettazione. Il metrò londinese è antico si dice. Certo

## I tecnici spiegano i sistemi di sicurezza Perché il metrò milanese è al riparo da catastrofi

Un po' di paura sui volti delle migliaia di passeggeri che tutte le mattine si affollano, ma la metropolitana di Milano ha funzionato come tutti i giorni. L'effetto-panico non si è sentito. Del resto - assicurano i progettisti del metrò - gli standard di costruzione sono fra i più avanzati d'Europa ovunque vengono utilizzati materiali ignifughi e, sono scomparsi anche i più pericolosi sedili imbottiti.

GIOVANNI LACCAPO

MILANO Le stampiglianti coi ingressi delle stazioni sotterranee hanno timbrato i biglietti previsti da una qual siasi intensa giornata di lavoro a Milano come a Roma. L'impatto della paura che ieri era legittimo prevedere a poche ore dallo sconvolgente dramma di King's Cross non ha spazzato i budget delle aziende. Ma se i dati quantitativi dell'affluenza non hanno registrato impiccioni significative le stazioni hanno potuto leggere sui volti dei passeggeri un'insolita smorfia di sospetto. Ieri la gente non si è tuffata nel ventre delle città con l'abituale indifferenza. «Speriamo che oggi tutto fili liscio» dice un addetto della stazione Cadorna. Basterebbe un piccolo guasto e vedresti la gente scappare nel panico. Una

opinione condivisa anche dai pompieri di Roma. «L'effetto psicosi - dicono - può generare la calca incontrollabile, con tutte le conseguenze».

Ma la strage di Londra non ha proprio nulla da insegnare alle principali reti metropolitane di casa nostra? «I sistemi di sicurezza sulle linee 1 e 2 hanno perfino anticipato i tempi di attuazione della normativa approvata recentemente dal ministero dell'Interno», dichiara Ugo Amagliani vice direttore della progettazione dell'Atm. Si tratta delle norme su cui hanno tanto discusso da due anni a questa parte i comitati formati dai ministri dell'Interno e dei Trasporti assieme alle ditte esercenti, ciascuna alle prese con i problemi complessi riferiti alla tipologia della propria rete sotterranea. Che cosa stabiliscono i

nuovi regolamenti? Innanzitutto la verifica degli standard funzionali delle stazioni. Spiega l'ingegner Amagliani: «Il numero delle uscite, le loro dimensioni, la larghezza delle scale, l'adozione di aree protette tutti questi elementi vengono standardizzati per legge in base al numero medio dei passeggeri e alla profondità delle stazioni. Il rischio aumenta con la profondità quindi quanto più si scende tanto più occorre prevedere le misure di sicurezza». Il problema a Milano si pone a canti della linea 3 con le banche di transizione dotate di apparecchiature per la aspirazione rapida dei fumi. Massimo ovunque l'impegno di materiali ignifughi. Sistemi alternativi di alimentazione dovrebbero impedire ai treni la pericolosa sosta in galleria in caso di guasti improvvisi soprattutto se si incendia una carrozza. Il convoglio può raggiungere ugualmente la stazione perché è formato da vetture intercalate da vetture rimorchio.

Analogo il quadro strutturale della metropolitana «A» di Roma. «La linea non presenta problemi per quanto concerne i materiali ignifughi lungo il percorso nelle stazioni e sulle vetture», dice il geometra Renato Seven dei vigili del fuoco. «Inoltre la rete è sotto controllo 24 ore su 24 e il personale ha gli strumenti per il primo rapido intervento, in attesa dei pompieri». Severi e tranquillizzanti anche sulla sicurezza delle stazioni cemento armato e pannelli metallici di rivestimento dice la pavimentazione. «Gomma, ma trattata in modo da resistere ad alte temperature».

Rassicurante anche l'opinione dell'ingegner Leonardo Corbo comandante dei vigili del fuoco di Milano. «L'Italia - assicura - è l'unico paese al mondo dotato di una precisa normativa. Anzi mentre all'estero le garanzie dipendono dalle assicurazioni, in Italia esse sono stabilite da una normativa talmente avanzata da indurre le industrie a sviluppare la ricerca per non rischiare di perdere il passo». Secondo Corbo i 55,7 chilometri e le 66 stazioni della metropolitana milanese sono al riparo dal rischio di catastrofi come quella londinese. Dal 1982 anche i vecchi sedili imbottiti sono spariti. Per i 234 milioni di passeggeri annui c'è posto sui sedili rigidi in vetroresina. Sono più scomodi, ma non bruciano.