

# Blair chiede l'amministrazione controllata dopo aver negato l'ennesima richiesta di aiuti di Stato

## Ferrovie inglesi al collasso

### Oggi sospesa in Borsa l'azione Railtrack, la società acquistò la rete

Bianca Di Giovanni

ROMA Profondo rosso per i bilanci delle Ferrovie inglesi, che da ieri sono in amministrazione controllata. Il ministero dei Trasporti britannico ha presentato la richiesta all'Alta Corte dopo aver negato venerdì sera l'ennesima richiesta di aiuti pubblici. Per tutta la giornata di oggi saranno sospese in Borsa le azioni della Railtrack, la società cui fu affidata la gestione di binari e stazioni al momento della privatizzazione. La sospensione durerà fino a quando Londra non avrà trovato una via d'uscita al tracollo. Si starebbe pensando a un «trust» senza scopo di lucro, nel senso che i profitti sarebbero reinvestiti nelle ferrovie. Di fatto si tratta di una chiusura per debiti.

Finisce così in un grande crack finanziario il sogno (o delirio?) chiamato «deregulation» avviato da Margaret Thatcher e proseguito dal suo successore John Major. Quella delle ferrovie fu l'ultima tappa della corsa a ritmi forzati verso il traguardo del «meno Stato più mercato», e fu anche la più dura. A combattere la battaglia pro-privatizzazioni furono i Tory di Major contro sindacati e laburisti che definirono l'operazione «un disastroso salto nel buio» (mai parole furono più profetiche viste con il senno di poi. Oggi è gran parte della popolazione britannica a volere un ritorno al passato (a quanto pare quasi il 70% dei cittadini), dopo una lunga serie di di-

sastri ferroviari che hanno segnato la storia di Railtrack anche con la morte dei passeggeri. Non ultimi a chiedere un ripensamento sono i sindacati dei lavoratori, ridotti a 11mila unità dalle 55mila dei tempi della gestione pubblica. Secondo alcuni osservatori il collasso dei binari britannici creerà non poco imbarazzo tra quei leader europei che continuano a far squillare le sirene dei privati anche nei servizi pubblici.

Tuttavia per Londra non sarà e non potrà essere un semplice ritorno al passato. Lo aveva dichiarato Tony Blair nell'ultimo comizio elettorale del giugno scorso, quando l'azione Railtrack fu espulsa dall'indice Ftse-100 dei principali titoli londinesi dopo aver perso il 22% nel giro di 24 ore. In quell'occasione - primo segnale della fine - il premier aveva escluso una ri-nazionalizzazione, non fosse altro per i debiti vertiginosi che il governo non ha nessuna intenzione di accollarsi in toto. In effetti i numeri sono da brivido. Le perdite arrivano quasi a 5 miliardi di dollari, una vera e propria voragine. Ancora peggiore è lo stato di salute del titolo, particolarmente delicato dal punto di vista politico visto che milioni di cittadini detengono pacchetti di azioni che in pochi mesi hanno perso gran parte del loro valore.

E proprio a loro dovrà pensare l'esecutivo guidato da Blair per scegliere un'alternativa a Railtrack. Certamente nessuno di loro vorrà cedere carta in cambio di «aria frit-

## Maroni preoccupato per l'aeroporto di Malpensa

VARESE «Il governo ha investito tanto nella nascita dell'hub di Malpensa e ora non può consentire che chiuda solo perché l'amministratore delegato di Alitalia ha deciso che Malpensa chiuda»; parlando nel suo collegio elettorale, il ministro Roberto Maroni è preoccupato per la situazione dell'aeroporto di Malpensa dopo la decisione di Alitalia di spostare alcuni voli su Fiumicino. Martedì a Palazzo Chigi il governo incontrerà i vertici di Alitalia, della Sea e di Aeroporti di Roma. Giovedì sarà la volta dei sindacati. Il problema dei 2.500 esuberanti non è solo un problema di Alitalia, che non può - dice il ministro - spostare le rotte, perché vorrebbe dire incidere pesantemente sull'indotto territoriale, creando altra disoccupazione: «Ho il dovere

