

## **Il progetto del prolungamento della tratta ferroviaria nel dettaglio**

### **II CONTESTO**

L'idea di realizzare uno studio di fattibilità sul prolungamento della linea ferroviaria Giulianova – Teramo nasce dal processo di condivisione, con le altre Province abruzzesi e con l'Assessorato regionale alla Mobilità, dei nuovi scenari delineati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti in fase di redazione.

Al Piano regionale sono strettamente connessi, infatti, il Piano dei servizi minimi (PTS); il Trasporto pubblico locale (TPL); i Piani di bacino provinciale e il programma d'esercizio del Servizio metropolitano regionale (SMRF). Il complesso delle analisi e lo sviluppo degli scenari hanno individuato, quale asse principale, proprio quella compresa fra Teramo e Chieti, via Giulianova – Pescara.

Su questa asse la Regione sta investendo, in termini di servizi e infrastrutture, per rafforzare il sistema ferroviario e per integrarlo con il trasporto pubblico su gomma.

Il prolungamento della tratta ferroviaria verso il centro abitato di Teramo migliorerebbe sensibilmente tutto il sistema regionale del trasporto pubblico in quanto il pendolarismo scolastico e lavorativo fra i due poli, Teramo-Chieti, è decisamente rilevante.

Se l'obiettivo generale persegue la diversione modale attraverso lo spostamento di viaggiatori dal trasporto su gomma, ancorché privato, verso quello pubblico, tra gli obiettivi specifici del progetto è possibile distinguere quattro priorità:

- estendere il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale all'intera città di Teramo al fine di aumentare l'accessibilità ai centri d'eccellenza e, più in generale, ai servizi presenti all'esterno del centro abitato, dalla città lineare costiera;
- potenziare, in un'ottica di mobilità sostenibile, il trasporto pubblico locale interno all'area urbana;
- migliorare l'interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico locale;
- assecondare l'attuazione dello strumento urbanistico vigente favorendo la fruizione delle nuove attrezzature urbane e territoriali;
  - accompagnare le istanze pubbliche di trasformazione urbana.

### **LE IPOTESI PROGETTUALI NEL DETTAGLIO**

Le alternative progettuali sono riconducibili a due macro categorie: proposte attinenti le infrastrutture ferroviarie e proposte riguardanti il "materiale" rotabile.

Per quanto riguarda le infrastrutture sono state prese in considerazione due ipotesi:

- prolungamento dalla stazione di Teramo con prevalente sviluppo del tracciato lungo la sponda sinistra idrografica del torrente Vezzola;
- prolungamento dalla stazione di Teramo, con partenza dalla nuova stazione così come ipotizzata dal Comune, con prevalente sviluppo del tracciato lungo la sponda destra idrografica del torrente Vezzola.

Nella seconda alternativa è stata introdotta la previsione del PRG sull'attuale area ferroviaria della Stazione di Teramo: attuare "l'area d'integrazione urbana" attraverso una Società di Trasformazione Urbana. Seppur, a fini esemplificativi, la previsione della STU venga introdotta esclusivamente nella seconda alternativa di tracciato, entrambe le alternative sono state studiate in modo da essere perfettamente

integrabili con la previsione di piano circa l'area di stazione.

Nella prima ipotesi le caratteristiche del tracciato, prevedono un prevalente sviluppo in viadotto, con direttrice del tracciato lungo la sponda sinistra idrografica del torrente Vezzola. Quest'ultima, tipologia infrastrutturale è stata scelta, oltre che per motivi tecnici, soprattutto per migliorare l'inserimento dell'infrastruttura sul territorio (minimizzandone l'impatto), e per mantenere inalterata l'attuale fruibilità del parco fluviale.

La seconda alternativa del progetto parte dalla stazione con un tracciato omologo a quello della prima ipotesi con la sola particolarità di utilizzare prevalentemente la sponda destra (idrografica) del Torrente Vezzola, anziché la sinistra, al sol fine di valutare la minore interferenza con il PAI. Anche per questa soluzione si prevede un prevalente sviluppo in viadotto.

Se ai fini prestazionali del trasporto le alternative risultano pressoché omologhe, emerge con maggior chiarezza la differenza nell'integrazione con i Piani Quadro e di Settore, con particolare riferimento a quelli rivolti alla tutela dell'ambiente e del patrimonio storico della città di Teramo. In tal senso, l'alternativa vincente risulta essere la prima: prolungamento ferroviario a Nord del torrente Vezzola. Tale alternativa, che trova una maggior compatibilità con la strumentazione urbanistica vigente, andrà comunque sottoposta a studio di compatibilità idrogeologica.

Per quanto riguarda il "materiale rotabile", invece, ovvero il "mezzo" da utilizzare, lo studio ha verificato due soluzioni: il treno Minuetto, di ultima generazione, e il tram-treno.

Il costo del prolungamento della linea ferroviaria viene stimata in 20 milioni di euro.

## **Opere connesse**

La progettazione del prolungamento della linea ferroviaria potrà essere un'utile occasione per introdurre ulteriori nuove infrastrutture e modelli organizzativi e gestionali. In particolare:

- La realizzazione di uno o due tronchi di ascensore diagonale in grado di collegare la nuova fermata Garibaldi con l'Università in Coste S. Agostino (primo tronco) e quest'ultima con la mensa universitaria;
- Un nuovo parcheggio per autovetture sito in adiacenza alla stazione Bovio (stazione di testa), in grado di determinare lo scambio con il traffico proveniente dalla SS 81 (provenienza Ascoli) evitando, così, l'ingresso di veicoli privati in Teramo;
- La definizione di un nuovo assetto di capolinea dei servizi su gomma interurbani e suburbani, che proponga due distinti capolinea, ovvero ad est in area ex stazione centrale per le linee provenienti da ovest e ad ovest, in località da definirsi, per le linee provenienti da est. In tal modo è possibile garantire la penetrazione dei traffici pubblici in città senza ulteriore scambio, fino alla destinazione finale;
- La progettazione e realizzazione di infrastrutture a terra in grado di elevare il confort e la sicurezza del trasporto pubblico (terminal, fermate attrezzate, pensiline, etc.);
- Un sistema tariffario integrato in grado di consentire la contestuale fruizione, per tratte

successive e connesse, dei servizi ferroviari, interurbani / suburbani ed urbani.

A solo titolo di esemplificazione si forniscono alcuni dati tecnici ed economici relativi ai due tronchi di ascensore obliquo:

- Primo tronco (fermata Garibaldi - l'Università di Coste S. Agostino) ; lunghezza metri 590, costo stimato 2,8 milioni di euro.
- Secondo tronco (l'Università di Coste S. Agostino - mensa universitaria); lunghezza 370 metri; costo stimato 2,2 milioni di euro.