

Intervista a Barbara Morgante - «L'Abruzzo mi è caro, ma non mi chiede favori» Il manager Trenitalia, di Chieti, garantisce impegno per la sua regione alla stregua delle altre. «La Pescara-Roma? È lunga perché ha tante fermate»

Biglietti troppo cari? Dipende dalla Regione, perché gli incassi completano la spesa

L'AQUILA L'Abruzzo? E' la regione del cuore, della famiglia, dei ricordi d'infanzia, Turrivalignani, in provincia di Chieti, è il luogo in cui scappare in ogni momento libero per rilassarsi e ritrovare i legami più autentici. L'abruzzesità di Barbara Morgante, da pochi mesi amministratore delegato di Trenitalia, non è in discussione e viene prima di ogni cosa, eccetto il lavoro. «Sono abruzzese di Chieti e ne sono orgogliosa, ma ritengo che si debba avere sempre un atteggiamento di equità e trasparenza specie quando si hanno ruoli di responsabilità. Curerò l'Abruzzo, ma altrettanto farò per le altre regioni», dice con il consueto equilibrio pesato sulle parole mentre alle spalle il convoglio Swing nuovo di zecca viene messo in moto sulla Sulmona-L'Aquila. E poi aggiunge, tanto per rimarcare i ruoli: «L'Abruzzo è sempre stato corretto nei rapporti, sapendo che sono di tipo imprenditoriale e su quello bisogna basarsi». Traduzione: non ci saranno favori e sconti a questa terra anche se è la mia terra, ma comunque tanto impegno. L'impegno deve partire proprio da quelle difficoltà che da sempre attanagliano il trasporto pubblico su ferro in Abruzzo, prima di tutto sulla tratta Pescara-L'Aquila e L'Aquila- Roma. Dottoressa Morgante, che cosa si può fare per dare una risposta concreta ai pendolari dell'entroterra esasperati per le due tratte lunghe e piene di intoppi? «C'è un bypass già progettato a Sulmona che avrebbe molta funzionalità per i collegamenti Pescara-L'Aquila. Per quanto riguarda Roma, si stanno facendo degli studi di tracciatura, degli "slot" di disponibilità per accorciare i tempi di percorrenza che evidentemente prevedono la soppressione di alcune fermate con poco afflusso. Lo studio prevede anche che ci sia capacità di accoglimento alla stazione Roma Termini». Resta il fatto che l'Abruzzo, secondo "Pendolaria", una recente indagine di Legambiente, è una delle regioni in cui i servizi sono peggiorati mentre il costo dei biglietti è aumentato: perché? «Bisogna fare chiarezza. Innanzitutto il costo del biglietto per i servizi di tipo regionale viene definito dalla Regione, l'azienda (Trenitalia, ndr) produce il servizio e mette a disposizione le proprie risorse umane o asset come treni o officine per la manutenzione, a fronte di una prestazione che va pagata. Quindi a seconda dell'investimento della Regione aumentano o calano gli incassi dai biglietti. Questa è una risposta che non può dare l'azienda, ma deve dare la Regione che definisce i servizi e anche che tipo di materiale rotabile può permettersi in base ai propri finanziamenti, decide gli orari e così via. La Regione Abruzzo un paio di anni fa ha deciso di comprare nuovi treni: l'ottica è quella di migliorare il servizio e ottenere anche più ricavi». La Regione, tramite l'Arpa, aveva in progetto un autostazione-snodò a Lunghezza, alle porte di Roma, con prosecuzione su treni navetta (Sangritana) verso la capitale: come valuta il progetto? «E' tutto possibile, noi siamo a favore dell'integrazione ferro-gomma, siamo anche disponibili a studiare soluzioni che ci vedono in partnership con altri operatori, per noi il focus è servire sempre il cliente finale e fare in modo che il servizio sia apprezzato». Restiamo sulla Roma-Pescara: esiste un limite sui costi benefici per migliorare e soprattutto velocizzare la linea? «Se si tratta di investimenti sull'infrastruttura non sono io la persona più adatta a rispondere. E' chiaro però che se c'è un'infrastruttura migliore anche il servizio ne trae beneficio. Su tali investimenti però l'interlocutore è l'Rfi e poi indirettamente anche lo Stato che finanzia. In un momento in cui le risorse pubbliche non sono abbondanti bisogna fare delle scelte». Si possono preliminarmente eliminare delle fermate intermedie? «Questa è una questione non di infrastrutture ma di definizione di un servizio ed entra come decisore la Regione. Sappiamo che spesso l'eliminazione di una fermata comporta delle lamentele però talvolta a lamentarsi sono in pochi mentre con la soppressione di una fermata i benefici sarebbero per tanti. La Regione dovrebbe conoscere i numeri dei proprio cittadini e degli

spostamenti – noi siamo disponibili a fornire quelli che conosciamo – sono scelte talvolta impopolari per pochi che aiuterebbero tante persone in più. In particolare il collegamento Pescara-Roma ha tante fermate ed inevitabilmente diventa un collegamento molto lungo». Come dev'essere il rapporto tra trasporto pubblico e privato, ad esempio con la Sangritana, che aspetta da tempo una risposta sulla linea adriatica con la fermata di Bologna? «Bisogna distinguere, per quanto riguarda il trasporto regionale ci sono delle norme per cui se c'è un affidatario del servizio ha sostanzialmente l'esclusiva per evitare che ci sia una cannibalizzazione dei ricavi perché il contratto viene definito anche in base alle stime dei ricavi che ci sono. Quindi se c'è un secondo operatore che cattura parte dei ricavi e della domanda il contratto non è più in equilibrio. A qual punto la Regione deve spendere di più. Per quanto riguarda i tratti di lunga percorrenza, poi, c'è una liberalizzazione piena in Italia, lo dimostra l'alta velocità, il servizio più ricco dove si è collocato un competitor. Il nostro Paese ha deciso sul settore ferroviario di aprire più di quanto è stato fatto in Europa, è una scelta di politica dei trasporti che abbiamo dovuto accettare, ma di fronte alla quale abbiamo reagito con ottimi risultati perché oggi abbiamo una quota di mercato assolutamente importante».

