



Londra, tragedia sulle rotaie

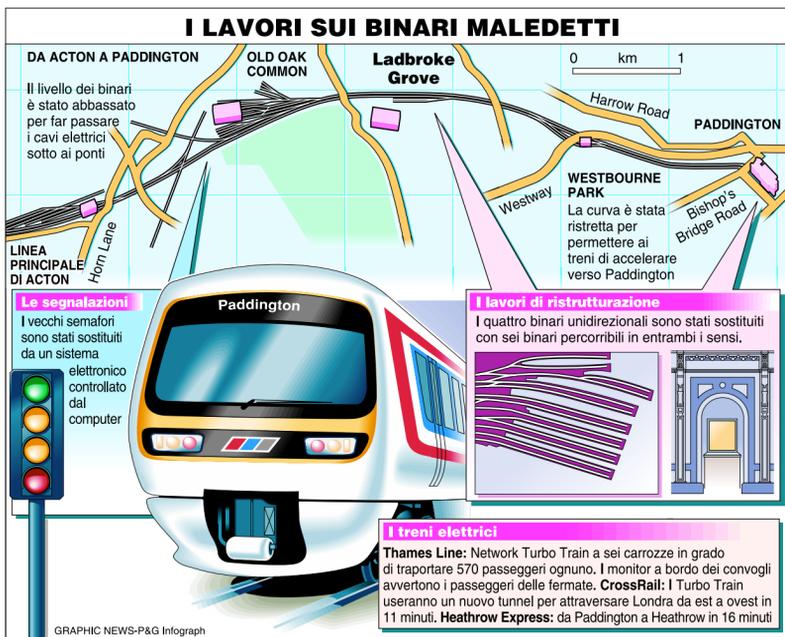
Si scontrano due treni

Dalle lamiere estratti 26 morti e 200 feriti

ALFIO BERNABEI

LONDRA Ventisei morti e quasi duecento feriti, di cui 18 in gravissime condizioni, sono il bilancio del disastro ferroviario avvenuto ieri nel centro di Londra in un tratto costeggiante abitazioni ed uno dei principali supermercati della zona. Erano le otto e undici minuti, l'ora di punta di una splendida mattinata di sole autunnale quando il distretto vicino a Notting Hill è stato scosso da un assordante boato simile ad un'esplosione. Un testimone ha descritto l'incidente come «una palla di fuoco contro il cielo, seguita da una montagna di fumo». Un intercittà stipato di passeggeri che proveniva da Cheltenham e stava per giungere nella stazione londinese di Paddington si è conficcato come un ariete su un locale che aveva appena lasciato la stazione diretto in periferia. I due treni, uno in marcia diretta, l'altro apparentemente in manovra trasversale, si sono trovati sullo stesso tratto di binario. L'impatto ha causato lo sventramento di un intero vagone e il ribaltamento di intere sezioni dei due messi. È scoppiato un incendio. I soccorsi sono stati pronti ed efficienti. Ma le fiamme, il fumo e l'arroventamento delle lamiere hanno richiesto l'intervento dei vigili del fuoco e di idranti causando un rallentamento e la perdita di tempo prezioso per mettere in salvo i feriti.

A mezzogiorno, tre ore dopo lo scontro, da Ladbroke Grove, la strada costeggiante il disastro, si potevano ancora udire le grida strazianti di persone ancora imprigionate tra le lamiere. Le ha sentite anche il ministro dei trasporti John Prescott subito giunto sul posto. Il premier Tony Blair ha emesso un comunicato: «Sono assolutamente sgomento davanti a questa terribile tragedia». La regina ha mandato le condoglianze alle famiglie delle vittime. Sia Prescott che Tony Thompson, capo della polizia ferroviaria, hanno detto che è troppo presto per appurare le cause del disastro. Sembra, però, che uno dei due treni sia passato nonostante l'indicatore avesse la luce rossa. Due anni fa a Southall, a pochi chilometri di distanza e sullo stesso tratto di rotaie, avvenne un incidente molto simile che causò sette morti e 150 feriti. Un'inchiesta conclusasi appena qualche settimana fa incolpò il conducente, ma ha anche messo in evidenza l'inadeguato sistema segnalatico e di allarme in quello che è uno dei tratti di maggior traffico ferroviario nel cuore della capitale. Sono state apportate modifiche ai binari e ci sono ancora lavori in corso per modernizzare gli impianti di segnalazione. Le dichiarazioni dei passeggeri tratti in salvo sono servite a ricostruire un quadro allucinante dei minuti immediatamente dopo l'impatto. Mark Palmer ha detto: «Stavamo passando davanti al supermercato Sainsbury's e lì per lì ho pensato che fosse saltato in aria l'edificio. L'esplosione è durata per circa quindici secondi. Le fiamme hanno distrutto



