

CAMERA DEI DEPUTATI^{N. 2324}

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CONTI

Norme per il completamento della « Ferrovia dei due mari »
Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma

Presentata il 26 settembre 1996

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si intende istituire la linea ferroviaria « Ferrovia dei due mari », la quale, risultante dal completamento dei tronchi preesistenti: Porto d'Ascoli-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 interne delle province interessate (il massiccio del Terminillo, la valle del Tronto e quella del Velino), creando reali alternative all'uso della 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 ed il comprensorio del Monte Terminillo.

I capoluoghi di provincia direttamente toccati sono: Roma, Rieti, Ascoli Piceno; indirettamente interessati sono Terni, L'Aquila, Teramo, Macerata, Ancona e Pescara, a cui si aggiungono i rispettivi ter-

ritori provinciali per un insieme di 1.500.000-2.000.000 di abitanti, esclusa la città di Roma.

L'idea di realizzare una « Ferrovia dei due mari » non è peraltro una novità. Esistono progetti fin dal 1846, anche se non sono mai stati realizzati principalmente per ragioni strategiche (collegare Roma con Ancona attraverso Rieti-Ascoli comportava un tracciato costiero di novanta chilometri, esposto al cannoneggiamento navale); per ragioni di tracciato (la Roma-Orte-Foligno-Ancona permetteva il collegamento di importanti tronchi derivati); per ragioni che potremmo definire campanilistiche (venivano contrapposti i tracciati più bizzarri per ottenere magri vantaggi. La prima linea ad essere realizzata, come collegamento di Roma con il nord, fu la cosiddetta « Ferrovia Pio centrale », in quanto voluta da Pio IX, cioè la Roma-Ancona. Il Regno d'Italia realizzò successivamente il collegamento Ancona-Bologna, aggirando del tutto gli Appennini, con un lungo tracciato; contemporaneamente si collegò Roma a Firenze. Verso la fine del secolo Firenze fu collegata con Bologna attraverso il valico ferroviario di Porretta Terme.

Dal 1883 alla fine del secolo vi fu un collegamento trasversale abbastanza curioso: la Roma-Pescara con il seguente tracciato Roma-Orte-Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona-Pescara, di trecentocinquanta chilometri, che fu intesa come collegamento del tronco Pescara-Sulmona-L'Aquila (preesistente) con la Roma-Terni, eccetera.

Il collegamento tra Terni e L'Aquila, di centoquattro chilometri di montagne, fu costruito in soli due anni. Fu allora che Rieti ebbe la ferrovia (ancora oggi sulla linea Terni-Sulmona i ceppi chilometrici riportano la numerazione di allora, fino a Pescara).

Con la apertura del tratto ferroviario Avezzano-Sulmona si completò anche la

Roma-Pescara (diretta, di « soli » duecento-quaranta chilometri) e da allora la Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona è divenuta una linea secondaria a scarso traffico e le città di Rieti e dell'Aquila, relativamente ai capoluoghi limitrofi (Terni, Pescara, Sulmona), iniziarono ad essere isolate e a deperire.

Durante la prima metà del XX secolo più volte venne presentato un progetto per realizzare la « Ferrovia dei due mari », anche a causa delle basse prestazioni permesse dalla trazione a vapore lungo valichi della Roma-Pescara: le ragioni « di campanile » ne hanno sempre impedito la realizzazione.

Non accordandosi sui tracciati, né i reatini, né i teramani, o gli aquilani, né gli abitanti della bassa sabina, si decise nel primo dopoguerra di aumentare le prestazioni di valico, da Roma a Sulmona, della Roma-Pescara, sperimentandovi la trazione elettrica a corrente alternata trifase a 10.000 volts e frequenza industriale. Fu un fallimento. In seguito si sarebbe passati all'introduzione della corrente continua a 3.500 volts.

Questo dimostra che anche allora si tentava di aumentare la velocità di quella linea e le possibilità di trazione dei treni, per estenderne a nord di Pescara (da Giulianova a Teramo e a San Benedetto del Tronto) il bacino di utenza; il tentativo veniva realizzato con massicci investimenti sul tracciato esistente, anziché crearne uno nuovo, e appunto la « Ferrovia dei due mari », Roma-Rieti-Ascoli.

