

Un tram chiamato «Quadrilatero»

Quando agli inizi degli anni settanta si cominciò a parlare di progetto medio-adriatico per iniziativa dei due Consorzi dei nuclei di industrializzazione di Teramo ed Ascoli Piceno si partiva dalla esigenza primaria di individuare uno strumento comune (*Area di sviluppo industriale*) capace di fare da moltiplicatore delle potenzialità di sviluppo delle due realtà ricercando le opportune integrazioni nella facilitazione e nella intensificazione delle relazioni e degli scambi. E ciò sempre nel prevalente interesse del consolidamento di un processo di sviluppo delle attività industriali.

I confronti avviati, anche sulla base delle prime risultanze dello studio affidato all'IPET dai due Consorzi, misero presto in luce l'importanza di una dimensione comprensoriale sulla quale operare ampliando il tema dello specifico dei due agglomerati industriali.

Si evidenziava cioè il valore di un'area capace di realizzare un ambiente di vasto respiro per una moderna programmazione comprensoriale – non solo per l'insediamento industriale – con la possibilità di affrontare il problema di una vera e propria riorganizzazione di un sistema urbano.

Esso peraltro, destinato ad essere interessato dalla congiungente tra i due collegamenti viari nord-sud e tirreno-adriatico, si individuava già come elemento di saldatura del sistema metropolitano abruzzese-marchigiano e come testa di ponte per il prolungamento della linea adriatica allo sviluppo verso il Mezzogiorno.

Un intervento programmato su un territorio caratterizzato dalla presenza di due capoluoghi e di agglomerati industriali già esistenti ed in espansione, da vallate di una certa ampiezza (Tronto, Vibrata, Tordino e Vomano), da una fascia costiera in forte crescita, rappresentava la condizione indispensabile per determinare un percorso di sviluppo economico e sociale particolarmente vivace, orientato a ricreare spazi di opportuno riequili-

brio territoriale e capace di utilizzare la dimensione demografica e quella economica di un'area ad effetto di «media città» nella quale i punti di forza, dislocati sul territorio, si configurano come veri e propri quartieri.

La sistemazione dei collegamenti viari diventava uno degli elementi strategici, con un ruolo importante di saldatura assegnato – in particolare a monte e per i suoi effetti riequilibratori – alla nuova Teramo-Ascoli, tratto peraltro della prevista direttrice interna Marche-Abruzzo-Molise (cosiddetta transcollinare).



A conclusione dello studio ricordato si affermava testualmente: «Il territorio più strettamente interessato al progetto, costituito dal *quadrilatero* Ascoli-S. Benedetto-Giulianova (Roseto)-Teramo, può arrecare un grande contributo allo sviluppo industriale e non, come oggi, di due limitati episodi di industrializzazione».

Era la prima volta in cui si usava il termine *quadrilatero*, parola che sarebbe sempre più diventata espressiva, oltre che della individuazione, del contenuto e dei valori di un territorio.

Le alterne vicende della politica meridionale, la crisi ed i processi di ristrutturazione degli anni settanta e dei primi ottanta, una certa caduta di motivazione nella classe dirigente delle due province, forse ancora poco convinta del disegno preposto, facevano segnare il passo a comuni iniziative operative.

Il filo per la verità non si era mai interrotto. Pur tenue ed alcune volte invisibile restava integro in attesa di essere ripreso e rafforzato. Comuni interessi, come l'ancora tanto sospirata strada Teramo-Ascoli o qualche prospettiva di

intesa per l'Università, rimettevano periodicamente intorno ad un tavolo i politici, gli amministratori e tecnici delle città. Ma non più di tanto. Qualche sprazzo di entusiasmo, impegni riaffermati, e periodi di più lungo ed improduttivo letargo. Eppure quanto grande era ed è la convenienza reciproca ad affrontare, in un quadro di articolata integrazione, problemi di interesse vitale per le due realtà. Ma il seme gettato non si è disperso e proprio le nuove sfide poste dalla complessità dei moderni processi di sviluppo hanno potuto recentemente trovare un terreno già arato e dotato di una adeguata sensibilità per sintonizzarsi su un rinnovato impegno intorno ad un progetto più che mai attuale.

Affrontare il governo e lo sviluppo di una città, di una comunità più o meno grande, significa oggi superare una generale diffusa superficialità ed ordinarietà amministrativa per tornare a progettare in termini coerenti il futuro della convivenza e del progresso in uno sforzo convinto di modernizzazione capace di legare efficienza e qualità di vita e dei rapporti umani.

Si conviene ormai con larga concordanza che proprio intorno al progetto di sviluppo economico e sociale si gioca il moderno governo della città: un progetto che deve tener conto della realtà della terza rivoluzione industriale (o del post-industriale poco importa) dominata, come è noto, da un profondo intreccio tra industria e terziario di servizi avanzati, tra dimensione culturale e qualità della vita, tra economica e tutela ambientale.

La simbiosi tra ricerca ed apparati produttivi, tra scienza, innovazione e tecnologia, anche amministrativa, spinge sempre più a realizzare centri di servizi reali, parchi attrezzati per la ricerca applicata, scuole di aggiornamento e perfezionamento per l'amministrazione, ecc.

Se questo è vero, non è soltanto allora la grande realtà metropolitana chiamata a riorganizzarsi, ma lo sono tutte le aree territoriali centrate su una città ed integrate in rapporto al territorio omogeneo, in una visione più ampia degli spazi di influenza e delle loro interconnessioni.

