

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - La manager di Fs: l'Abruzzo punti sulla Pescara-Roma. La direttrice pianificazioni: per l'alta velocità non c'è mercato

Barbara Morgante sarà premiata oggi nella sua Turrivalignani

La situazione dei treni in Abruzzo è ragionevole. Anni fa la regione ha fatto una scelta precisa: privilegiare le strade e non la ferrovia

PESCARA Sprona l'Abruzzo al coraggio e a una visione più lungimirante, Barbara Morgante, manager abruzzese delle Ferrovie dello Stato che sarà premiata oggi a Turrivalignani. Morgante, 51 anni, originaria di Livorno ma con i genitori di origini abruzzesi (la mamma è di Turrivalignani e il papà era di Magliano dei Marsi) vive da anni a Roma dopo aver lasciato la residenza a Chieti ed essere arrivata a ricoprire il ruolo di Direttrice centrale strategie e pianificazione della holding Ferrovie dello Stato. Morgante, qual è la situazione delle ferrovie in Abruzzo? «La situazione è ragionevole alla luce della conformazione della regione e del fatto che secondo me l'Abruzzo ha fatto scelte precise quando c'erano soldi pubblici: ha preferito le strade. E' una regione, quindi, in cui molte strade sono state realizzate e la ferrovia ne è uscita penalizzata. Quando c'erano i finanziamenti pubblici "abbondanti" non si è spinto per la promozione della ferrovia». Questa scelta che effetti ha prodotto? «I collegamenti ci sono ma, ovviamente, avvantaggiano la gomma: sia il mezzo privato, ovvero l'auto, che quello pubblico come l'autobus». Perché è così difficile collegare Pescara a Roma? «Il singolo binario non aiuta. Anni fa ricordo che c'erano collegamenti più veloci tra Roma e Pescara. La scelta è se privilegiare tante fermate in cui i tempi ovviamente si dilatano o se, viceversa, come è accaduto in altre regioni – e ricordo che sono le regioni a decidere i collegamenti – l'Abruzzo decide di fare collegamenti solo su poli importanti. Un treno con poche fermate come Pescara-Chieti-Sulmona-Avezzano-Roma è vero che scontenterebbe alcuni perché non più serviti da una fermata "sotto casa" ma accontenterebbe molti. Sarebbe più veloce, sicuro e potrebbe attrarre passeggeri che oggi si muovono con altri mezzi. La politica dovrebbe tendere ad accontentare i più: occorrerebbero scelte più coraggiose, non farsi influenzare da pochi scontenti ma pensare a quanti, molti di più, potrebbero usufruire del treno». L'alta velocità in Abruzzo non è nei piani del Governo. Che perdita rappresenta per una regione? «Bisogna distinguere tra le linee ad alta velocità e i servizi più veloci che si possono fare sulle linee già esistenti. Su questi sono programmati dei potenziamenti di tipo tecnologico che porteranno a migliori prestazioni dell'infrastruttura disponibile come aumenti di velocità, di capacità e di regolarità. Mentre non sono previsti raddoppi delle linee esistenti con linee alta velocità. E' una questione di domanda: non c'è mercato sufficiente per giustificare una spesa pubblica ingente necessaria a costruire nuove linee ad alta velocità». Pescara ha una stazione mastodontica, per lei è sfruttata bene? «Ricordo che quando la stazione venne inaugurata si disse che era tra le più grandi d'Europa. Certo ha un grande parcheggio ma quello che vedo è che, a differenza di altre città, la stazione non ha avuto uno sviluppo commerciale. Ci sono stati dei vincoli a posizionare attività commerciali all'interno della stazione e quindi non è diventata un posto dove fare shopping, da vivere. Ad esempio in una città di provincia come Padova la stazione è molto più piccola ma ci sono negozi di tutti i tipi. Anche in questo scegliere di arricchire la stazione può essere una scelta scomoda per alcuni, che si ha paura di prendere. E invece si riquilicherebbe l'area e si regalerebbe alla città uno spazio nuovo, da godere». Da abruzzese che treno vorrebbe assolutamente? «Vorrei che si pensasse di più alla pianificazione: capire la gente come vive e che bisogni di spostamento ha. Vorrei che venissero ottimizzati il servizio ferroviario e, dove ha più senso perché gli utenti sono pochi per giustificare i treni, gli autobus visto che le strade ci sono. Vorrei che la ferrovia diventasse come una costola per le grandi masse magari con poche fermate lasciando le adduzioni

agli autobus». Che suggerimento darebbe alla classe dirigente? «Uno studio approfondito delle esigenze di mobilità e dei loro flussi».

