

14 ottobre 1998 0:00

AUMENTI TARIFFE FS:

UNA NUOVA RAPINA ALLE PORTE

Firenze, 14 ottobre 1998. Per il sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Soriero, il Governo avrebbe risolto tutti i problemi tecnici che possono consentire al Cipe di decidere l'aumento delle tariffe ferroviarie, quindi, la condizione posta dal ministro Burlando -un adeguamento tariffario solo in presenza di un miglioramento del servizio- sarebbe assolta.

"E' proprio vero il contrario -dice il presidente nazionale dell'Aduc, Vincenzo Donvito- perche' questo via libera agli aumenti giunge proprio in un momento di massima crisi della qualita' del servizio, proprio quando si sta toccando il fondo, come lo abbiamo documentato solo due mesi fa con la nostra indagine campione sulla principale stazione di Firenze, con ritardi sul 64,52% dei treni in partenza, e 51,50% di quelli in arrivo.

Un capovolgimento delle condizioni del ministro dei Trasporti, quindi, dove l'arroganza della dirigenza dell'azienda Fs riesce ad andare di pari passo con quella di un ministero che, disinteressandosi degli utenti, guarda solo l'azienda, garantendo la continuita' di un galleggiamento mediocre in nome della pax sindacale.

Gli aumenti delle tariffe base (su cui, per l'appunto dovrebbe intervenire il Cipe), inoltre, inciderebbero sul paniere dell'inflazione, rompendo il giochetto furbo utilizzato fino ad oggi dell'aumento dei soli supplementi, ininfluenti per determinare il tasso inflazionistico. Ma si sentono cosi' sicuri e temerari, o sono degli azzecagarbugli che remano contro il loro azionista unico, il Tesoro, che non dovrebbe gradire l'aumento del tasso inflazionistico (Europa e dintorni ...)?

Ma questi signori hanno mai preso un treno? Hanno mai fatto un biglietto alla stazione -per esempio di Roma-Termini o Santa Maria Novella di Firenze- con code che puntualmente fanno perdere il treno, o che costringono a prenderlo senza biglietto e pagando la multa di 10.000 lire in vettura? Non si sono mai resi conto che su alcuni percorsi -come, per esempio, il Firenze/Bologna- e' praticamente obbligatorio il treno Eurostar, che costa il doppio del normale e che impiega lo stesso tempo degli intercity di due anni fa? Non conoscono proprio nessuno che faccia il pendolare e che puntualmente arriva tardi in ufficio e rientra tardi a casa, perche' questi treni vengono penalizzati per far recuperare gli Eurostar, perennemente in ritardo perche', a parte la direttissima Firenze/Roma, si muovono su una rete non ancora pronta per il loro servizio? Probabilmente si spostano solo in aereo per far fronte ai numerosi e continui impegni nelle varie citta', e la soddisfazione del servizio la misurano solo rispetto all'armonia coi sindacati, non certo con gli utenti.

Se si dovesse utilizzare la logica di commisurare le tariffe alla qualita' del servizio, facendo il confronto con altri Paesi europei, i prezzi italiani dovrebbero essere abbassati, e anche molto.

Ma dubitiamo fortemente che cio' possa accadere, mentre siamo molto tentati nel credere che saremo investiti da tonnellate di pubblicita' miliardaria, per convincere il popolo bue della bellezza e della bonta' del mostro che viaggia a tariffa maggiore.

Chi se ne avvantaggiera'? Il solito trasporto su gomma, alla faccia dell'inquinamento ambientale, della velocita' dei collegamenti, della ristrutturazione del trasporto su rotaia, e della mitica -se pur FINTA- privatizzazione.