Ma a tal fine è importante contare su dimensioni ottimali di intervento riferite sia alle risorse del territorio sia alla consistenza umana, sociale e culturale. Si tratta di avere a disposizione un'area urbana sufficientemente ampia con spazi diversificati nelle funzioni e dove sono possibili azioni integrate ed opportune nella loro redditività. A tale ottica corrisponde posi-

tivamente l'area Ascoli-Teramo che si configura come un sistema urbano abbastanza organico, ancora equilibrato negli insediamenti e che può evitare di essere condizionato esclusivamente dalla esigenza di espansione.

Queste ragioni, evidenziate peraltro già nel 1986 in uno studio (ISTEMA) per conto del Ministero del Mezzogiorno e che ricevevano forza proprio dal lavoro e dal confronto sviluppatosi nel tempo, sono state alla base della decisione, sempre del Ministero del Mezzogiorno, di finanziamento degli studi di fattibilità del sistema urbano Ascoli-Teramo, in corso di definizione da parte delle due regioni Abruzzo e Marche.

Come è stato evidenziato nella sintesi preliminare dello studio di fattibilità per il quale la Regione Abruzzo si sta avvalendo della Italtel e della Edina «le moderne teorie sul rapporto tra territorio ed economia privilegiano concetti quali l'*habitat* (cioè un insieme di condizioni complessivamente favorevoli per lo sviluppo e l'insediamento di attività produttive), il *distretto globale*, cioè sottosistemi forti ed integrati che rappresentano il superamento del tradizionale localismo, e la *specializzazione* riferita soprattutto alla erogazione dei servizi rari che non possono essere dislocati ovunque ma richiedono, per raggiungere un livello adeguato di efficienza, di essere concentrati in alcuni punti al servizio di tutti».

Se questo vale per una dimensione regionale, a maggior ragione vale per una realtà territoriale che, unificando gli sforzi, riesca a dotarsi di un insieme organico di infrastrutture e servizi, funzionali al sostegno della crescita economica e sociale ma anche depositari di una positiva redditività.

Il progetto del sistema urbano in esame (quadrilatero piceno-aprutino) deve pertanto articolarsi su un quadro di riferimento operativo basato su chiare priorità:

- infrastrutture di viabilità (Teramo-Ascoli e traffico adriatico), adeguamento delle reti su rotaia (anche per trasformazioni con criteri di metro di superficie), ecc.;
- infrastrutture intelligenti: reti telematiche, centri servizi (anche tenendo conto dell'iniziativa in via di attuazione in Val Vibrata e del ruolo assegnato a Teramo quale polo regionale di erogazione di servizi al sistema produttivo), ecc.;

- sistemi insediativi e direzionali; aree per attività produttive; strutture di servizio e promozione (centri fieristici, commerciali, per attività congressuali, autoporti, ecc.);
- attività culturali di livello superiore, come l'università, e strutture di ricerca applicata;
- recupero e valorizzazione dei beni culturali, dei centri storici, e sistema di circuiti turistico-culturali;
- tutela del patrimonio ambientale, con progetti



corredati di disinquinamento; sistema del verde e delle attrezzature del tempo libero.

Gli studi in corso dovranno definire più specificatamente una scala di ben individuate azioni progettuali, sulla base delle opportune connessioni, della localizzazione delle funzioni e dell'utilizzo delle fonti di finanziamento (ordinario, straordinario e comunitario).

Se buona parte del lavoro di impostazione generale è ormai avviata, è pur vero che i tempi stringono per utilizzare tempestivamente il quadro normativo e quello finanziario esistenti.

Dovrà ad esempio tenersi conto delle nuove linee che si vanno definendo per un orientamento programmato degli investimenti su progetti di interesse nazionale, specie per la spesa ordinaria, da una parte e dei criteri aggiornati per le strategie, gli strumenti e le modalità dell'intervento straordinario dall'altra. In particolare per quest'ultimo è da fare riferimento all'aggiornamento del programma triennale 1990-92 (delibera CIPE 29 marzo 1990), che distingue tra progetti strategici e progetti di valenza regionale.

I primi (i progetti strategici) si caratterizzano per entità di risorse straordinarie ed ordinarie destinate, per il ruolo di promozione sia delle economie esterne ambientali sia dell'efficienza e della capacità innovativa all'interno delle strutture pubbliche e private operanti nell'area meridionale, per l'ampiezza degli effetti incrementali di valore aggiunto e di occupazione che nel medio o addirittura breve periodo possono determinare.

Ai progetti di valenza regionale, diretti a risolvere i problemi di dimensione più ridotta, verranno affidate invece le finalità precedentemente distribuite tra gli stessi programmi regionali di sviluppo e le azioni organiche. La funzione di questi due strumenti di intervento, come afferma lo schema di aggiornamento, consentirebbe di svolgere una programmazione unificata in un unico contesto attuativo, senza rischio di duplicazione delle funzioni.

Tra i progetti strategici sono previsti quelli relativi alle aree urbane con interventi di tipo prevalentemente infrastrutturale a servizio ed adeguamento del trasporto pubblico extraurbano e di raccordo alla viabilità urbana. Comunque nell'insieme dei progetti, da finanziare anche con intese di programma, sono praticabili le vie per una serie di interventi tra loro collegati e funzionali al disegno generale di sviluppo del sistema urbano.

Per concludere, i tempi sono ormai maturi per concretizzare un modello strategico intelligente e moderno del quadrilatero Ascoli-Teramo che, nella salvaguardia dell'autonomia e dei ruoli propri, potenzi condizioni e capacità del progresso economico e sociale dell'area. Si tratta perciò di operare con grande impegno e tempestività di decisioni per non perdere un'altra occasione, forse irripetibile.

Alberto Aiardi