

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori D'AMICO, ACCILI, BOMPIANI e FRACASSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 FEBBRAIO 1981

Stanziamiento di fondi per l'adeguamento tecnico e l'inclusione nella rete statale della ferrovia sangritana in funzione di direttrice trasversale alternativa tra l'Adriatico e la Campania

ONOREVOLI SENATORI. — Tra le ferrovie in concessione ancora *sub iudice* ai fini della loro ammissione all'eventuale risanamento tecnico-economico previsto dall'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 297, ferrovie che perciò sono tuttora oggetto delle valutazioni congiunte tra Stato e Regioni, vi è la Sangritana, linea che si sviluppa nel territorio delle regioni Abruzzi e Molise articolata in più tronchi per una lunghezza complessiva di 156 chilometri, per cui, tra quelle dello stesso tipo, risulta una delle più lunghe esistenti nel Paese.

Costruita in regime di concessione negli anni tra il 1912 ed il 1919 dalla Società per le ferrovie Adriatico-Appennino, trae le sue origini storiche nei progetti di strade ferrate all'epoca dei Governi borbonici per collegare la capitale del Regno, Napoli, con il Lazio e quindi, attraverso gli Abruzzi, con le Puglie a sud e le Marche a nord.

In effetti porta la data del 16 maggio 1855 l'atto, rimasto inoperante per le vicende di quel Regno, col quale il Re Ferdinando II concedeva a certo barone D. Panfilo De Risis il diritto della costruzione della « Fer-

rovia degli Abruzzi » considerata di estremo interesse perchè « destinata ad unire i due mari Tirreno ed Adriatico nel punto più stretto e centrale della Penisola ».

Il riferimento ha il suo valore perchè il presente disegno di legge, in definitiva, porta di fatto implicitamente a riconoscere la validità e l'attualità dell'intuizione di allora.

La ferrovia sangritana, realizzata in circostanze di tempi e di luoghi che ne hanno largamente condizionato le caratteristiche, ha avuto una storia tormentata perchè, ritenuta, tra l'altro, indispensabile e fondamentale anche per favorire lo sviluppo socio-economico delle aree interne dell'Appennino abruzzese-molisano più direttamente servite, non ha visto prodursi tale risultato, divenendo per una sorta di assurdo il mezzo che ha favorito l'emigrazione imposta dalle condizioni di vita di estrema depressione che le hanno sempre caratterizzate; e l'emigrazione divenuta endemica, perchè mai arrestata, ha a sua volta causato il progressivo aggravamento di quelle condizioni per il pauroso ridursi della presenza dell'uomo ed il conseguente depauperamento dell'eco-

nomia locale per l'inutilizzo delle risorse ivi esistenti.

E in tale preciso contesto che va posta e giudicata la ferrovia sangritana, il cui esercizio, occorre dire, nel periodo anteriore all'ultimo conflitto mondiale è risultato, tuttavia, attivo.

La scheda che in termini sintetici quanto puntuali può esserne fatta è la seguente:

prima attivata a trazione a vapore, quindi, negli anni '20, elettrificata, adeguando in seguito la tensione di alimentazione per parificarla ai valori adottati dalle Ferrovie dello Stato, alle cui linee la Sangritana dall'inizio è stata innestata negli scali di Ortona e di S. Vito sulla costa adriatica e di Castel di Sangro nel cuore dell'Appennino abruzzese-molisano;

distrutta dagli eventi bellici ed integralmente ricostruita negli anni dal 1946 al 1955 non più a scartamento ridotto, ma a scartamento normale, senza apportare però al tracciato le correzioni indispensabili per l'eliminazione dei gravi inconvenienti derivanti dai limitatissimi raggi di curvatura;

in un primo tempo inclusa tra le ferrovie di cui all'articolo 1, lettera a), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, perchè esercitata con mezzi sufficientemente moderni e perciò da risanare con l'adeguamento della sola sovvenzione di esercizio;

in seguito invece, nel 1966, ricompresa tra le linee da sopprimere per essere sostituita da autolinee, senza giungere però a porre in atto la drastica decisione per la motivata opposizione delle amministrazioni locali, delle forze politiche, delle organizzazioni sindacali;

ammessa alla seconda e terza revisione, in tale ultima sede avendo assegnate sovvenzioni di esercizio largamente maggiorate perchè comprensive di finanziamenti di notevoli lavori e forniture di straordinaria manutenzione;

passata dal 1980 alla gestione commissariale governativa.

