I vagoni distrutti nell'incidente di martedì In basso un mazzo di fiori con un cartello che denuncia l'incompetenza e la burocrazia che ha stroncato ancora delle vite
M.Crabtree/ Ap

LA STORIA

Superstite 2 volte Era già scampato ad un disastro aereo

«Il mio angelo custode ha fatto gli straordinari». Patrick Welcome stenta ancora a credere alla sua doppia fortuna: nel giro di dodici giorni è uscito miracolosamente vivo da un pauroso incidente aereo e dalla tremenda sciagura ferroviaria nel centro di Londra. Trentacinque anni, esperto in computer, Welcome abita a Queensbury nel nord-ovest della metropoli britannica, e martedì mattina era sull'ultimo vagone del treno regionale per Bedwynche ha provocato la carneficina andando a sbattere contro un rapido in arrivo da Cheltenham. «Dopo la disavventura in aereo sono un po' paranoico. Stavo sonnecchiando ma - racconta il superstite - appena ho sentito lo stridore dei freni mi sono messo d'istinto nella posizione per l'atterraggio di emergenza e il sedile in faccia mi è arrivato addosso». La prontezza di spirito l'ha aiutato e se l'è così cavata solo con un ginocchio sbucciato e qualche graffio: «Mi sono tolto da dosso i rottami e ho subito capito che la gente attorno a me stava peggio. Un tipo, semisvenuto, aveva del sangue che gli sgorgava dalla testa. Un altro era rimasto schiacciato. C'erano vetro e lamiere dappertutto e vedevo il cielo perché il vagone era stato scoperchiato».

Si è messo in salvo, non prima di aver schivato un cavo ad alta tensione. «Mi sarebbe dispiaciuto sopravvivere ad un incidente aereo e a uno scontro fra treni e poi morire per una scossa elettrica», scherza. Appena dodici giorni fa Patrick Welcome aveva provato un grosso spavento durante un volo da Sydney verso Londra. Il Jumbo della Qantas a bordo del quale si trovava è uscito di pista all'aeroporto di Bangkok dopo la rottura del carrello mentre sulla capitale tailandese diluviava. Per fortuna sua e di tutti gli altri passeggeri il Boeing 747 si è fermato in un campo da golf dopo aver abbattuto qualche albero e nessuno è rimasto ferito.

Londra, oltre cento le vittime sui binari

Sotto accusa l'indicatore che segnava il rosso, dichiarato 8 volte «poco visibile»

ALFIO BERNABEI

LONDRA Sono forse più di cento i morti del disastro ferroviario avvenuto l'altro ieri nella capitale. La dimensione dell'immane catastrofe si presenta in tutta la sua gravità. Il paese e il governo sono sotto shock. Sul luogo della tragedia polizia e tecnici lavorano in silenzio. I telefonini hanno smesso di suonare tra le lamiere contorte. Questi piccoli oggetti senza più proprietario hanno fatto venire le lacrime agli occhi ai vigili del fuoco e agli infermieri che si sono succeduti sul posto. I trilli sono continuati con insistenza anche durante l'altra notte, mentre l'opera della rimozione dei cadaveri era stata sospesa. Ogni trillo che si sentiva veniva da qualcuno che ancora cercava di contattatare disperatamente un familiare, un amico, ormai morto. Quanti morti? Forse più di cento, come si diceva. Il totale si saprà solo tra alcuni giorni. Ai ventotto morti accertati si sono aggiunti settanta dispersi confermati, ma si parla di altre dozzine di famiglie che hanno contattato la polizia e non è dato ancora di sapere quanti, dopo il rientro a casa, hanno omesso di far togliere il loro nome dalla lista.

Il problema è che il vagone di testa dell'intercity che proveniva da fuori Londra si è sbriciolato e poi è andato in fiamme. Tony Thompson della polizia metropolitana londinese ha detto: «Tra le lamiere ci sono brandelli, oggetti, ma soprattutto cenere». Il conto dei morti non verrà dunque fatto basandosi sul numero di cadaveri rinvenuti, ma sulle segnalazioni dei familiari di persone che erano su quel treno e che non hanno fatto ritorno. Per rispetto alle vittime e alle loro famiglie le telecamere hanno sorvolato, ma senza mostrare particolari, i parcheggi lungo le stazioni del tragitto dell'intercity dove, fattasi notte, sono rimaste delle auto private, non recuperate dai loro proprietari.

