

La stazione è un treno da non perdere

Prolungamento della ferrovia oltre il Vezzola: il progetto chiuso nel cassetto da otto anni

Marcello Martelli

TERAMO - Il progetto è nel cassetto da almeno otto anni. Il potenziamento e lo sviluppo della ferrovia dovevano essere prioritari per la città e il territorio. "Siamo pronti a partecipare" fu l'impegno solennemente assunto dalla Regione durante la presentazione dello studio di pre-fattibilità. "Guardiamo con grande attenzione ad una idea - ribadì l'assessore regionale ai trasporti del tempo - che anticipa il futuro e disegna il prolungamento della ferrovia nel cuore della città. Siamo pronti a investire le risorse economiche necessarie. Importante, però, che ci sia larga condivisione con un'alleanza istituzionale fra Comune, Provincia e Regione". Lo studio illustrato nell'ambito di un convegno tenuto nella sede della Facoltà di Scienze della Comunicazione, presenti i tecnici, numerosi politici e uomini delle istituzioni. Il prolungamento della linea ferroviaria fino al Palazzetto dello Sport del capoluogo doveva essere un'idea fortemente innovativa, ricalcando quanto si stava facendo in altre città italiane ed europee. Un punto di forza per migliorare il sistema di mobilità dell'intero territorio provinciale, in particolare lungo la Vallata del Tordino, spostando parte del traffico dalla gomma sulle rotaie. Fra i tecnici e gli esperti di quell'importante convegno, la Proger (società che aveva redatto il piano regionale del trasporto pubblico e quello delle quattro Province abruzzesi) era rappresentata dall'ingegner Roberto D'Orazio, al quale ora qui di seguito rivolgo alcune domande. Visto che il tema dei trasporti, ferroviari in particolare, non ha perso spessore ed attualità in questi otto anni sprecati. Anzi.

Ingegnere D'Orazio, il suo studio è ancora valido così come formulato o sono necessari aggiornamenti di rilievo?

«Il documento è uno studio di pre-fattibilità che ha un buon approfondimento e che all'epoca fu ben accolto sia dal committente (Provincia di Teramo) che dalle Ferrovie (Capo Compartimento di Ancona, Ingegnere Salvatore). In particolare quest'ultimo dichiarò pubblicamente che a lui il progetto sembrava fattibile. Il suo successore, ing. Frittelli, chiese alla Provincia di effettuare un approfondimento di tipo tecnico, ovvero passare ad una fattibilità spinta (progetto preliminare), cosa che non è stata fatta, mentre il governatore Chiodi disse, durante un seminario di presentazione sulle infrastrutture a L'Aquila, che a suo parere occorreva un approfondimento di tipo ambientale ed



Un treno Minuetto in arrivo alla stazione ferroviaria di Teramo

economico. In fondo sono le cose che non dimentico di dire ogni volta che mi si rivolge la domanda. Per "battezzare" il progetto occorre una fattibilità ambientale, una simulazione di traffico che confermi le prime valutazioni della pre - fattibilità e che "alimenti" un'analisi costi-benefici posta a giustificazione dell'intervento. Naturalmente, sono anche dell'avviso di sviluppare un quasi - preliminare per l'aspetto tecnico e ciò va fatto sia nell'ipotesi di servizio così come oggi svolto, ma prolungato entro Teramo, sia per l'ipotesi di tram - treno, che annovera riuscite esperienze in tutta Europa (già analizzato nella pre - fattibilità disponibile). Il costo di una strumentazione tecnica di tal fatta è minima, rispetto al costo dell'intervento ed ai risultati che è possibile raggiungere».

Che valore attribuire alla infrastruttura ferroviaria per lo sviluppo di Teramo e del territorio?

