

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1543

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ROSITANI, SOSPIRI

Norme per la realizzazione del collegamento ferroviario
diretto Rieti-Roma

Presentata il 9 settembre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — La provincia di Rieti, in base all'ultimo censimento, conta 144.011 abitanti residenti e si estende su un territorio di 2.749 Km². Se si considera che nel 1951 gli abitanti erano 179.157 e che con l'insediamento del nucleo industriale Rieti-Cittaducale vi è stata una discreta immigrazione, appare chiaro che il calo demografico, in quasi tutti i comuni della provincia, è da considerare un vero e proprio esodo totalmente a favore o a carico (a seconda dei punti di vista) di Roma. Un esodo purtroppo definitivo, perché provocato dal bisogno del posto di lavoro e dalla impossibilità di rientrare giornalmente nella propria residenza per mancanza di collegamenti rapidi.

Infatti l'attuale situazione dei collegamenti di Rieti con la capitale è la seguente:

a) per ferrovia, attraverso la coincidenza a Terni per Orte, con un tempo di percorrenza di circa tre ore;

b) per autolinea (ACOTRAL) chilometri 80 (Nuova Salaria) e 88 (Vecchia Salaria), con i tempi di percorrenza fino al grande raccordo anulare rispettivamente di un'ora e 45 minuti e di due ore;

c) soltanto cinque comuni della provincia di Rieti, confinanti con le province di Roma e di Viterbo, sono serviti dalla linea Roma-Firenze.

È evidente che l'unico collegamento rapido possibile per far uscire dall'isolamento Rieti, è quello della ferrovia diretta Rieti-Passo Corese di Fara Sabina-Roma, oppure, come sostengono altri, Rieti-Poggio Mirteto-Roma. Se si considera che i tratti Passo Corese-Roma o Poggio Mirteto-Roma già esistono in quanto rientrano nella linea Roma-Firenze, rimane da realizzare quello Passo Corese-Rieti o Poggio Mirteto-Rieti che significa mediamente 55 chilometri di lunghezza. I tempi com-

plessivi di percorrenza previsti dalle varie ipotesi vanno da un minimo di 45 minuti ad un massimo di 60 fino alla stazione Termini.

Della ferrovia diretta Rieti-Roma si parla sin dal 1846, ma soltanto nel 1871, dopo l'unità d'Italia, si incominciò ad affrontare il problema seriamente con la proposta ufficiale della ferrovia della « Salaria » o dei « Due Mari » (Tirreno e Adriatico). Solo dopo diciotto anni però il Ministero dei lavori pubblici approvò con decreto del marzo 1889 il progetto dell'ingegnere Trivellini. Malgrado l'impiego di tutto questo tempo il progetto non si realizzò per contrasti, gelosie e campanilismi tra i comuni interessati.

Nel 1907 il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò un nuovo progetto redatto dall'ingegner V. Amici, che prevedeva sia il tronco Ascoli-Antrdoco che quello Antrdoco-Rieti-Roma. Ma quando nel 1910 i legali rappresentanti di Ascoli si recarono a Parigi per la firma del contratto definitivo di subconcessione, la società Piret e Laval rinunciò a causa di sopravvenuti aggravi fiscali da parte del Ministero delle finanze italiano sulle società straniere che effettuavano lavori in Italia.

Nel 1914 il Ministro dei lavori pubblici nominò 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 presentò al Ministero una particolareggiata relazione che prevedeva la ferrovia Ascoli-Rieti-Roma tra le linee considerate « principali ». Lo stesso parere ha espresso l'allora Capo del Governo in occasione di una visita ufficiale a Rieti nel 1923. La mancanza di fondi però non ne consentì la realizzazione.

Nel 1928, dietro le continue pressioni degli agguerriti amministratori reatini, il Ministero dei lavori pubblici istituì a Rieti un apposito « Ufficio studi e costruzioni ferroviarie ». Nello stesso anno il prefetto di Rieti autorizzò 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 del tracciato erano quasi terminati, misteriosamente l'Ufficio incaricato venne soppresso.

Nel 1943 si tornò a parlare del collegamento con Roma nell'ambito di una commissione di studio presieduta dal Sottosegretario di Stato Pio Colletti. Nel 1948 i rappresentanti della camera di commercio e degli enti provinciali per il turismo di Rieti, Ascoli e Roma sollecitarono con decisione la realizzazione della ferrovia « Salaria ».

Nel 1950 il signor Paolo Lattanzi, per conto della commissione per il piano regolatore delle ferrovie, comunicò al presidente della camera di commercio di Rieti che il tratto della ferrovia Rieti-Passo Corese era stato classificato nella prima categoria e che pertanto veniva considerato urgente e inderogabile. Malgrado ciò nel 1956 il Ministro dei lavori pubblici Giuseppe Romita non lo inserì nemmeno nel piano dei finanziamenti aggiuntivi di 700 miliardi.