L'operazione sul disincaglio del vagone di testa dell'intercity, accartocciato dentro una parte del locale che ha intralciato la sua corsa causando il disastro, ha richiesto l'impiego di una speciale gru arrivata da Manchester. La gru ha sollevato il cartoccio e parte del treno per rivelare quello che ci stava sotto. Poliziotti in tuta bianca hanno formato una catena e si sono passati oggetti di metallo e denti per l'identificazione delle vittime. Sulle cause del disastro si parla sempre più insistentemente di un semaforo di segnalazione marcato con la sigla SN 1O9 che al momento dell'impatto indicava il rosso. Il conducente del treno locale che stava uscendo dallastazione di Paddington, diretto in periferia, ammesso che avesse installato la guida manuale, avrebbe dovuto bloccare il convoglio perlasciar passare l'intercity. Invece ha avviato la manovra trasversale che s'è rivelata fatale. Non ha visto il rosso o era distratto. Questo particolare segnale «SN 1O9» era stato identificato fin dal 1993 come potenzialmente pericoloso perché non del tutto visibile. C'erano stati otto rapporti. Il recupero delle due black box del treno locale darà ulteriori indicazioni su ciò che è avvenuto. Per una solamente, l'altra è stata rinvenuta in mezzo ai detriti.

Intanto è già scoppiata una violenta controversia tra i conducentidei treni, le società privatizzate e gli organi di supervisione. MickRix del sindacato dei ferrovieri Aslef ha detto di avere le prove chequel particolare segnale avrebbe dovuto essere spostato già quattroanni fa, ma non se ne fece niente perché «alcuni danno priorità aiprofitti anziché alla sicurezza». Nel mirino ci sono la Railtrack,proprietaria del terreno su cui sono sistemate le rotaie, e le variecompagnie ferroviarie privatizzate sotto il governo conservatore. Nel1995 venne deciso di scartare il sistema di segnalazione Atps(Automatic Train Protection System), usato in vari paesi d'Europa,capace di bloccare automaticamente il treno in caso di segnale rosso,perché costava troppo.

Venne adottato un sistema più a buon mercato,ma non di totale affidamento, che i laburisti hanno ereditato. Lo scorso anno ci sarebbero stati seicento casi in cui i treni sonopassati col rosso per la disattenzione dei conducenti. O forse perstanchezza. L'impiegato di una società privatizzata che ha volutomantenree l'anonimato ed è stato ripreso dalle telecamere di spallelha detto: «I proprietari ci dicono: "Questo treno bisogna farlouscire-uscire-uscire, capito?" Noi non abbiamo scelta. Usciamo anchecon le black box che non funzionano. Poi c'è la questione delle ore:cinque ore di fila sono troppe, si perde la concentrazione e d'estatenon abbiamo neppure l'aria condizionata. Vai, dicono, ti diamosessantimila sterline all'anno di stipendio, e così andiamo (circa18O milioni di lire). Viaggiamo in condizioni incredibili, ciinfiliamo in dei tunnel senza luci, completamente al buio».

Le cifresugli investimenti delle società ferroviarie privatizzate dimostranoche all'inzio dalla privatizzazione gli investimenti erano di circadue miliardi di sterline, ma poi sono scesi di circa la metà.Ultimamente c'è stata una ripresa, ma la tendenza è di spendere pocoe programmare a corto termine. Tony West del sindacato Aslef ha dettoche è stato inviato un ultimatum alle ferrovie: o lanciano unprogramma di investimenti per migliorare i sistemi di sicurezza o cisarà un ballottaggio dei membri in vista di indire uno scioperonazionale. Il ministro dei trasporti John Prescott che ha giàordinato un'inchiesta per appurare le cause del disastro ha indicatoche la sicurezza nei trasporti ferroviari è diventata una priorità del governo. Ieri mattina alla chetichella, senza una sola telecameraall'entrata laterale dell'edificio, il premier Tony Blair e la moglieCherie sono entrati nel Saint Mary's Hospital vicino alla stazione diPaddington per far visita ad alcuni pazienti.