Prevedibilmente per le incertezze affiorate nella definizione del ruolo da riconoscersi alla Sangritana per quanto al ricordato ar-

ticolo 15 della legge n. 297 e per le differenze di valutazioni verificatesi tra gli organi dello Stato e della Regione Abruzzi, che è la più ampiamente interessata alla sua sorte, detta ferrovia, elaborandosi il disegno di legge n. 790 da tempo all'esame della competente Commissione del Senato, non è stata considerata tra quelle da assoggettare in prima istanza a risanamento tecnico-economico per il successivo passaggio alla competenza gestionale delle rispettive Regioni, nè tra quelle da trasferire all'Azienda statale.

E di qui, peraltro, è derivata l'esigenza della predisposizione del presente disegno di legge, che riassume e concretizza i voti espressi in un apposito documento rimesso all'8ª Commissione permanente del Senato per chiedere che il ruolo della ferrovia sangritana non risultasse falsato dalle considerazioni non positive scaturenti dai dati aritmetici del coefficiente di esercizio e dell'entità del traffico, che hanno proprie precise motivazioni sociali, economiche e, non meno, politiche, dalle quali, come si è accennato, non è possibile, nè è giusto prescindere, ma:

nel quadro degli interessi non solo locali, che oggi sono legati alla cospicua industrializzazione in atto nella valle del Sangro correiata a quella in via di consolidamento nella contermina valle sulmontina e nell'area campana;

nella ragionevole previsione di circuiti di trasporti e collegamenti interregionali conseguenti, anche, alla accresciuta potenzialità della raddoppiata linea adriatica e del complesso di opere di infrastrutturazione ferroviaria in programma o delle quali si va rilevando la necessità per lo sviluppo delle zone collinari e montane del Paese in generale e del Meridione in particolare;

quale struttura pienamente integrabile con la rete delle Ferrovie dello Stato costituendosi come asse trasversale di penetrazione interna alternativa tra l'Adriatico ed il Tirreno.

L'inaccettabilità delle valutazioni che ancora oggi si fondassero in via primaria o assoluta su freddi dati di esercizio deriva

anche dal fatto che, allorché la ferrovia sangritana corse il pericolo dello smantellamento ed i poteri politici ed amministrativi locali con le organizzazioni sindacali indussero a riflettere sull'errore madornale che si stava per compiere, ne furono responsabilmente rilevate e denunciate le carenze strutturali ed operative indicando i provvedimenti — puntualmente mancati — che dovevano essere urgentemente presi o programmati per migliorare nel complesso i servizi di trasporto, da essa ferrovia comunque assicurati, e renderne desiderata la fruizione.

Si chiedevano:

interventi per le modifiche del tracciato generalmente tortuoso in relazione all'orografia dei terreni attraversati, con l'eliminazione dei troppo esigui raggi delle curve, e ciò per consentire accettabili velocità commerciali;

l'adozione per le stesse ragioni di un armamento più pesante;

la regolamentazione dei servizi di trasporto su gomma andatisi selvaggiamente sovrapponendo a quelli della ferrovia.

È quanto oggi riemerge come esigenza di fondo, rafforzata dai seguenti incontrovertibili dati di fatto:

la generale presa di coscienza dell'importanza del ruolo del trasporto su ferrovia e la necessità di potenziarne le strutture avendosi riguardo al sistema nel suo assieme;

la politica diretta alla valorizzazione delle aree del Mezzogiorno del Paese, avuto riguardo alle loro caratteristiche e alle loro peculiari vocazioni per il riequilibrio territoriale dello sviluppo;

la politica a favore dell'economia delle zone montane interne e la messa a frutto delle loro risorse, che è subordinata alla presenza dell'uomo da favorire in tutti i modi;

l'integrazione delle economie povere con quelle di più avanzato sviluppo con la creazione di subsistemi di trasporto capaci di assicurarla.

In tale quadro di ragioni e di considerazioni deve aggiungersi che la parte della

Sangritana da considerare più interessante è quella che, costituendo un asse o direttrice di penetrazione verso l'area interna dell'Appennino abruzzese-molisano, parte dallo scalo ed innesto con la ferrovia statale adriatica a S. Vito e raggiunge, con pendenze non eccessive, Castel di Sangro per collegarsi alla linea statale Sulmona-Isernia per Napoli ed il Tirreno.

