

13 agosto 1997 0:00

FS E RISTRUTTURAZIONE

IL PIANO DI POTENZIAMENTO ANNUNCIATO DALL'AMMINISTRATORE DELEGATO NON TIENE CONTO DEGLI ERRORI DEL PASSATO, MA LI RIPROPONE A DANNO E A SPESE DEGLI UTENTI, STIMOLANDOLI ALLA RIVOLTA. Firenze, 13 Agosto 1997. L'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, in un'intervista che sara' pubblicata dal settimanale "L'Espresso" venerdi' prossimo, ha presentato il piano di potenziamento delle ferrovie, incentrato sulla formula "Eurostar", con servizi definiti di qualita', con biglietti piu' cari e "con servizi igienici che funzionano, l'aria condizionata che va".

Vincenzo Donvito, presidente nazionale dell'Aduc e' cosi' intervenuto:

Come se non fosse successo nulla, le Fs propongono un piano di rilancio delle ferrovie identico a quello che hanno gia' sperimentato dagli inizi di giugno su alcuni percorsi, e che hanno portato all'intasamento dei servizi, aumento dei tempi di viaggio, raddoppio dei prezzi.

E' il piano Eurostar, che sta portando al collasso gli utenti, non certo le tasche dell'azienda Fs.

Il piano Eurostar, infatti ha portato a: 1) code gigantesche davanti ai pochi sportelli delle stazioni, e con la forte possibilita' di arrivare in cima e non poter prendere il treno per cui si e' fatta la fila, 2) di conseguenza i tempi di viaggio, non di percorrenza sulla linea, ma quelli che vanno dal momento in cui si entra in stazione e si arriva a quella di destinazione sono mediamente un terzo in piu': gli Intercity Firenze/Roma impiegavano due ore e si prendevano anche senza prenotazione, facendo il biglietto a qualunque sportello, mediamente con 10/15 minuti di coda, mentre ora con l'Eurostar -che ha pochi sportelli in stazione e sempre affollati- occorre andare almeno un'ora e mezza prima in stazione, che sommata all'ora e 35 minuti di viaggio sul treno -quando non ci sono ritardi- diventano piu' di 3 ore; 3) per questo servizio, rispetto al biglietto base che costa poco piu' di 25 mila lire, si arriva a spendere quasi il doppio, e con l'incertezza di partire quando si vuole, a meno che non si sale in treno senza biglietto, e si pagano 10 mila lire in piu'; 4) gli Eurostar, per mancanza di alternative, sono praticamente obbligatori su alcune brevi tratte -per esempio Firenze/Bologna e Firenze/Arezzo- dove il costo del biglietto viene in questo modo triplicato, e sempre con l'incertezza di poter prendere il treno desiderato; 5) infine, anche quando si prende l'Eurostar per tratte lunghe, in alcune corse -sempre senza alternative- vengono effettuate due o tre fermate in piu' che portano i tempi di percorrenza allo stesso livello dei vecchi Intercity.

Questo e' quanto accade oggi, e Giancarlo Cimoli ci dice che e' questo il piano di espansione dell'azienda che amministra. E al perseverare diabolico si aggiunge anche la beffa. Infatti Cimoli ci dice che questi nuovi treni avranno gabinetti e aria condizionata che funzionano, riconoscendo che questi servizi oggi non funzionano su treni dove gli utenti pagano perche' invece ci siano. Ma i nuovi servizi costeranno di piu' -ci ricorda Cimoli- e percio' funzioneranno. Incredibile, ma vero!

I morti e i disastri di questo mese non sono stati sufficienti per le sue dimissioni e per quelle del ministro dei Trasporti. Forse la rivolta degli utenti che assaliranno le stazioni ferroviarie -e' quello che dobbiamo temere, non certo stimolato da noi- riuscirà a mandarli a casa.