almeno un intero vagone». Mark Rogers ha detto: «C'è stato un impatto tremendo che mi ha scaraventato lungo la corsia. Il vagone si è ribaltato una, forse due volte. Tutti i finestrini dalla parte destra sono andati in frantumi. Una donna è stata scagliata fuori mentre il treno era ancora in aria. È certamente morta perché l'altro treno le è poi passato sopra. Ho visto il corpo di un'altra persona che era a brandelli. Quando i primi soccorritori sono arrivati hanno cercato di tirarli fuori dall'apertura sul tetto del treno. Dieci minuti dopo sono arrivate le autoambulanze. La gente s'è messa a chiamare coi telefoni per avvertire le famiglie». Peter Stevens ha detto: «L'impatto è stato come un'esplosione. Abbiamo visto l'altro treno in fiamme che ci passava vicino. Nel nostro scompartimento si soffocava dal fumo. C'era un terribile tanfo di benzina». Chris Goodall ha dichiarato: «Il treno su cui viaggiavo ha rallentato di colpo, ma non s'è fermato. Le luci si sono spente e l'incendio è cominciato quasi subito. I passeggeri in grado di muoversi si sono dati da fare per evitare le fiamme. Ho visto una persona imprigionata sotto il sedile che è riuscita a districarsi. Abbiamo provato a liberare il conducente, ma non ci siamo riusciti perché aveva una

gamba tra le lamiere». I feriti sono stati portati in otto ospedali dei dintorni. I meno gravi sono stati raggruppati dentro il supermercato Sainsbury's provvisoriamente trasformato in un pronto soccorso. Tra i passeggeri tratti in salvo con leggere ferite c'è stata la scrittrice Jill Cooper che stava viaggiando con la sua segretaria. L'incidente conferma il gravissimo stato in cui si trovano i trasporti britannici che sono al centro di varie inchieste, specie dopo il disastro ferroviario di Southall nel '97. I diciott'anni di conservatorismo e le privatizzazioni hanno creato una situazione critica con una giungla di 25 società private accusate di dare priorità ai loro margini di profitto. Lo scorso anno i reclami dei passeggeri hanno superato la cifra del milione. S'è sviluppato un fenomeno cosiddetto «train rage» (rabbia del treno) con passeggeri inferociti che si lamentano. La compagnia Railtrack, nonostante i lauti profitti, è stata accusata di disservizio e minacciata con una multa di quaranta milioni di sterline. Solo negli ultimi due anni i laburisti hanno cambiato due ministri addetti ai trasporti e attualmente Prescott è in mezzo ad una bufera di accuse. Per risparmiare sulle spese i Tories tagliarono 750 milioni di sterline che avrebbero dovuto servire alla messa a punto del sistema Atp (Automatic train protection) per collegare automaticamente il sistema di frenaggio con quello segnalatico in caso di allarme. Prescott ha ordinato l'installazione di un sistema che costa solo 150 milioni di sterline e che tocca solo i nodi principali.

