

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2039

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ROSITANI, SOSPIRI, CONTI, GASPARI, SILVESTRI, RICCIUTI, SUSI, FERRAUTO, LUCIO MAGRI, SCARFAGNA, TRAPPOLI, POLIDORO, TANCREDI, SBARBATI CARLETTI, NENNA D'ANTONIO, FORTUNATO, FOSCHI, D'ONOFRIO, LUIGI RINALDI, BUONTEMPO, MACERATINI, MICHELI, PACIULLO, CILIBERTI, MENSURATI, MARINI

Norme per la realizzazione del collegamento ferroviario
« Direttissima dei due Mari » Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma

Presentata il 17 dicembre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Della ferrovia Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma si parla sin dal 1846 con il progetto dell'ingegnere Luigi Fedeli, che considerava sin d'allora tale linea fondamentale per il traffico ferroviario tra gli Stati confinanti. Ma il progetto fu scartato a favore del tracciato della « Società nazionale », che favoriva il passaggio attraverso l'Umbria per Ancona lungo la vallata del Potenza, anche se era giudicato più oneroso e meno redditizio.

Si riparla di un collegamento ferroviario lungo il Tronto nel 1862 con il professor Lorenzo Giacomini, che individuava in tale opera la possibilità di saldatura delle province del sud con quelle del nord.

Ma soltanto dopo l'unità d'Italia si ripropone seriamente il problema con il progetto dell'ingegner Trivellini del 1871. Progetto approvato dal Ministero dei lavori pubblici dopo ben 18 anni (1889). Ma l'opera non è stata realizzata anche a causa dei contrasti, gelosie e campanilismi tra i comuni interessati.

Si risolveva il problema nel 1902 e nel 1903 grazie ai comitati di agitazione di Amatrice e di Ascoli Piceno.

Bisogna però aspettare fino al 1907 per vedere approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto dell'ingegner Vincenzino Amici che prevedeva sia il tronco Ascoli-Antrodoco che quello di Rieti-Passo Corese. Ma quando nel 1910 i legali rappresentanti di Ascoli si recano a Parigi per la firma del contratto di sub-concessione, si trovano di fronte ad un rifiuto da parte della società Piret & Laval perché in Italia nel frattempo il Ministero delle finanze aveva deciso aggravii fiscali sui lavori effettuati nel territorio nazionale da ditte straniere.

Nel 1913, dopo l'approvazione della nuova legge, con la quale i sussidi statali a favore delle ferrovie aumentavano da 8.500 a 10.000 lire al chilometro per 50 anni, il comitato ascolano tenta ancora una volta, contattando la *Talect Timber Company* di Londra e una società tedesca di Berlino,

ma a causa dello scoppio della guerra italo-turca deve interrompere i colloqui.

Nel 1914 il Ministero dei lavori pubblici nomina una commissione speciale, presieduta dallo stesso direttore generale delle Ferrovie dello Stato, Raffaele De Corné, per studiare la situazione delle comunicazioni ferroviarie dell'Italia centrale.

Nel 1919 la commissione presenta al Ministro una dettagliata relazione, che considera la ferrovia Ascoli-Antrudoco-Rieti-Roma tra le linee « principali ». Ai fini di una più completa informazione ed anche perché consideriamo le motivazioni di piena attualità, riteniamo utile riportarle integralmente: « La ragione d'essere fondamentale di questo collegamento ferroviario, che è stato considerato quale costituente con le linee esistenti un'altra trasversale, sta soprattutto nel traffico che vi può confluire dalla zona compresa entro il triangolo che ha vertice Roma e base sulla Ancona-Castellamare (Pescara) e quantunque le due linee Roma-Ancona e Roma-Castellamare (Pescara) pur avendo conseguito un notevole prodotto chilometrico, non possano considerarsi sature, è da ritenersi tuttavia che la linea in oggetto, costituente un accorciamento rispetto alle due linee anzidette, sia destinata a conseguire un notevole provento ».

