



## L'ULTIMO TRENINO

**UN INCONTRO** recente di esperti presso la Camera di Commercio, evidenziando la "maglia nera" dell'economia locale teramana, ha auspicato un nuovo "modello di sviluppo" per affrontare "la crisi dei centri storici e dello squilibrio". Mai abbastanza ribadita la necessità d'una strategia condivisa, con l'alleianza e l'azione di cervelli e forze disponibili. Inutile perdere altro tempo: la diagnosi ormai c'è. Non resta che procedere, uscendo dall'inerzia, per concretizzare quanto già abbiamo, almeno sulla carta. Penso ai fondi e agli interventi del Masterplan. Tornano in mente i progetti già a suo tempo approvati e messi a dormire nei cassetti, da rimettere velocemente in cammino. A cominciare dal disegno dell'area vasta o metropolitana, di recente riesumata anche dal rettore magnifico dell'università Luciano D'Amico. Né va ignorato il nuovo ruolo dello scalo ferroviario, ora più che mai decisivo per restituire vitalità e prospettive alla città-capoluogo. Sempre che si intenda realizzare un moderno sistema di mobilità misto, azzeccando vecchie/nuove barriere e distanze, in un territorio con il più alto indice di motorizzazione. La recente inaugurazione della "nuova stazione" di Piano d'Accio al servizio del polo Agribo-veterinario, dello stadio e del centro commerciale, è un passo avanti. Più esatto parlare di "nuova fermata" dei ventuno treni in arrivo e partenza, ben altra cosa è la stazione del capoluogo. Da tempo in attesa di ve-



dere realizzato il progetto per una nuova e più moderna sistemazione, a sua volta nel cassetto fra ombre ed ambiguità. Non a caso il sindaco Brucchi insiste sulla ipotesi dell'arretramento, superata e riduttiva. Né manca chi gli dà sostegno, coinvolgendo erroneamente il presidente della Provincia, D'Agostino, che invece fino all'ultimo si è battuto per il prolungamento del binario dentro le mura della città. No a piccoli interessi di quartiere, ma infrastruttura al servizio del capoluogo e dell'area vasta. Strano che neanche il rettore D'Amico ne abbia parlato, altrimenti come immagina l'"area metropolitana" in cui ha detto di credere? Ma da queste parti, per ora, si va in controtendenza: in Abruzzo le Ferrovie, con investimenti rilevanti, potenziano, velocizzano e prolungano. Nella città di Brucchi, invece, si vorrebbe arretrare, per soluzioni di quartiere che bastano e rendono felici. Dopo la fermata di Piano d'Accio, ecco in arrivo la funivia di Coste Sant'Agostino. Altra cosa le "infrastrutture ferroviarie", che non fanno per noi, le lasciamo a Pescara e a Madonna delle Piane, dove si deciderà (detto fra parentesi) il futuro delle università abruzzesi. Nella prevedibile resa dei conti in cui

vincerà chi avrà saputo dotarsi d'una mobilità moderna e competitiva.

Il progetto D'Agostino (ostinatamente tenuto nel cassetto, anche se ripescato dal presidente Di Sabatino), ipotizza ben altro per Teramo e il suo territorio-cerniera mare-montagna. Come dallo studio a suo tempo eseguito da Mascaretti e Landini, urbanisti seri e competenti, che all'argomento hanno dedicato importanti approfondimenti sempre attuali. Dimenticare quel disegno, dopo averlo condiviso e approvato (spendendo soldi pubblici), vuol dire insistere su vecchie logiche che hanno penalizzato fin troppo tutto il territorio. Così confermandolo in una definitiva irrilevanza ed emarginazione. Altra occasione persa per una città bloccata e rinunciataria, proprio quando le ferrovie investono molto nel potenziamento delle ferrovie locali. E il governo, a sua volta, stanziava ulteriori 500 milioni (Gazzetta Ufficiale 1 giugno 2016) per la riqualificazione urbana, la mobilità sostenibile, l'adeguamento delle infrastrutture destinate ai servizi sociali e culturali di città metropolitane e capoluoghi. Ma che importa, qui si arretra e basta così.