La realizzazione di tale direttrice, mediante l'adeguamento ed il potenziamento del tracciato della attuale Sangritana, si prospetta come scelta di interesse nazionale, non più quindi riferita solo a quello delle popolazioni più direttamente servite, implicandone il passaggio alle Ferrovie dello Stato per le seguenti non trascurabili, oggettive ragioni:

in funzione del collegamento Adriatico-Tirreno, per il suo innestarsi alla ferrovia adriatica nel punto mediano della costa tra il porto di Ortona, classificato regionale, e quello di Vasto;

per la minore lunghezza di oltre 40 chilometri di tale collegamento nei confronti della linea Pescara-Sulmona-Castel di Sangro;

per il fatto che tale linea supera la barriera degli Appennini alla quota di 800 metri sul livello del mare, dove trovasi la stazione di Castel di Sangro, e non di 1.265 metri della stazione delle Ferrovie dello Stato di Rivisondoli;

per la realtà certamente diversa dal passato nella quale essa va ad inserirsi e della quale va ad essere supporto.

Altro dato non secondario a favore della prospettazione che viene fatta dell'inclusione nella rete statale della ferrovia sangritana — la quale, come si è detto, si articola nei seguenti tronchi: S. Vito-Lanciano-Castel di Sangro; Crocetta-Ortona; Archi-Atessa, con tre stazioni di innesto alle Ferrovie dello Stato, prossime a divenire quattro realizzandosi il tronco industriale in corso di costruzione fino a Torino di Sangro — scaturisce, in specie per la parte più interessante della stessa, che è indubbiamente costituita dalla linea S. Vito-Lanciano-Crocetta-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Archi-Castel di Sangro della lunghezza di 102 chilometri, dalla circostanza che essa serve ed attraversa il territorio di due Regioni, l'Abruzzo ed il Molise, il che, mentre di fatto la fa essere ferrovia non di interesse locale, pone anche il problema della futura sua gestione, ove non se ne prevedesse il passaggio all'Azienda di Stato.

Onorevoli senatori, la previsione della spesa necessaria per determinare le condizioni che consentano l'inclusione della Sangritana nella rete statale è contenuta nell'articolo unico del presente disegno di legge, da far carico al fondo di 944 miliardi non impegnato per le ferrovie già ricomprese nel disegno di legge n. 790 ai sensi e per gli effetti dell'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, numero 297.

Essa, quantificata in 75 miliardi di lire, è valutata come occorrente in particolare per le opere dirette alla revisione del tracciato ai fini della eliminazione di tutte le curve fino a 200 metri — per 37.000 metri lineari circa — che ne hanno condizionato negativamente la resa in quanto a velocità, al rinnovo dell'armamento con l'adozione di rotaie da 50-65 chilogrammi per metro linea-

re, alla sostituzione di traverse, al ricarica di pietrisco, agli interventi sugli impianti fissi e sul materiale rotabile.

Senza soffermarsi alla specificazione del complesso di benefici economici e sociali che deriveranno dall'attuazione di quanto al presente disegno di legge, di uno appare irrinunciabile la valutazione: quello relativo ai tempi di percorrenza.

Accertato che l'esecuzione delle opere indicate porterà alla riduzione di non meno del 50 per cento dei tempi consentiti dalle presenti condizioni della ferrovia sangritana, ne seguirà che, mentre oggi per raggiungere Napoli dalla parte centrale della costa adriatica, seguendo il percorso Pescara-Sulmona-Castel di Sangro, con treni diretti, si impiegano 6 ore e 50 minuti e, utilizzando l'attuale Sangritana da S. Vito-Lanciano 6 ore e 11 minuti, con il potenziamento di tale ultima linea Napoli potrà essere raggiunta in meno di 5 ore.

Molte dunque, onorevoli senatori, sono le ragioni di oggettiva rilevanza che inducono a chiedere l'attenta considerazione dei problemi di cui il presente disegno di legge si fa carico e, quindi, la sua approvazione.

DISEGNO DI LEGGE*Articolo unico.*

È stanziata la somma di 75 miliardi di lire per l'adeguamento ed il potenziamento della linea S. Vito-Lanciano-Castel di Sangro della ferrovia sangritana in regime di concessione governativa, per la sua inclusione nella rete statale.