

FILIT CGIL

# Arretra la stazione Fs e ogni ipotesi di sviluppo

Marcello Martelli

TERAMO. Il sindaco **Maurizio Brucchi** annuncia il rilancio dei lavori per l'arretramento della Stazione di Teramo. Il presidente della Provincia **Renzo Di Sabatino** rilancia il progetto della metropolitana di superficie. Il rettore **Luciano D'Amico** rilancia sui problemi dell'Ateneo e si arrangia con i bus per collegare gli studenti tra le sedi alla città. Anche alla luce di recenti polemiche, torna d'attualità il vecchio progetto, rimasto purtroppo per anni nel cassetto, per prolungare la ferrovia fino al Palazzetto, al servizio dell'Università e per un più moderno sistema dei trasporti.

**IL PROGETTO.** L'idea è abbastanza vecchia. Nel cassetto c'è da più di un secolo e mezzo. Praticamente da quando venne costruita la ferrovia Teramo-Giulianova (1880-1884) e già si guardava al futuro. Il treno che veniva dal mare non poteva fermarsi alla stazione del capoluogo. Avrebbe dovuto proseguire verso l'interno con il prolungamento del binario. In anni più recenti, studi tecnici di fattibilità avevano confermato la piena validità dell'idea. Tanto che, a suo tempo, la Regione Abruzzo aveva dedicato al problema, ritenuto cruciale per lo sviluppo di Teramo e del suo entroterra, un convegno di politici ed esperti. Tutti concordi nel dare grande attenzione a un progetto che,



Un elettrotreno Minuetto delle Ferrovie dello Stato fermo alla Stazione di Teramo

immaginando il prolungamento della ferrovia nel cuore della città, ne anticipava il futuro. Oltre al proposito di investire nell'idea le risorse economiche necessarie, fin da allora si fece strada l'auspicio di una forte convinta alleanza fra i tre protagonisti istituzionali: Comune, Provincia e Regione. Di anni ne sono passati diversi e quella fattiva "intesa istituzionale" da tutti auspi-

cata, purtroppo, non si è mai vista. Anche se il progetto ha conservato tutta la sua validità e importanza. Specie quando, con l'elettrificazione, la linea Teramo-Giulianova (anno 2000) si è collegata alla rete nazionale ed era il momento più propizio per continuarne lo sviluppo. Non sono mancati tuttavia riscontri positivi: attualmente sono ben ventuno i treni in arrivo e par-

tenza nel nostro scalo ferroviario, direzione Pescara, Termini, Campobasso, Avezzano, Sulmona. Senza trascurare un dato ancora più significativo: l'87% di iscritti all'Università di Teramo proviene dal Centro-Sud, di cui almeno 300 sono studenti pugliesi. Alla luce delle nuove dinamiche di sviluppo della città capoluogo e delle sue aree interne, il progetto per il prolunga-



5. Arretramento ferrovia

zio, Umberto Ricci e Mauro D'Incecco. Ha per oggetto il prolungamento della linea ferroviaria Giulianova-Teramo nell'abitato di Teramo. Per il miglioramento dell'accessibilità in città, a partire dal sistema urbano lineare costiero, in un'ottica di riequilibrio modale e in estensione del servizio ferroviario metropolitano regionale, migliorando l'interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico locale, estendendo il servizio ferroviario metropolitano regionale alla città di Teramo, al fine di aumentare l'accessibilità ai centri di eccellenza e, più in generale, alle grandi attrezzature territoriali presenti.



Il progetto di arretramento e il bus dell'Università

città italiane ed europee, rilanciando e valorizzando il trasporto ferroviario. Siamo o no nella città con il più alto indice nazionale della motorizzazione automobilistica? Il treno era importante allora, ancora lo è di più oggi, puntando su idee innovative per un sistema di mobilità al servizio dell'intero territorio provinciale. Ciò che si colloca perfettamente nelle strategie per rafforzare e ammodernare tutto il carente sistema ferroviario regionale, integrandolo con il trasporto pubblico su gomma. Il prolungamento della tratta ferroviaria verso il centro abitato di Teramo - sottolineano gli esperti - migliorerebbe sensibilmente, infatti, tutto il sistema regionale del trasporto pubblico. In quanto il pendolarismo scolastico e lavorativo fra i due poli Teramo-Chieti (ma ora vanno aggiunti Molise e Puglia), è decisamente rilevante. «Il Piano provinciale dei trasporti, che diventerà parte integrante della nuova programmazione del trasporto pubblico locale della Regione Abruzzo - spiegò allora il

vicesegretario ai trasporti, **Giulio Sottanelli** - individua una serie di interventi per potenziare il sistema ferroviario in termini di capacità delle tratte; estensione territoriale dei servizi; realizzazione di nuove infrastrutture; incremento di accessibilità e fruibilità per gli utenti. Elemento chiave di questa serie di azioni è la possibilità di offrire una connessione diretta con il capoluogo...». Tutto rimasto lettera morta. Ma non è mai troppo tardi per una sintesi di tutte le ipotesi e proposte, valutando efficienza e costi della soluzione ottimale. Con particolare attenzione per le esigenze dell'università di Coste Sant'Agostino. Uno sviluppo della linea ferroviaria che sarebbe una svolta anche decisiva per ulteriori interventi di crescita territoriale.

**PREFATTIBILITÀ.** Con l'arretramento della stazione e la sistemazione della piazza, dormirà per sempre in un cassetto lo studio di prefattibilità della Proger del 2007 a firma dei tecnici **Roberto D'Ora-**

**ARRETRAMENTO.** Ma l'amministrazione Brucchi con i lavori partiti di recente punta all'esatto contrario. I lavori alla Stazione chiederanno ogni ipotesi di prolungamento. Il progetto alternativo di arretramento del tracciato ferroviario di Comune e Rfi sarà invece castrante. E a visto corta: sistemerà pure il quartiere Stazione, ma bloccherà un più moderno sviluppo del trasporto pubblico al servizio dell'Università e delle aree interne, a cominciare da quelle verso Montorio e turistiche collinari e montane; che con nuovi indici e parametri favorirebbe nella zona dell'attuale stazione una espansione dell'edilizia residenziale (20.000 mc) e commerciale (10.000 mc); l'arretramento bloccherebbe definitivamente la collocazione della città al centro di un territorio di nuovo in cammino, grazie a più facili e moderni collegamenti con le aree ora tagliate fuori in collina e in montagna, non valorizzando tutto il potenziale attrattivo, culturale ed economico dell'ateneo di Coste S. Agostino.

mento del collegamento ferroviario diventa perciò strategico e non poco. Per la città e in particolare per l'università (altro che i bus acquistati dal rettore D'Amico per rimediare alle carenze dei trasporti). Il progetto di più ampio orizzonte c'è e ci sarebbero anche i fondi per realizzarlo, proprio ora che, con l'arrivo in corso San Giorgio della Banca Popolare di Bari, si raffor-

zano i rapporti economico-finanziari con il Sud. Quello trascorso è stato tutto tempo perso. Eppure, la Provincia si era mossa (ed è tornata a muoversi di recente) con il piede giusto, presentando uno studio sul prolungamento della linea ferroviaria idoneo e fattibile, che affrontava nei giusti termini un problema cardine e prioritario. Sulla scia di quanto si stava facendo in molte