

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1764

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato SCALTRITTI

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

*Presentata il 16 ottobre 2001*

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, 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 elettrificarne 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 alcuni aspetti:

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 a circa 310 milioni di euro;

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 300-350 milioni di euro.

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 750 milioni di euro.

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 attuale	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, la società Ferrovie dello Stato Spa è autorizzata 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 infrastrutture 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 di 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 degli interventi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *a*), determinato complessivamente in 300 milioni di euro nel triennio 2001-2003, in ragione di 50 milioni di euro per il 2001, 100 milioni di euro per il 2002 e 150 milioni di euro per il 2003, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 2001-2003 nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. All'onere derivante dall'attuazione degli interventi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), determinato complessivamente in 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 2001-2003 nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



€ 0,26



\*14PDL0026700\*