L'ANALISI

Numeri e profitti dei nuovi proprietari

DALLA REDAZIONE
SERGIO SERGI

BRUXELLES Appena ai primi di luglio il settimanale inglese «The Economist» ha scritto: «Questa privatizzazione è stato un elenco di cinismo politico, incompetenza manageriale ed opportunismo finanziario». Una privatizzazione, quella della statale «British Rail», che è costata «miliardi di sterline ai contribuenti e causato ai viaggiatori disagi e ritardi senza fine». Ed ancora: «Lo scandalo delle ferrovie è l'abisso tra l'opulenza delle compagnie e l'oppressione dei passeggeri».

La lettura dell'inchiesta del settimanale è un esercizio illuminante, una testimonianza specialistica su come le ferrovie statali siano state preda di un'orgia di società private che hanno accumulato miliardi di profitti in pochissimi anni lasciando il servizio in una condizione da «tragedia nazionale», per dirla con le parole facilmente premonitrici di John Prescott, il vice di Blair e ministro dei Trasporti. Di chi la colpa? Mai su un tema di vasta rilevanza c'è stata un'opinione così unanime. La colpa è, naturalmente, politica, del governo conservatore e thatcheriano di John Major che, poco tempo prima di lasciare il campo ai laburisti, decise di passare all'alienazione del monopolio statale della «British Rail» con una fretta che a dirsi sospetta non rende l'idea. Pare che la stessa lady di ferro non fosse, alla fin fine, convinta di compiere quello che la tragedia di Paddington ha dimostrato essere stato un salto nel buio per lo stato del servizio ed un pozzo senza fondo per i privati.

L'«Economist» ha messo nero su bianco che due delle società privilegiate, la «South West» e la «First Great Western», quest'ultima, toh!, quella cui apparteneva uno dei convogli di Paddington, hanno «fatto danaro a palate». Un alto funzionario comunitario che si occupa di trasporti ieri ha ricordato: «L'Ue non ha mai detto che bisognava privatizzare obbligatoriamente. Si è sempre parlato di liberalizzare le ferrovie, che è altra cosa». Infatti, nessuno ha messo in dubbio il principio ispiratore delle riforma. Obiettivo: risanare le ferrovie e renderle competitive. I Tories, senza tenere in conto la complessità dell'operazione e l'esigenza di garantire al meglio il concetto di «pubblico servizio», così come consigliato anche dall'Ue, hanno scelto la strada, parole ancora del settimanale, «più irresponsabile». Ben al di là, dunque, delle indicazioni suggerite dall'Unione europea preoccupata di aprire al mercato strutture monopolistiche soffocate da decenni di bilanci in passivo, senza un futuro di investimenti e con un personale eccessivo. «Le nostre ferrovie - ha sottolineato l'«Economist» - sono state tagliate in tanti ghiotti bocconi». Infatti, nel 1994 sono state create 100 differenti società: tra le più importanti la «Railtrack», che gestisce binari e stazioni e che figura un po' come il punto di riferimento, 25 compagnie che svolgono il servizio viaggiatori, 5 per il trasporto merci, 3 per l'affitto del materiale rotabile, 19 per la manutenzione. Una specie di orchestra con cento musicisti che suonano però per conto loro e ciascuno collegato individualmente con il direttore. Con il risultato che una struttura così parcellizzata ha finito per rendere arduo cambiare gli orari di coincidenza di un singolo treno.

