

Trasporto ferroviario nuovo millennio anno zero

Pier Luigi Ciolli

L'ADUC ci ricorda come in Italia il trasporto ferroviario sia gestito a "casaccio".

Si sente sempre parlare di alta velocità ma domina il silenzio assoluto sui milioni di normali cittadini che utilizzano quotidianamente il trasporto ferroviario per potersi recare al lavoro

o per turismo locale. Milioni di clienti che non trovano attenzione, relegati in carrozze fatiscenti, avviluppati da orari studiati per rendere la vita più difficile.

Nonostante siano loro a fare i numeri e gli introiti, mai visto un Ministro, un Sottosegretario, un

rappresentante FS, vivere per un giorno da pendolare.

Una proposta per il nuovo millennio: obbligare gli eletti dai cittadini ad utilizzare, almeno una volta al mese, il trasporto pubblico su gomma, ferrovia, nave, presentando poi una relazione sul come sono stati trattati.

Firenze, 25 Aprile 2000

**COMUNICATO STAMPA DELL'ADUC
GLI UTENTI NON NE AVRANNO ALCUN VANTAGGIO
IN QUALITÀ E COSTO, MENTRE SERVIRÀ SOLO A
FAR TORNARE MEGLIO I CONTI DELL'AZIENDA FS,
GRAZIE AD UN ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE.
CHE NE DICE L'ANTITRUST?**

È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto che fissa i criteri per i canoni d'accesso dei privati alla rete Fs. Interviene il presidente dell'Aduc, Vincenzo Donvito. Comincia anche in Italia la deregulation? Potremo scegliere un treno rispetto a qualità e costo? Non dovremmo sottostare agli incubi frequenti dell'organizzazione e degli scioperi delle Fs? Niente di tutto questo. Per il momento si tratta di una timida apertura ad un po' di merci, forse qualcosa sulla tratta Milano-Basilea, e uno stravagante Trans Europe Express che -carico di turisti che, dato il tipo di servizio che richiama alla memoria, si presuppone pagheranno un occhio della testa per viaggiarci- dovrebbe solcare le linee lente della rete Fs. Il nodo della questione è tutto nelle linee che verranno messe a disposizione. Quali sono quelle che rendono per qualità e frequentazione? Notoriamente quelle ad alta velocità (con al primo posto la Firenze-Roma, e comunque la direttiva Roma-Milano che è la più frequentata in assoluto), le locali e le regionali (su cui i flussi di viaggiatori sono più costanti e prevedibili, e quindi più semplici nell'organizzazione ed economicamente redditizie). Bene, queste linee sono escluse dalla liberalizzazione. Rimangono quelle lente e, più o meno, secondarie. Non crediamo di far torto al buon senso se -con un operatore principale che si chiama Fs spa e

che è proprietà dello Stato che ha sempre sanato i suoi bilanci direttamente o attraverso dilazioni dei più svariati pagamenti, e che può viaggiare dovunque sulla rete, e altri operatori che devono accontentarsi delle briciole marce o insignificanti- paventiamo quell'abuso di posizione dominante che è la caratteristica di tutti i processi di demopolizzazione in corso. Per questo chiediamo che l'Antitrust faccia sentire la sua voce, trasmettendole queste nostre riflessioni. Sembra proprio che il nostro Stato abbia inciso a fuoco nel suo Dna l'impossibilità di dare corso a processi economici che abbiano attinenza con le parole che usa. Ragion per cui la parola "liberalizzazione" viene usata in situazioni e con condizioni che, a confronto, farebbero sembrare liberiste anche le Nep sovietiche degli anni del 1930. Ragion per cui oggi è sbarrata la possibilità che da questa politica ne possano trarre giovamento gli utenti, grandi o piccoli che siano. Per capire meglio cosa sta succedendo, è sufficiente ricordare cosa è successo per la liberalizzazione del trasporto aereo nazionale. Sulla carta esiste da decenni, ma in pratica ha cominciato a dare i suoi risultati -per qualità e costo del servizio- solo quando è stato spezzato il monopolio Alitalia sulla tratta Roma-Milano, e altri operatori hanno cominciato ad operarvi, portandosi dietro -a cascata- l'apertura di altre rotte che, all'avvio, sono meno redditizie. Quindi, per il momento, preferiamo chiamare le cose con il loro nome, e prendere atto che la cosiddetta liberalizzazione Bersani è solo un sistema per far tornare meglio i conti all'azienda Fs spa. Per quanto riguarda le politiche a vantaggio degli utenti, se ne riparerà quando sarà concessa la prima autorizzazione per un Eurostar non-Fs che sfreccerà da Roma a Milano.