di capire se questa è un'operazione commerciale, industriale o se ha anche altri risvolti. Vedremo se sarà utile, anche in vista degli accordi con Air France». Il ministro teme che «se andranno in porto le due operazioni e cioè lo spostamento delle rotte e l'accordo con Air France, Malpensa chiuderà, perché si porteranno i due hub a Roma e a Parigi. Questa potrebbe anche essere la decisione da prendere ma non è pensabile che la prenda Alitalia, la quale dovrà spiegare come si è arrivati a questa situazione e perché nel 2000 sono state assunte migliaia di persone che oggi sono in esubero e come è stata gestita la società e perché sono state tagliate rotte che hanno una copertura elevata». I sindacati di Varese hanno chiesto di intervenire nella crisi.



ta». Non se ne staranno a casa con le tasche vuote, sicuramente chiederanno un dividendo ragionevole per un investimento che all'inizio sembrava una gallina dalle uova d'oro e che in poco tempo si è trasformato in un incubo. Venerdì il titolo ha chiuso a 2,80 sterline. Una quotazione che porta il valore della società a un miliardo e mezzo di sterline. Soltanto tre anni fa, nel 1998, l'azione raggiunse il suo picco a 17 sterline, mentre fu emessa nel '96 al prezzo di 3,8 sterline.

Ma come si è arrivati a una debacle tanto precipitosa? Fino al set-

tembre del 1997 le cose sembrarono andare ragionevolmente bene: i passeggeri ed i profitti aumentavano. Quei 18mila chilometri di linee, i 2.500 binari e quel materiale carrozzabile per 5mila miliardi di lire passato in un sol colpo dalle storiche British Railway - la più antica rete ferroviaria del mondo - al controllo di Railtrack sembravano un vero affare. Al momento del passaggio gli annunci altisonanti si sprecarono. Non ci sarà più differenza tra un moderno aeroporto e una vecchia stazione - si scrisse - Per un viaggio da Londra a Birmingham i

passeggeri potranno scegliere tra diverse offerte concorrenti tra loro. L'Economist preannunciava un management più efficiente e grossi investimenti provenienti dalla City. A quasi tre anni dalla cessione (definita per 4mila miliardi di lire) i profitti correvano su binari (è il caso di dirlo) supersicuri: nel 1999 la società registrò un utile lordo di 1.250 miliardi di lire, vale a dire poco meno di 3,5 miliardi di lire al giorno. La società distribuì ai suoi azionisti un dividendo di 26,3 sterline, più alto rispetto all'anno precedente di quasi il 10%.

Cosa successe in seguito? Sembrava che quegli investimenti preannunciati dall'Economist non arrivavano mai. La sicurezza della rete subì colpi sempre più forti. Cominciò una serie di terribili incidenti attribuiti allo scadimento degli standard di sicurezza: settembre del 1997 a Southgall, sette morti; ottobre 1999, Paddington, 31 morti; ottobre 2000, Hatfield, 4 morti.

La rabbia e la sfiducia dei passeggeri, gli attacchi dei sindacati, la presa di distanza del governo, oltre alla necessità di pagare risarcimenti e procedere a costosissimi lavori di

manutenzione per aumentare la sicurezza, hanno portato al tracollo di Railtrack.

Le campane a morto le aveva suonate lo stesso primo ministro parlando la settimana scorsa al congresso laburista. «Ci sono aree dove i privati hanno funzionato bene ed aree come parte delle ferrovie, dove sono stati un disastro», aveva detto Tony Blair che tuttavia non è certo contrario ad affidare la gestione dei servizi pubblici ai privati, visto ora ha presentato un progetto di partnership pubblico-privato anche per la scuola e gli ospedali.

Due ore di astensione dal lavoro per venerdì 12 ottobre. Dissensi di Uil e Cisl nei confronti della scelta Fiom. Cremaschi: «Non abbiamo una, ma mille ragioni»

## Alla Fiat si prepara lo sciopero, ma i sindacati sono divisi

La Porta di Dino Manetta

FAZIO E TREMONTI  
IN USA HANNO  
RASSICURATO  
GLI AMERICANI  
SUL FUTURO  
DELLA LORO  
ECONOMIA!