L'Unione europea ha invitato, con un «libro bianco» del 1996 e le proposte di direttiva del 1998, di creare un «nuovo tipo di ferrovia», improntata a «criteri commerciali, dotata di autonomia gestionale ma tenuta anche a rispondere degli eventuali insuccessi». Insomma, una ferrovia più efficiente e più «sensibile ai bisogni dell'utenza» ma anche pronta a rispondere di negligenze e disservizi. Come fare? Certamente, separando la gestione dell'infrastruttura (binari, stazioni, ecc.) dall'attività di trasporto vera e propria. Ma assicurando davvero un servizio sicuro e conveniente. L'Ue, per esempio, ha espressamente invitato a considerare con attenzione le soluzioni per i servizi su reti ad alta densità e sfruttamento, come è sicuramente il caso delle realtà metropolitane caratterizzate da un forte pendolarismo. Parole rimaste ancora sulla carta. Al pari dello sforzo di armonizzazione delle linee europee rimasto, ancora ieri all'incontro dei ministri dei Trasporti a Lussemburgo, un tema appena sulla soglia delle discussioni di principio. La strada è lunga e tragica. Talvolta anche tragicomica. L'imprenditore Richard Branson, concessionario della linea Londra-Manchester, una delle più disastrate del Regno, ha subìto di recente i lazzi del congresso laburista perché i treni su cui viaggiavano parecchi ministri, sono arrivati con un ritardo di ore all'appuntamento politico. Si è scusato con una frase tanto poco elegante quanto schietta: «La mia compa-

SEGUE DALLA PRIMA

ECCO S'AVANZA UN NUOVO...

Tutto il ciclo politico attuale, quello che va dai primi anni Ottanta ad oggi, è partito da una sorta di sovversivismo delle classi dirigenti: che così reagivano al sovraccarico di libertarismo dei due decenni precedenti. Poi, soprattutto dopo l'ottantanove, quando il capitalismo ha vinto sul campo la partita mondiale, si è passati a un uso, più al sicuro, dei meccanismi democratici. Dagli Usa in giù, si è andati alla ricerca di un consenso maggioritario, tendenzialmente plebiscitario, intorno a persone più che intorno a partiti. Ormai si poteva aggiustare l'assetto di potere dall'alto e d'accordo. La resistibile ascesa delle sinistre al governo in Europa è stata favorita da questo gioco. Un'anomalia, per gli altri, da riassorbire in un periodo medio.

Perché il punto acuto della crisi si sta spostando dal globale al locale. La sinistra ha fatto bene - e non poteva fare altrimenti - a puntare sulla gestione della globalizzazione. La chiara scelta europeista è stata parte vincente di questa scelta. Ma la contraddizione del locale, su cui più a suo agio si inserisce la destra, rischia di darle l'occasione di una rimonta. La sinistra che si sdradica dal territorio, con la stessa superficiale facilità con cui si allontana dal suo mondo, rischia molto. Questo populismo delle classi medie è pericoloso, non per la democrazia liberale, che nessuno, nemmeno Haider, mette in discussione, ma perché aggrega consenso di massa. E porta in corpo non idee conservatrici e comportamenti moderati, ma vere e proprie pulsioni reazionarie. Il rifiuto dell'immigrato inferiore, l'odio per lo straniero di razza, sono tipiche manifestazioni di questo.

Populismo ed etnicismo insieme combinano una miscela esplosiva. Vanno disinnescate le micce che possono dar fuoco alla polvere, ripeto non di un nuovo fascismo ma di un consenso democratico di destra. Queste pulsioni cercano un Capo: bisogna lavorare contro la personalizzazione della politica. Si nutrono di antipolitica: bisogna ridare dignità all'interesse pubblico. Vogliono le piccole Patrie: bisogna lavorare a una grande Europa. Esprimono egoismo individuale: bisogna rimotivare l'azione sociale. Coltivano l'interesse di corpo: bisogna riorganizzare il conflitto collettivo. Il consenso non si insegue. Si conquista e si sposta.

MARIO TRONTI

Sabato
Metropolis
La copia città
In edicola con l'Unità

FATELO A CASA VOSTRA

Computer, telefono, Internet: lavorare e guadagnare da casa non è mai stato così facile. *Millionaire* di ottobre vi svela tutte le opportunità che si aprono nell'era dell'home business.

E ANCORA, SU MILLIONAIRE DI OTTOBRE:
- 2.000 idee per sfruttare il 2000
- Come farsi finanziare un'idea dai venture capitalist
- Mettersi in proprio: le 5 attività più amate dagli italiani
- Avviare una palestra: è ancora un business?

è in edicola
come trattare CON LE PERSONE difficili
in regalo con *Millionaire*