Thatcher e la deregulation, ferrovie insicure

Non sempre privato è bello, la ricetta inglese lo dimostra

SEGUE DALLA PRIMA

strumentalizzata nei suoi propositi. La Gran Bretagna ha preceduto di gran lunga i partner europei ma il risultato è stato catastrofico, sotto tutti i punti di vista. Qualche settimana fa, l'autorevole «The Economist» ha tracciato una pagina sconcertante sulla grande privatizzazione, fornendo cifre sui nuovi disastri contabili e dando voce alla domanda di cambiamento dell'opinione pubblica sino ad ipotizzare un ritorno al passato. Chi l'ha detto che pubblico, quando si tratta di servizi essenziali, non è bello? Sir Philip Beck è il presidente della «Railtrack», la società erede della statale British Rail. Dopo il disastro, il baronetto si è precipitato a diffondere una dichiarazione con la quale la sua società si assume «tutte le responsabilità» di fronte alle vittime. È già qualcosa, naturalmente. Ma l'opinione pubblica britannica ha da tempo pronunciato il suo verdetto. L'affannosa rincorsa dei benefici del mercato ha portato la rete britannica davvero in un tunnel buio, l'ha

fatta protagonista di piccoli e grandi incidenti, sino a quello orribile di ieri nei pressi di Londra. Altro che fermare il declino del passato, altro che rivitalizzare il settore, affidandosi a «gestioni efficaci ed indipendenti!». L'incitamento dell'Unione europea alla trasformazione del servizio nei paesi europei per metterlo al passo con i tempi è stato stravolto, agli interessi della speculazione privata, utilizzato per propositi i più lontani dagli interessi dei cittadini. In questo senso è illuminante quanto è stato scritto nel «libro bianco» preparato dalla Commissione europea, dai servizi del commissario britannico, Neil Kinnock, proprio allo scopo di modernizzare l'intero servizio ferroviario comunitario. L'obiettivo del risanamento delle finanze doveva essere il punto di partenza per far concorrere

la ferrovia, in declino, con gli altri mezzi di trasporto. E dunque, l'incitamento a «fare agire le forze del mercato». Ma, con l'avvertenza più volte sottolineata, che venga assicurato un servizio pubblico degno di questo nome e un

rapporto stretto tra qualità e prezzi. Anche in questo senso i binari britannici non portano in Europa. Ma sono in «buona» compagnia. Ne sappiamo qualcosa anche in Italia.

SERGIO SERGI

- ### LE PIÙ GRAVI SCIAGURE
- **23 giugno 1999:** Trentuno feriti in seguito allo scontro di un treno della Virgin Rail diretto a Glasgow e un treno locale nei pressi di Winsford, Cheshire.
 - **19 settembre 1997:** Un treno espresso diretto da Swansea a Paddington si schianta contro un treno merci vuoto a Southall. Sette morti.
 - **8 agosto 1996:** Un morto e sessantanove feriti nella collisione tra due treni passeggeri a Watford.
 - **Dicembre 1991:** Circa 100 feriti nello scontro di due convogli avvenuto nel tunnel sotto il fiume Severn.
 - **Marzo 1989:** Cinque morti e più di 90 feriti, il tragico bilancio della collisione nei pressi della Purley Station a sud di Londra.
 - **12 dicembre 1988:** Scontro a Clapham nell'ora di punta. Trentacinque morti.
 - **Novembre 1988:** Un convoglio deraglia e si schianta contro un ponte nei pressi di St. Helens. Diciotto feriti e un morto.
 - **Ottobre 1987:** Crolla il ponte e il treno precipita nel fiume Towy. Quattro morti.
 - **26 luglio 1986:** Un treno passeggeri travolge un camion a un passaggio a livello nei pressi di Lockington, Yorkshire. Undici morti e 123 feriti.
 - **22 maggio 1915:** A Gretna Green si scontrano un treno militare e uno passeggeri. Il bilancio è devastante, 227 morti.
- P&G Infograph

Vigili del fuoco lavorano per estrarre dalle lamiere di un vagone i corpi dei viaggiatori. In alto i resti dei due treni.

