

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2322

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SCALTRITTI, BECCHETTI, FLORESTA, MAMMOLA**

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

*Presentata il 25 settembre 1996*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel momento in cui ingentissime risorse vengono indirizzate alla realizzazione delle ferrovie ad alta velocità che toccano necessariamente le parti più sviluppate del Paese, nonché meglio servite anche dalla rete stradale e autostradale, è opportuno che sia dedicata la necessaria attenzione alle infrastrutture di comunicazione ferroviaria delle zone interne del Paese che non sono meno importanti ai fini dello sviluppo economico e sociale. Il collegamento ferroviario trasversale tra Tirreno e Adriatico, è sempre stato

il punto debole della rete sia stradale che ferroviaria e particolarmente gravi sono i problemi inerenti i collegamenti fra Ascoli e Roma. La presente proposta di legge intende dare una risposta concreta al problema predetto.

La linea ferroviaria « Ferrovia dei due Mari », risultante dal completamento dei tronchi preesistenti: Porto d'Ascoli; Antrodoco-Rieti; Fara Sabina-Roma, permetterà il rapido collegamento tra la costa adriatica, le zone interne e Roma. Mediante la realizzazione di adeguate infrastrutture

ferroviarie derivate dalla città di Rieti, ottimizzando l'esercizio della linea, si permetterà lo sviluppo delle aree montane della provincia (il massiccio del Terminillo), creando reali alternative all'uso dell'auto privata, anche in termini di trasferimenti turistici bistagionali.

La « Ferrovia dei due Mari » si inserisce fra la Orte-Falconara (collegamento settentrionale Adriatico-Roma) e la Roma-Pescara (collegamento meridionale).

Il bacino di utenza è rappresentato da un triangolo avente per vertice Roma; per base la costa adriatica da Ancona a Pescara; per lato nord la linea ferroviaria Orte-Falconara; per lato sud la linea ferroviaria Roma-Pescara; per centro Rieti.

I capoluoghi di provincia direttamente toccati sono: Roma, Rieti, Ascoli Piceno; quelli indirettamente interessati sono: Terni, L'Aquila, Teramo, Macerata, Ancona e Pescara, a cui si aggiungono i rispettivi territori provinciali per un insieme di 1.500.000-2.000.000 di abitanti, esclusa la città di Roma.

La lunghezza totale della linea, da Porto d'Ascoli a Roma Termini, corrisponde a 215 chilometri; di questi ne esistono già 91, così suddivisi: tronco Roma Termini-Fara Sabina (linea lenta Roma-Orte) di 37 chilometri; tronco Rieti-AnTRODoco (linea Terni-Rieti-AnTRODoco-L'Aquila-Sulmona) di 26 chilometri; (linea Ascoli-Porto d'Ascoli di 28 chilometri.

Per i restanti 124 chilometri si devono realizzare due tronchi: Fara Sabina-Rieti di 40 chilometri; AnTRODoco-Ascoli di 84 chilometri.

La linea andrà completamente elettrificata; attualmente lo è solo il tronco Roma Termini-Fara Sabina; occorrerà elettrificare 178 chilometri.

La linea sarà a semplice binario, eccettuando il tronco Roma Termini-Fara Sabina già a doppio binario e sarà attrezzata con i moderni sistemi di automazione e controllo del traffico ferroviario; così procedendo si abatteranno le spese di esercizio, per quanto riguarda la voce « personale » e si potrà ottenere una

potenzialità di 60-80 treni al giorno in totale.

Opere accessorie alle realizzazioni principali suddette sono l'ammodernamento dei tronchi Rieti-AnTRODoco-L'Aquila e Ascoli-Porto d'Ascoli, mediante il risanamento dell'armamento.

Per il tronco Rieti-AnTRODoco si procederà alla risagomatura delle due brevi gallerie per passare alla sagoma internazionale. Per il tronco derivato AnTRODoco-L'Aquila si procederà alla elettrificazione — risagomando eventualmente le gallerie —, per aumentare le prestazioni della linea.

Sul piano tecnico occorre sottolineare:

1) La linea « trasversale centrale » se realizzata oggi come linea ordinaria, non ad « alta velocità », con le stesse prestazioni attuali della Roma-Ancona, riuscirà ad accorciare notevolmente i tempi di percorrenza e le distanze tra importanti capoluoghi e la capitale, come si evince dalla tabella A allegata.

Per la compilazione di tale tabella ci si è basati sulle massime velocità commerciali oggi possibili sulle varie tratte, che sono le seguenti:

LINEA	Velocità Comm. massima
Ancona-Pescara .....	105 km/h
Ancona-Roma .....	90 km/h
Pescara-Roma .....	76 km/h
S. Benedetto-Ascoli .....	60 km/h
Giulianova-Teramo .....	—
Civitanova-Macerata .....	—
Terni-Aquila .....	55 km/h
L'Aquila-Sulmona .....	51 km/h
Fabriano-Macerata .....	50 km/h
<i>Ferrovia dei 2 Mari</i> .....	105 km/h

2) Se si volessero raggiungere analoghi risultati sfruttando le due trasversali esistenti, limitatamente alle città di Ancona e Pescara, si dovrebbero portare le velocità

commerciali, rispettivamente ai seguenti livelli:

a) Roma-Ancona, — 15 minuti, per cui velocità commerciale = + 7 km/h (da 90 a 97 km/h di media).