«Certamente rilevante, in quanto la "penetrazione" del servizio entro Teramo è garanzia di raddoppio se non triplicazione dei traffici, di perfetta integrazione del servizio ferroviario con il sistema di trasporto pubblico comunale e regionale su gomma e con i parcheggi di scambio. Integrazione che andrebbe facilitata con tariffe uniche di accesso a tutti i servizi pubblici ed ai parcheggi. La linea ferroviaria diventerebbe così l'asse portante del trasporto teramano e preziosa integrazione dei territori di Teramo, Pescara e Chieti, anche ai fini di connettere gli atenei (si pensi all'ascensore obliquo per l'accesso all'università di Teramo dalla nuova omonima fermata ferroviaria, alla nuova fermata già realizzata a Pescara in zona

universitaria e quella in costruzione a Madonna delle Piane per l'università di Chieti). Le nuove fermate dentro Teramo e quelle in costruzione lungo la linea ferroviaria, nonché la riqualificazione delle esistenti (il PRIT Abruzzo prevede ad esempio una piattaforma di scambio gomma - ferro alla stazione di Mosciano Sant'Angelo) sono garanzia di efficienza ed efficacia del servizio ferroviario. Inoltre, possono costituire poli di aggregazione per dotare il territorio di servizi al cittadino perfettamente accessibili (da realizzare, questi ultimi, anche con finanza privata o mista)».

Ci sono ostacoli tecnici ed ambientali per il prolungamento del binario verso il centro città e il Palazzetto dello Sport di Scapriano?

«Possiamo solo approfondirlo con le verifiche ambientali (le prime verifiche nello studio di pre - fattibilità, ma di norma infrastrutture ferroviarie, quindi lineari, registrano una buona compatibilità ambientale, migliorabile con lo studio di alternative di progetto, compensazioni e mitigazioni)».

Gl'investimenti prevedibili sono compatibili con i riscontri possibili e necessari?

«Ne sono certo, ma anche qui l'analisi economico - sociale e quella economico - finanziaria confermano la fattibilità (non dimentichiamoci che con un prolungamento di soli tre chilometri possiamo pensare di cogliere pienamente, oltre alla città storica, anche altri quattro obiettivi di traffico primari per Teramo (la stazione bus, due parcheggi multipiano e il Palazzetto dello Sport)».

La normativa vigente permette e favorisce, anche finanziariamente, questo tipo d'intervento?

«Certo, ma occorre che la Regione Abruzzo ponga tale realiz-

Il progettista

Roberto D'Orazio, autore dello studio-progetto Proger: "La linea ferroviaria con il prolungamento del binario in città diventerebbe l'asse portante del trasporto teramano e preziosa integrazione dei territori di Teramo-Pescara-Chieti, anche ai fini di connettere gli atenei". Compiti e responsabilità di Comune e Regione.

zazione come priorità d'intervento con finanziamento pubblico a carico della UE e nazionale, così come ha fatto ad esempio la vicina Regione Molise con il potenziamento della tratta ferroviaria Matrice - Campobasso - Bojano, finanziato con i fondi FAS per realizzare il servizio ferroviario metropolitano del Molise».

Fin qui la voce di un tecnico autorevole e affidabile, ma il dibattito resta aperto ad altri auspicabili contributi. A cominciare da quelli della politica, se finalmente decidesse di fare la sua parte, rimettendo mano concretamente ad un progetto di sviluppo territoriale, da troppo tempo dimenticato nei cassetti.

monblanc
CAFÉ
CAPODANNO
2016

Antipasto
Scampi alla salmone
Insalata di mare "Frittelli" con patate
e verdure croccanti
Crostacei di stagione agli agrumi di Sicilia
Salmone pallonaro con le pelli e pinoli bianchi
Gamberi con avocado e salsa all'aglio

Primo piatti
Filetto di pollock con patate e olive nere
Scorpioli all'olio d'argento, brodi e ricotta
Corteo quattro piatti di 5 course e 4 course
Sole di Norvegia con patate e
jessamini all'aglio
Pasta con gamberi di gambi

Secondi piatti
Orzotto di carciofi e funghi Marzuola
Sopra di Vitello con patate di mare

ADULTI € 50,00 (bevande escluse)
€ 70,00 (incl. bevande e situazione "Thalassio")

BAMBINI € 30,00 (min. 12 anni)
€ 25,00 (min. 10 anni)

VIA PRIMO RICCIPELLI, 41 - TERAMO
INFO E PRENOTAZIONI: 086 1241301 - 399.7608363