Da allora vi sono state qualche protesta inascoltata ed una proposta della camera di commercio di Rieti del 1976 che, al di là del merito, risulta completa ed articolata.

Dopo sei anni, nel 1982, il collegamento diretto Rieti-Roma viene inserito nel piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale.

Sono passati altri dieci anni ed ancora la sfortunata storia di una ferrovia ovvia ed indispensabile attende il suo epilogo.

Ai fini dell'utilità della presente proposta di legge e per completezza di informazione, è necessario aggiungere che anche L'Aquila si è quasi sempre interessata, con alterne posizioni, alla realizzazione del tratto ferroviario Rieti-Passo Corese. Infatti, rispetto a Roma, questa provincia si trova in condizioni peggiori di quella di Rieti. Per raggiungere Roma per ferrovia gli aquilani possono utilizzare la linea per Rieti-Terzi-Orte-Roma con un tempo di percorrenza di circa 4 ore, oppure quella per Sulmona con lo stesso tempo di percorrenza. Per queste difficoltà L'Aquila è molto interessata alla realizzazione del

tratto in questione in quanto, avendo già il collegamento con Rieti, i tempi di percorrenza per Roma si ridurrebbero a circa un'ora e mezza.

I motivi per cui oggi si insiste sulla realizzazione della ferrovia in questione sono molti e di varia natura. Una sintesi alquanto significativa può essere la seguente:

1) blocco dello spopolamento di almeno 70 comuni della provincia;

2) favorire il ritorno delle migliaia e migliaia di reatini che sono stati costretti a trasferirsi a Roma per motivi di lavoro;

3) consentire l'alleggerimento dell'ormai insostenibile pressione demografica a Roma anche attraverso la possibilità che viene offerta, specialmente per le giovani coppie, di realizzare la propria abitazione in provincia di Rieti, che ha una densità di soli 52 abitanti per chilometro quadrato;

4) ridurre i costi e i tempi per le quindicimila persone che giornalmente si muovono per e da Roma (ufficio statistica ANAS), di cui 5000 con gli autobus dell'ACOTRAL e il resto con il mezzo privato. Rispetto a detti dati e secondo i criteri di valutazione indicati dall'assessore ai trasporti della regione Lazio, si avrebbe inizialmente un movimento annuo di più di due milioni di viaggiatori. A questi biso-

gna aggiungere quelli provenienti da L'Aquila e, quando sarà realizzato il rimanente tratto, quelli da Ascoli. Inoltre, ai fini della convenienza economica dell'investimento, è necessario considerare anche il notevole movimento merci. Soltanto dalla o per la stazione ferroviaria di Rieti, partono e arrivano ogni anno circa 6.500.000 tonnellate per chilometro;

5) facilitare il trasferimento dei prodotti, specialmente quelli del nucleo industriale, sia per l'interno che per l'estero e viceversa;

6) potenziare la produzione sia agricola che zootecnica, che attraverso lo sfruttamento dell'enorme mercato romano può consentire l'uscita della provincia di Rieti dalla precaria situazione economica ed occupazionale;

7) incrementare il turismo di massa verso il Terminillo, la Valle Santa, i laghi, la scoperta dei valori storici ed artistici dei centri antichi di tutti i 73 comuni della provincia, le bellezze naturali, il centro geografico d'Italia di Rieti, le Terme di Cotilia e dell'acqua minerale « antiche fonti di Cottorella » eccetera;

8) consentire alle migliaia di studenti universitari che a causa degli alti costi non possono consentirsi la permanenza a Roma, di frequentare regolarmente le lezioni.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'Ente ferrovie dello Stato è autorizzato, in vista della realizzazione della linea ferroviaria Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma, a realizzare un tronco ferroviario che faciliti i collegamenti tra Rieti e Roma, al fine di salvaguardare e promuovere lo sviluppo economico, occupazionale e demografico della provincia di Rieti.

2. Il tronco ferroviario di cui al comma 1 potrà essere costruito sulla tratta Rieti-Passo Corese o sulla tratta Rieti-Poggio Mirteto, sulla base di autonoma valutazione dell'Ente ferrovie dello Stato, compiuta con criteri di economicità e convenienza, avuto anche riguardo ai tempi di percorrenza.

3. L'Ente ferrovie dello Stato è altresì autorizzato, ogni qual volta si renda necessario, a provvedere all'aggiornamento del tracciato di cui al comma 2.

ART. 2.

1. Gli enti locali interessati sono tenuti a prestare la propria collaborazione all'Ente ferrovie dello Stato al fine di agevolare la tempestiva realizzazione del tronco ferroviario di cui all'articolo 1.