Questo significa incrementare la velocità nelle tratte di valico, diminuendo la pendenza tramite la costruzione di due gallerie, tra Fabriano e Fossato di Vico (di 10 chilometri) e fra Spoleto e Terni (di altri 10 chilometri); costo dell'opera intorno ai 600 miliardi di lire.

b) Roma-Pescara, — 21 minuti, per cui velocità commerciale = + 9,5 km/h (da 76 a 85 km/h di media).

Questo significa incrementare la velocità fra Popoli e la Piana del Fucino, attraversando la Valle dell'Aterno con un lungo viadotto, procedendo in galleria fino a Celano, saltando completamente fuori la città di Sulmona; costo totale intorno ai 6-700 miliardi di lire.

3) Naturalmente di queste spese si avvantaggerebbero solo i collegamenti tra

Ancona e Roma e tra Pescara e Roma; Ascoli, Rieti, Teramo, Macerata, L'Aquila, continuerebbero ad essere isolate e si sarebbero spesi oltre 1.300 miliardi di lire invano.

4) Con una spesa analoga si realizza invece un risultato di gran lunga maggiore e si andrebbe a disporre di una terza linea trasversale con le seguenti funzioni:

a) *by-pass* fra la litoranea tirrenica, la dorsale centrale e la litoranea adriatica;

b) collegamento tra gli interporti di Civitavecchia, Orte, Pescara, Jesi;

c) collegamento tra i porti di Civitavecchia, San Benedetto e le aree centrali, saltando l'intasatissimo nodo di Roma realizzando un collegamento tra medio adriatico ed alto tirreno, oggi fortemente carente;

d) raccordo metropolitano, pendolare e turistico, tra la capitale e le aree costiere.

TABELLA A.

PERCORSI	Distanza oggi	Distanza Ferrovia 2 Mari	Tempi	Termine Ferrovia 2 Mari
Ancona-Roma .....	295	305 (+ 10)	3h,17'	3h, 2' (- 15')
Macerata-Roma .....	292	290 (- 2)	3h,50'	3h, 5' (- 45')
Civitanova-Roma .....	345	262 (- 83)	3h,42'	2h,37' (- 65')
S. Benedetto-Roma .....	301	220 (- 81)	3h,45'	2h,13' (- 92')
Ascoli-Roma .....	334	197 (- 137)	4h,10'	1h,51' (- 139')
Rieti-Roma .....	153	77 (- 76)	2h	51' (- 69')
Teramo-Roma .....	303	270 (- 33)	3h,57'	2h,53' (- 64')
Giulianova-Roma .....	277	244 (- 33)	3h,30'	1h,59' (- 91')
L'Aquila-Roma .....	216	140 (- 76)	3h, 8'	1h,49' (- 79')
Pescara-Roma .....	240	281 (+ 41)	3h, 9'	2h,48' (- 21')

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Per il completamento della linea elettrificata « Ferrovia dei due Mari » Porto d'Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma, le Ferrovie dello Stato SpA sono autorizzate a realizzare, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le tratte ferroviarie Ascoli Piceno-Antrodoco e Rieti-Fara Sabina con relativi raccordi.

## ART. 2.

1. Le fasi di realizzazione della linea ferroviaria di cui all'articolo 1 devono essere articolate nel modo seguente:

a) realizzazione della linea diretta Rieti-Fara Sabina di completamento alla ferrovia Rieti-Roma, ammodernamento della tratta Rieti-Antrodoco-L'Aquila e realizzazione di tutte le infrastrutturazioni ferroviarie che ne ottimizzino l'esercizio;

b) realizzazione della tratta Antrodoco-Ascoli di completamento alla ferrovia Porto d'Ascoli-Antrodoco e ammodernamento della tratta Ascoli-Porto d'Ascoli.

## ART. 3.

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative per il completamento della linea ferroviaria di cui all'articolo 1, le disposizioni concernenti la conferenza dei servizi di cui all'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, sono prorogate di un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

## ART. 4.

1. Alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di

cui all'articolo 2, comma 1, lettera *a*) determinati complessivamente in lire 600 miliardi nel triennio 1997-1999, in ragione di lire 100 miliardi per il 1997, lire 200 miliardi per il 1998 e lire 300 miliardi per il 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), determinati complessivamente in lire 900 miliardi nel triennio 1997-1999, in ragione di lire 300 miliardi per il 1997, lire 300 miliardi per il 1998 e lire 300 miliardi per il 1999, si provvede per il 1997 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999 capitolo 4529 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1997, e ai corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi.

PAGINA BIANCA