A seguito della positiva relazione della commissione ministeriale, il comitato di Ascoli Piceno riprende la sua attività, promuovendo una riunione tra i rappresentanti di tutte le aree interessate ed il progettista della linea Vincislao Amici, il quale ha successivamente un incontro ufficiale con il Ministro dei lavori pubblici Micheli. In tale circostanza il Ministro non solo conferma il giudizio positivo sul progetto ma assicura la realizzazione dell'opera non appena fossero arrivati i finanziamenti dal Ministero delle finanze. Ma per circostanze varie nel 1922 il Ministro disattende l'impegno a favore della linea alternativa Giulianova-Teramo-L'Aquila-Carsoli-Roma. Linea che poi non viene realizzata. Nel 1923, l'allora Capo del Governo, in occasione di una visita ufficiale a Rieti, conferma il parere favorevole della commissione speciale. Ma soltanto nel 1928, dietro le continue pres-

sioni degli agguerriti amministratori reatini, il Ministro dei lavori pubblici istituisce un'apposito « Ufficio studi e costruzioni ferroviarie ». Nello stesso anno il prefetto di Rieti autorizza l'ufficio ad introdurre i tecnici nelle proprietà dei vari comuni interessati per i rilievi del caso. Ma nel 1931, quando i lavori di picchettatura della tratta Rieti-Passo Corese erano quasi terminati, misteriosamente l'ufficio incaricato viene soppresso.

Soltanto nel 1943 si torna a parlare del collegamento con Roma nell'ambito di una commissione di studio presieduta dal Sottosegretario di Stato, Pino Colletti.

Nel 1947, in occasione della « Conferenza Trasporti del Mezzogiorno » tenutasi a Napoli nei giorni 11, 12 e 13 gennaio sotto la presidenza dell'allora Ministro dei trasporti, vengono richiamati, nella relazione dell'ingegner Vanzi, i due tronchi Passo Corese-Rieti ed Antrudoco-Ascoli in quanto: « è basilare la loro attuazione perché riesca efficiente la rete di linea a scartamento ridotto per gli Abruzzi ».

Il 17 marzo 1948 i rappresentanti delle camere di commercio, delle amministrazioni comunali e provinciali, degli enti provinciali del turismo di Roma, Ascoli Piceno e Rieti, organizzano un'interessante convegno per sollecitare la realizzazione della ferrovia « Salaria ».

Nel 1950 il signor Paolo Lattanzi, per conto della Commissione per il piano regolatore delle ferrovie, comunica al presidente della camera di commercio di Rieti che la tratta della ferrovia Rieti-Passo Corese era stata classificata nella prima categoria e che pertanto veniva considerata urgente ed inderogabile. Malgrado ciò, nel 1956 il Ministro dei lavori pubblici Giuseppe Romita non la inserisce nemmeno nel piano dei finanziamenti aggiuntivi di 700 miliardi.

Da allora si eleva qualche protesta inscoltata per arrivare ad un interessante studio di massima della tratta ferroviaria Rieti-Poggio Mirteto ordinato dalla camera di commercio di Rieti nel 1976. Il risultato è che nel 1982 il collegamento diretto Rieti-Roma viene inserito nel piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale. Ma sono passati al-

XI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

tri dieci anni e della sfortunata quanto valida ed indispensabile ferrovia Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma non si è sentito più niente.

Con la presente proposta di legge non soltanto vogliamo interrompere il colpevole silenzio degli organi preposti, ma tentare di rendere giustizia a quelle popolazioni che da 146 anni attendono invano di poter uscire da un gravissimo quanto ingiustificato isolamento.

Onorevoli colleghi, per evitare equivoci e quindi reazioni di resistenza o addirittura di ostacolo da parte di chi si potrebbe sentire danneggiato dalla realizzazione dell'opera che proponiamo, è bene precisare, prima di tutto, che la « Direttissima dei Due Mari » Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma non si pone in alternativa o in concorrenza con le linee Roma-Orte-Falconara (295 chilometri) o Roma-Pescara (241 chilometri) ma, viceversa, vuole essere un

elemento integrativo e di supporto sia rispetto alla capacità di trasporto che alla velocità per i viaggiatori e per le merci. Infatti, anche se si dovesse realizzare il loro potenziamento o raddoppio, il problema della velocità non verrebbe risolto a causa delle distanze alquanto lunghe rispetto ai circa 145 chilometri della ferrovia che proponiamo.

Ma oltre all'incontestabile breve distanza da Roma, per la linea proposta si prevede una velocità massima di 180 chilometri con pendenze adeguate al trasporto merci veloce (secondo gli esperti si tratta di un'ipotesi tecnicamente possibile) per cui i tempi di percorrenza, in via puramente indicativa ma decisamente significativa, potrebbero essere quelli previsti nella seguente tabella. I tecnici incaricati precisano che su ogni tratta è stato scelto il percorso più veloce indipendentemente dalle coincidenze.