SONO RIUSEITI  
ALLA FINE  
A FARSI  
DARE GLI  
ZECCHINI D'ORO?



Giovanni Laccabò

MILANO In tutti gli stabilimenti del gruppo Fiat è in corso la preparazione dello sciopero di due ore che la Fiom da sola ha indetto per venerdì 12 ottobre per il contratto e per la vertenza di gruppo, obiettivi ai quali si aggiunge ora la risposta alla massiccia cassa integrazione imposta dal Lingotto. Sul contratto integrativo, il coordinamento nazionale Fiom ha risposto all'azienda le pretese sulla flessibilità selvaggia ed è passato al contrattacco su salario, diritti, democrazia, uno scenario di conflitto che, pochi giorni dopo la proclamazione dell'iniziativa di lotta, si è caricato di prospettive con il «libro bianco» del ministro Maroni e l'annuncio dell'avvocato Agnelli che il budget prevede entro l'anno in corso il taglio di 100 mila auto con relativo incremento di cig. Come è noto, il primo bollettino parlava di due settimane di cig a partire dal 22 ottobre a carico di 14.500 addetti, escluso Cassino, dove si monta la Stilo, e Pomigliano. Fiat ha poi confermato, con l'amministratore delegato Roberto Testore, l'obiettivo di consegnare 50 mila nuove

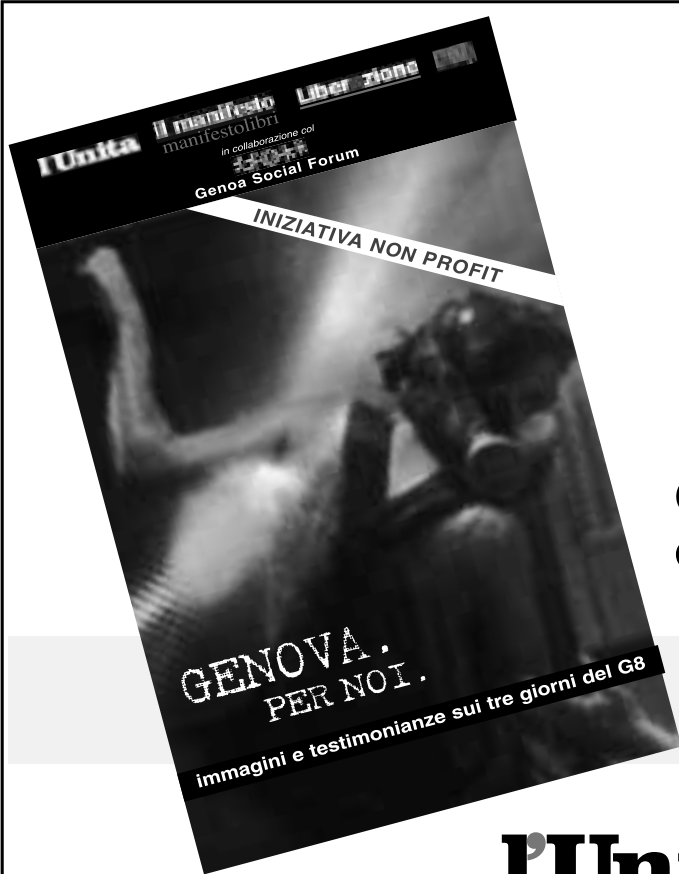
Stilo alla rete di vendita entro il 2001, ma ha anche ribadito che il calo annunciato da Agnelli costerà un'ulteriore ondata di cig, oltre a quella prevista: «La cifra di 100 mila auto in meno - ha precisato Testore - è solo orientativa e riguarda la produzione di tutti gli stabilimenti europei, compresa la Polonia».