R. Boyce Reuters



Dieci anni di stragi nel resto d'Europa

■ L'ultimo grave incidente in Gran Bretagna, dopo quello avvenuto ieri a Londra, risale al 12 dicembre 1988 quando in una collisione tra tre treni a Clapham Junction (sud-ovest di Londra) morirono 35 persone. Ecco un riepilogo dei più gravi incidenti ferroviari avvenuti nei paesi dell'Unione europea negli ultimi dieci anni. In Italia, il 16 novembre 1989 si scontrano due treni locali nei pressi di Crotone (CZ), muoiono 12 persone. Il 2 gennaio '90 in Germania alla stazione di Ruesselsheim (Assia), due treni della metropolitana di superficie di Francoforte si scontrano, 17 persone muoiono. In Francia, il 17 ottobre '91, sulla linea Nizza-Parigi, nella stazione di Melun, si scontrano un treno passeggeri e un treno merci. Nell'incidente ferroviario muoiono 18 passeggeri. Ancora in Germania, il 14 novembre 1992, GERMANIA: nei pressi della stazione di Northeim (Bassa Sassonia), il treno passeggeri Monaco-Copenaghen si scontra con un vagone staccatosi da un merci. Undici morti. Il 12 gennaio 1997, in Italia il treno pendolino Milano-Roma deraglia nei pressi della stazione di Piacenza. Ottomorti.

L'INDAGINE

Ferrovie italiane bocciate dai clienti

Il 75% dei passeggeri è insoddisfatto

■ Treni bocciati dal 75% degli utenti: Roma proclamata capitale del disservizio ferroviario con l'86% dei viaggiatori insoddisfatti. Napoli, dove il dato scende al 60%, salvata in extremis dalla Circumvesuviana: Milano divisa tra lo sconcertante 82% delle Ferrovie Nord e il 79% delle Ferrovie di Stato, giudicate un poco più confortevoli. Sono alcuni dei dati che emergono dall'inchiesta condotta dal Comitato Consumatori Altroconsumo tra il 17 e il 28 maggio scorsi sulla qualità del servizio ferroviario italiano: 2.700 pendolari sulle principali tratte di Milano, Roma e Napoli hanno espresso il loro grado di soddisfazione su puntualità, pulizia, comfort e disponibilità delle informazioni offerte dalle Ferrovie di Stato e da altre cinque compagnie (Circumvesuviana, Benevento-Napoli, Sepsa, Cotral e Ferrovie Nord di Milano). Per quanto riguarda l'indagine, l'85% degli intervistati si ritiene insoddisfatto dello stato di pulizia delle carrozze, il 79% della pulizia dei sedili, il 71% di quella dei bagni. Sul versante della puntualità rappresentano il 26% gli utenti che almeno una volta hanno subito una riduzione in busta paga per essere arrivati per colpa del treno in ritardo sul lavoro. Lasciano a desiderare anche le comodità: l'82% punta il dito contro il cattivo funzionamento di aria condizionata e riscaldamento, il 67% condanna l'eccessivo

rumore. Quasi l'80% dei pendolari trova carenti le informazioni fornite dal personale ferroviario; inoltre, sull'esigua percentuale (il 30%) che ha sportato il reclamo, il 73% non ha mai ricevuto risposta. L'indagine di Altroconsumo ha anche registrato per tutto il mese di settembre l'orario di arrivo nelle stazioni di Roma e Milano di 2.177 treni fra le 6 e le 9 del mattino: il 26% dei convogli ha fatto segnare un ritardo pari o superiore ai 10 minuti. E se Milano esce a testa alta sulle linee di Como, Novara, Varese Nord e Bergamo-Carnate, è clamorosamente bocciata su due linee come Piacenza-Pavia. Ma la palma dei ritardi spetta a Roma, dove nessuna linea raggiunge la sufficienza per puntualità: emblematico il caso del regionale sulla linea Latina-Roma Termini, che nell'arco di un mese ha accumulato 8 ore e 25 minuti di ritardo. Altroconsumo ha perciò deciso di lanciare la campagna «Ultimotreno» per difendere i diritti di chi viaggia: con una lettera ai gestori delle compagnie ferroviarie e al ministro dei Trasporti Treu, l'associazione chiede che il costo degli abbonamenti sia legato alla puntualità dei treni, e che, quando vengano meno i parametri di qualità, il costo del servizio sia diminuito automaticamente. Sul sito Internet www.ultimotreno.com inoltre si possono trovare informazioni ferroviarie e i testi di lettere tipo per richiedere e risarcimenti.

Giovedì

Autonomie

IL LIBRO BIANCO PER LE FERROVIE EUROPEE

In edicola con **L'Unità**