Terminate le considerazioni storiche passiamo ad oggi, con alcune considerazioni tecniche: 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 espresse dalla seguente tabella:

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Percorsi	Distanza oggi	Distanza Ferrovia due mari	Tempi oggi	Tempi Ferrovia due mari
Ancona-Roma	295	285 (-10)	3h, 17'	3h, 2' (-15')
Macerata-Roma	292	270 (-22)	3h, 50'	3h, 5' (-45')
Civitan.-Roma	345	242 (-96)	3h, 42'	2h, 37' (-65')
San Benedetto-Roma	301	220 (-81)	3h, 45'	2h, 13' (-92')
Ascoli-Roma	324	187 (-137)	4h, 10'	1h, 51' (-139')
Rieti-Roma	153	77 (-76)	2h,	46' (-74')
Teramo-Roma	303	250 (-53)	3h, 57'	2h, 53' (-64')
Giulianova-Roma	277	224 (-53)	3h, 30'	2h, 20' (-70')
L'Aquila-Roma	216	140 (-76)	3h, 8'	1h, 45' (-83')
Pescara-Roma	240	271 (+31)	3h, 9'	2h, 40' (-21')
Pescara-Rieti-Roma	240	201 (-35)	3h, 9'	3h, 9' (+0)

Per la compilazione della tabella precedente ci si è basati sulle massime velocità commerciali oggi possibili sulle varie tratte che sono:

Linea	Velocità comm. massima
Ancona-Pescara	105 Km/h
Ancona-Roma	90 Km/h
Pescara-Roma	76 Km/h
S. Benedetto del Tronto-Ascoli	60 Km/h
Giulianova-Teramo	—
Civitanova-Macerata	—
Terni-Aquila	55 Km/h
Aquila-Sulmona	51 Km/h
Fabriano-Macerata	50 Km/h
Ferrovia dei due mari	100 Km/h

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', per cui vel. comm. = +7 Km/h (da 90 a 97 Km/h di media)

ciò significa incrementare la velocità nelle tratte di valico, diminuendo la pendenza tramite la costruzione di due gallerie, tra Fabriano e Fossato di Vico (di dieci

chilometri) e fra Spoleto e Terni (di altri dieci chilometri); costo dell'opera intorno ai seicento miliardi di lire;

b) Roma-Pescara, - 21', per cui vel. comm. = +9,5 Km/h (da 76 a 85 Km/h di media)

ciò 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. 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.

Con una spesa analoga si realizza invece un risultato di gran lunga maggiore disponendo di una terza linea trasversale con le seguenti funzioni:

a) by-pass fra la litoranea tirrenica, la dorsale centrale e la litoranea adriatica, che sono tre importanti collegamenti trans-europei;

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

rando che le operazioni di ripristino della ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia, sono in fase conclusiva;

c) collegamento tra i porti di Civitavecchia, San Benedetto e le aree centrali, saltando l'intasatissimo nodo di Roma, e realizzando la diagonale SE-NW tra il medio Adriatico e l'alto Tirreno, che oggi praticamente manca, stanti le bassi prestazioni di trazione per le merci della Pescara-Roma;

d) raccordo metropolitano, pendolare e turistico tra la Capitale, le aree costiere, ed il massiccio del monte Terminillo, stazione turistica estiva ed invernale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Per il completamento della linea ferroviaria trasversale elettrificata « Ferrovia dei due mari » Porto D'Ascoli-Antrodocol-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-Antrodocol e Rieti-Fara Sabina, con i relativi raccordi.

ART. 2.

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

a) realizzazione della linea diretta Rieti-Fara Sabina di completamento della ferrovia Rieti-Roma, ammodernamento, cioè risanamento dell'armamento ed elettrificazione della tratta Rieti-Antrodocol-Aquila e della tratta Ascoli-Porto d'Ascoli e realizzazione di tutte le infrastrutturazioni ferroviarie che ne ottimizzino l'esercizio;

b) realizzazione della tratta Antrodocol-Ascoli di completamento alla ferrovia Porto d'Ascoli-Antrodocol.

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 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, lettere *a)* e *b)*, valutati complessivamente in lire 1.500 miliardi nel triennio 1997-1999, in ragione di lire 500 miliardi di lire per il 1997, lire 500 miliardi di lire per il 1998 e lire 500 miliardi per il 1999, si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 4, comma 1, lettera *b)* della legge 28 dicembre 1995, n. 550.

PAGINA BIANCA