I venti di crisi hanno rinfocolato le polemiche tra i sindacati, ma anche discussioni interne alla stessa Fiom: quattordici delegati e 50 iscritti di Mirafiori e Rivalta hanno infatti manifestato, e portato all'esterno, il loro dissenso rispetto alla scelta di promuovere lo sciopero non unitario del 12. Oggi la questione viene discussa al direttivo della quinta Lega e, più avanti, sarà esaminata anche dall'assemblea dei delegati Fiom di tutti gli stabilimenti Fiat piemontesi. Ai dissidenti, intanto, Giorgio Cremaschi ha dato una risposta immediata: «Sbagliano completamente perché abbiamo non solo una, ma mille ragioni per fare sciopero». E sullo sciopero separato? «La pratica unitaria di questi mesi non ha portata da nessuna parte, ma solo ad un sostanziale disarmo del sindacato e a comunicati impo-

tenenti». Anche la Uilm contesta alla Fiom l'uso delle ore di assemblea a Fiat Auto: il segretario regionale Uilm Giorgio Rossetto sostiene che quella della Fiom è una «prevaricazione inaccettabile» in quanto, se la Fiom non ritirerà la sua richiesta, la Uilm non avrà più ore per le sue assemblee in vista del congresso. Anche in questo caso ha replicato Cremaschi: dopo il rifiuto di Fim e Uilm di fare il referendum sul contratto, tutte le regole sono in discussione. Tuttavia, Cremaschi ha anche dichiarato l'impegno «ad affrontare con coerenza la situazione nel rispetto dei diritti di tutti». Implicitamente la dichiarazione del leader Fiom risponde in modo preventivo anche alle obiezioni sollevate dai dirigenti di Fim e Uilm sullo sciopero. Il segretario nazionale Fim Cosmano Spagnolo ritiene che la Fiom abbia sbagliato a dichiarare lo sciopero da sola: «L'annuncio Fiat di tagliare la produzione di 100 mila auto crea non poche preoccupazioni e per affrontarle s'è convocato con urgenza una riunione straordinaria dell'osservatorio di gruppo per una riveduta degli assetti industriali ed occupazionali». Non serve frazionare il sindacato, prosegue Spagnolo, ma oc-

corre una «forte iniziativa unitaria per governare la difficile fase che abbiamo davanti». Sul nuovo fronte di crisi ha preso posizione anche il numero uno Uilm, Antonino Regazzi: «Chiederemo un incontro per verificare la dimensione reale della questione, ma diciamo subito che ci opporremo ad eventuali iniziative traumatiche per il personale. Al momento, a quanto ci risulta, la Fiat intende utilizzare soltanto ammortizzatori sociali».

Ma intanto c'è da prendere atto che le relazioni sindacali, dopo l'accordo separato firmato con Federmecanica da Fim e Uilm, hanno cambiato capitolo, e che pertanto l'unità sindacale d'ora in avanti sarà completamente diversa da quella conosciuta negli ultimi 40 anni. Il fatto stesso che Federmecanica abbia deciso di fare l'accordo separato - dice la Fiom piemontese - dimostra «che nessun dialogo è possibile e che l'unica risposta seria è quella di lottare» per impedire il passo alle proposte di Confindustria e del governo. Anzi, incalza la Fiom, ai metalmeccanici è toccata la sorte di sperimentare per primi il cambio d'epoca del nuovo «dialogo sociale» delle destre.



INIZIATIVA NON PROFIT A SOSTEGNO DEL GENOVA SOCIAL FORUM  
PROMOSSA DAI QUOTIDIANI DELLA SINISTRA ITALIANA, DAL SETTIMANALE CARTA E DA MANIFESTOLIBRI

# I seicentomila occhi di Genova

GENOVA. PER NOI. La storia drammatica della sospensione dei diritti civili e delle libertà democratiche avvenuta nei giorni del "G8"

DALL'11 OTTOBRE IN EDICOLA A LIRE 10.000 ALLEGATO A:

**I Unità** **il manifesto** **Liberazione** **CARTA**

in libreria allegato al volume  
**La Sfida al G8**  
manifestolibri