

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1109

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **CICCHITTO, ZAPPASODI, LOMBARDI
Enzo, MARINUCCI MARIANI, TEDESCO TATÒ, RUSSO Raffaele,
PISCHEDDA, VOZZI, BALDINI e SPOSETTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MARZO 1993

Realizzazione della ferrovia trasversale centrale
Roma-Rieti-Ascoli Piceno

ONOREVOLI SENATORI. - La linea ferroviaria «trasversale centrale» 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.

La «trasversale centrale» 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 sud la linea ferroviaria Roma-Pescara.

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 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 195 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; tronco Ascoli-Porto d'Ascoli (linea S. Benedetto del Tronto-Ascoli) di 28 chilometri. Per i restanti 104 chilometri si devono realizzare due tronchi: Fara Sabina-Rieti di 40 chilometri; Antrodoco-Ascoli di 64 chilometri.

La linea andrà completamente elettrificata; attualmente lo è solo il tronco Roma Termini-Fara Sabina: occorrerà elettrificarne 158 chilometri.

La linea sarà a semplice binario, eccettuando il tronco Roma Termini-Fara Sabina già a doppio binario, e sarà attrezzata con i

più 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 50-60 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 unificata. Per il tronco derivato Antrodoco-L'Aquila, e Ascoli-Porto d'Ascoli, mediante il risanamento dell'armamento. Per il tronco derivato Antrodoco-l'Aquila si procederà all'elettrificazione risagomando eventualmente le gallerie, per aumentare le prestazioni della linea.

Questo il quadro generale, ora alcune considerazioni, innanzitutto di natura storica:

1) Per la «trasversale centrale» esistono progetti fin dal 1846; non è mai stata realizzata per tre ordini di problemi: per ragioni strategiche (collegare Roma con Ancona attraverso Rieti-Ascoli comportava un tracciato costiero di 90 chilometri esposto al cannoneggiamento navale); per ragioni di tracciato (la Roma-Orte-Foligno-Ancona era meno acclive e permetteva il collegamento di importanti tronchi derivati); in seguito per ragioni «di campanile» (venivano contrapposti i tracciati più bizzarri per ottenere magri vantaggi).

2) 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 realizza successivamente il collegamento Ancona-Bologna,

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

aggirando del tutto gli Appennini, con un lungo tracciato; in seguito si collegò Roma a Firenze derivando a Foligno il tronco per Perugia-Cortona-Arezzo-Firenze, aggirando le paludi della Val di Chiana.

Verso la fine del secolo scorso Firenze fu collegata con Bologna attraverso il valico ferroviario di Porretta Terme e direttamente con Orte-Roma, passando dalla Val di Chiana bonificata e da Orvieto.

3) A questo punto, dopo circa trenta anni, la Roma-Ancona aveva perso quella fondamentale importanza di linea dorsale nord-sud che all'inizio la aveva fatta preferire alla «trasversale centrale».

Dal 1883 alla fine del secolo vi fu un altro collegamento trasversale abbastanza curioso: la Roma-Pescara, col seguente tracciato Roma-Orte-Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona-Pescara di 350 chilometri, che fu intesa come collegamento del tronco Pescara-Sulmona-L'Aquila (preesistente) con la Roma-Terni - eccetera.

Il collegamento di 165 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).

4) Con la apertura del tratto ferroviario Avezzano-Sulmona si completò anche la Roma-Pescara (diretta di «soli» 240 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.

5) Durante la prima metà del XX secolo più volte venne ripresentato il progetto della «trasversale centrale», anche a causa delle basse prestazioni permesse dalla trazione a vapore lungo i valichi della Roma-Pescara: le ragioni «di campanile» ne hanno sempre impedito la realizzazione.

Non accordandosi sui tracciati, nè i reatini, nè i teramani, o gli aquilani, nè 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: 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 S. Benedetto del Tronto) il bacino di utenza: il tentativo veniva realizzato con massicci investimenti sul tracciato esistente, anzichè crearne uno nuovo, appunto la «trasversale centrale», Roma-Rieti-Ascoli.

Terminate le considerazioni storiche passiamo ad oggi, con alcune considerazioni tecniche:

1) la linea «trasversale centrale» se realizzata oggi come linea ordinaria, non ad «alta velocità», con le stesse prestazioni della Roma-Ancona, riuscirà ad accorciare notevolmente i tempi di percorrenza e le distanze tra importanti capoluoghi e la capitale, come da seguente tabella:

Percorsi	Dist.oggi	Dist.tr.cent.	Tempi	T.tr. cent.
Ancona/Roma	295	285 (- 10)	3h 17'	3h 02' (- 15')
Macerata/Roma	292	270 (- 22)	3h 50'	3h 05' (- 45')
Civitanova/Roma	345	242 (-103)	3h 42'	2h 37' (- 65')
S.Benedetto/Roma	301	200 (-101)	3h 45'	2h 13' (- 92')
Ascoli/Roma	334	167 (-167)	4h 10'	1h 51' (-139')
Rieti/Roma	153	77 (- 76)	2h	51' (- 69')
Teramo/Roma	303	250 (- 53)	3h 57'	2h 53' (- 64')
Giulianova/Roma	277	224 (- 53)	3h 30'	1h 59' (- 91')
Aquila/Roma	216	140 (- 76)	3h 08'	1h 49' (-139')
Pescara/Roma	240	261 (+ 21)	3h 09'	2h 48' (- 21')

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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/Ascoli	60 Km/h
Giulianova/Teramo	60 Km/h
Civitanova/Macerata	60 Km/h
Terni/Aquila	55 Km/h
Aquila/Sulmona	51 Km/h
Fabriano/Macerata	50 Km/h
Trasversale/Centro	90 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' per cui velocità commerciale + 7Km/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', 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, procedere 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 realizzerebbe invece un risultato di gran lunga maggiore e si andrebbe a disporre di una terza linea trasversale che funzionerebbe anche da *by-pass* fra la litoranea tirrenica, la dorsale centrale e la litoranea adriatica, nonchè da collegamento tra gli interporti di Civitavecchia, Orte, Pescara; oltre che da collegamento tra i porti di Civitavecchia, S. Benedetto e le aree centrali, saltando l'intasatissimo nodo di Roma.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. Con riferimento agli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 6, lettere *d)* ed *e)* della legge 15 dicembre 1990, n. 385, le Ferrovie dello Stato SpA sono autorizzate a realizzare entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i tronchi Ascoli Piceno-Antrodoco e Rieti-Fara Sabina, di completamento della linea ferroviaria elettrificata «trasversale centrale» Porto d'Ascoli-Antrodoco-Rieti-Roma.

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 alla ferrovia Rieti-Roma e ammodernamento (risanamento dell'armamento ed elettrificazione) della tratta Rieti-Antrodoco-l'Aquila.

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 esemplificare 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. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 120 miliardi per ciascuno degli anni 1993, 1994 e 1995, si provvede mediante riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.