CONFRONTO PERCORRENZE IN CHILOMETRI

Relazione	via Orte	via Tivoli	via Due Mari	via Terni	via Sulmona
Rimini-RM	372	—	375.5	—	—
Pesaro-RM	337	—	340.5	—	—
Ancona-RM	295	—	282.5	—	—
Macerata-RM	293	—	267.5	—	—
Civit.-RM	321	—	239.5	—	—
S. Bened.-RM	380	301	197.5	—	—
Ascoli-RM	401	312	176.5	—	—
Rieti-RM	148	—	77.0	—	—
Rieti-BO	—	—	412.5	405	—
Teramo-BA	—	—	508.5	—	526
Teramo-RM	—	304	237.5	—	—
Giulianova-RM	—	277	211.5	—	—
L'Aquila-RM	211	231	124.5	—	—
L'Aquila-BO	—	—	426.0	468	—
Pescara-RM	—	240	248.5	—	—
Chieti-RM	—	224	264.5	—	—
Vasto-RM	—	306	314.5	—	—

CONFRONTO PERCORRENZE IN ORE

Relazione	via Orte	via Tivoli	via Due Mari
Rimini-RM	4.07'	—	2.50'
Pesaro-RM	3.49'	—	2.42'
Ancona-RM	3.13'	—	2.06'
Macerata-RM	3.52' (Fb)	—	2.08'
Civit.-RM	3.39' (An)	—	1.40'
S. Bened.-RM	4.04' (An)	—	1.15'
Ascoli-RM	4.39' (An)	—	1.07'
Rieti-RM	1.38' (Tr)	—	34'
Teramo-RM	—	4. 15'	1.52'
Giulianova-RM	—	3.48'	1.25'
L'Aquila-RM	—	3.11'	1.26'
L'Aquila-BO	5.48'	—	4.25'
Pescara-RM	—	3.27'	1.51'
Chieti-RM	—	3.12'	2.03'
Vasto-RM	—	—	2.42'

Come si può facilmente capire, le differenze tra i tempi necessari attraverso Ancona e Pescara per Roma e quelli che si impiegherebbero con la direttissima Ascoli-Antrudoco-Rieti-Roma sono talmente forti che la convenienza rimarrebbe anche se la velocità massima prevista dovesse scendere sensibilmente.

Le finalità dell'opera nel suo complesso sono le seguenti:

a) assicurare un collegamento rapido (passeggeri e merci) tra i terminali di Roma e dell'area medio-adriatica, estesa grosso modo tra Rimini-Pesaro e Lanciano-Vasto, la fascia costiera e collinare delle provincie di Ancona, Macerata, Ascoli, Teramo,

Pescara, più parte di quelle di Pesaro e Chieti che tra l'altro rappresentano un totale di circa due milioni di abitanti;

b) collegare lungo la fascia di tracciato la provincia di Rieti con Roma e con il nord sia mediante la direttrice adriatica che mediante quella tirrenica;

c) collegare L'Aquila (mediante l'ammodernamento del raccordo esistente via Antrudoco) con Roma e con il nord, sia attraverso la direttrice adriatica che attraverso quella tirrenica;

d) fungere da doppio *by-pass* tra i due corridoi plurimodali Tirreno ed Adriatico (da Roma verso il nord-Italia saltando

i nodi di Firenze e Bologna; dal sud Adriatico verso l'alto Tirreno, saltando il nodo di Roma);

e) raccordare tra loro e con la capitale i due capoluoghi regionali di Ancona e L'Aquila (e Pescara);

f) raccordare direttamente tra loro i centri intermodali di Orte, Ancona-Jesi, Pescara;

g) collegare simultaneamente Roma con i porti di Ancona, Pescara, Ortona (tutti capolinea dei traghetti transadriatici e, insieme a San Benedetto del Tronto, presumibili scali della futura linea di cabotaggio adriatica).

Tracciato di massima.

L'attestamento ad est più logico è l'area di Porto d'Ascoli, con saldatura sulla linea adriatica (elettrificata nella parte interessata e integralmente a doppio binario); l'attestamento ad ovest, con saldatura sulla nuova direttissima Roma-Firenze (elettrica a quattro binari) presenta la doppia alternativa di Passo Corese (o di Poggio Mirteto) oppure di Torrita Tiberina.

La prima soluzione sarebbe più adatta per l'inserimento nella rete « metropolitana », la seconda per l'allaccio alla rete di alta velocità.

Le fasi di attuazione potrebbero essere le seguenti:

- 1) completamento della linea Rieti-Roma;
- 2) realizzazione della tratta Antrdoco-Ascoli;
- 3) ammodernamento delle tratte Antrdoco-L'Aquila, Ascoli-Porto D'Ascoli e Antrdoco-Rieti.

Come si può valutare si tratta di una linea ferroviaria di eccezionale importanza per l'intera rete nazionale e per le regioni interessate, mentre per le Ferrovie dello Stato SpA rappresenta un investimento

economicamente valido grazie alla distanza relativamente breve, per quanto riguarda i costi di realizzazione, e all'enorme numero di cittadini interessati oltre al già rilevante movimento merci, per quanto riguarda i ricavi.

Non c'è dubbio che la forte diminuzione dei tempi di percorrenza dovuta alle distanze più brevi e alla più alta velocità consentirebbe alle popolazioni dei centri indicati di raggiungere facilmente e a costi più bassi la capitale e di rientrare in tempo utile nella stessa giornata. Inoltre incoraggerebbe e faciliterebbe le centinaia di migliaia di marchigiani, abruzzesi e reatini residenti a Roma per motivi di lavoro o domiciliati per motivi di studio, a rientrare più frequentemente nei paesi di origine e, addirittura, per quanto riguarda la provincia di Rieti, e forse le città di Ascoli e de L'Aquila, a rientrare giornalmente.

Il movimento merci verrebbe senz'altro facilitato e quindi incrementato favorendo, tra l'altro, un migliore e più ampio sfruttamento delle risorse locali, specialmente quelle agricole, zootecniche ed artigianali, grazie anche all'enorme mercato romano.

Il turismo di massa, invernale ed estivo, marino o montano, verrebbe fortemente incrementato con grande vantaggio per le depresse economie delle province interessate.

Il traffico automobilistico si ridurrebbe di molto con il conseguente vantaggio ecologico e di una migliore circolazione stradale sotto ogni aspetto. Roma, che soffre di un forte appesantimento demografico e di traffico, potrebbe trarne enorme beneficio perché favorirebbe un ritorno definitivo di decine di migliaia di residenti nei paesi di origine e nel contempo non avrebbe nelle proprie strade migliaia e migliaia di auto che giornalmente provengono dalle province interessate. Inoltre, si consentirebbe alle giovani coppie romane che invano cercano casa per crearsi famiglia, di potersi trasferire nelle zone più vicine che soffrono del fenomeno contrario. La provincia di Rieti, ad esempio, ha una densità di soli 52 abitanti per chilometro quadrato.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È autorizzata la realizzazione della linea ferroviaria « Direttissima dei due Mari » Ascoli-AnTRODoco-Rieti-Roma entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Ai fini di cui al comma 1, le Ferrovie dello Stato SpA sono autorizzate a contrarre mutui.

3. Per la realizzazione della linea ferroviaria di cui al comma 1 si provvede con i fondi stanziati annualmente in sede di legge finanziaria per il finanziamento delle opere relative alle infrastrutture ferroviarie.

ART. 2.

1. La linea ferroviaria di cui all'articolo 1, che dovrà congiungersi alla linea direttissima Roma-Firenze, potrà essere costruita sulla tratta Porto d'Ascoli-Passo Corese o sulla tratta Porto d'Ascoli-Poggio Mirteto, sulla base di autonoma valutazione delle Ferrovie dello Stato SpA compiuta con criteri di economicità e convenienza, avuto anche riguardo ai tempi di percorrenza.

ART. 3.

1. Le fasi di realizzazione della linea ferroviaria di cui all'articolo 1 devono tener conto del seguente ordine di priorità:

a) completamento della linea diretta Rieti-Passo Corese o Rieti-Poggio Mirteto, sulla base della valutazione di cui all'articolo 2;

b) realizzazione della tratta AnTRODoco-Ascoli;

c) ammodernamento delle tratte Rieti-AnTRODoco, AnTRODoco-L'Aquila ed Ascoli-Porto d'Ascoli.

ART. 4.

1. Gli enti locali interessati sono tenuti a prestare la propria collaborazione alle Ferrovie dello Stato SpA al fine di agevolare la tempestiva realizzazione della linea ferroviaria di cui all'articolo 1.

ART. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 700 miliardi per ciascuno degli anni 1994, 1995 e 1996, si provvede, per il 1994, mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 7750 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno e relative proiezioni per gli anni successivi.