

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **SAMMARTINO, FOLLIERI, SENESE, FERRARI, AVEZZANO  
COMES, AGRIMI e CROLLALANZA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MAGGIO 1972

#### Provvedimenti per la costruzione della variante ferroviaria Venafro-Rocca d'Evandro (Cassino)

ONOREVOLI SENATORI. — Con decreto ministeriale n. 16, del 18 gennaio 1947 — integrato dal decreto interministeriale n. 8256, dell'11 agosto 1949 — era stata istituita la Commissione per lo studio di un piano regolatore delle ferrovie, la quale, partendo dall'esame dei tronchi distrutti dagli eventi bellici, mentre fornì la indicazione di quelli da ricostruire, estese il proprio esame su linee nuove da costruirsi. Queste ultime suddivise, sotto l'aspetto della urgenza, della necessità e della opportunità, in tre gruppi.

Il ripristino delle ferrovie distrutte dagli eventi bellici venne ispirato, come è noto, non esclusivamente a criteri tecnici ed economici, ma anche a ragioni sociali. Mosso da queste ragioni, il Governo, sensibile all'istanza che ne veniva, pressante e unanime, dalle popolazioni interessate, autorizzò anche la ricostruzione della rete ferroviaria del Molise. In quella sede, non si riuscì a far valere un criterio diverso da quello che, purtroppo, ispirò le autorità preposte: ricostruire le varie linee non necessariamente sui tracciati prebellici, ma addurvi le varianti opportune, che avessero tenuto conto di nuove realtà, di più vive ed attuali neces-

sità ed avessero guardato a prospettive più coraggiosamente aperte verso il futuro. Resta comunque positivo il fatto che tutto il prezioso patrimonio ferroviario, che aveva costituito la pressochè assoluta, autentica ricchezza di quella regione ante-guerra, fu ricostruito.

Ma le ferrovie molisane non erano nate per essere a se stanti; erano state tracciate per obbedire ad un più vasto disegno, se è vero che il Molise, geograficamente nel cuore della Penisola, lungo la direttrice mare Tirreno-mare Adriatico, è la naturale cerniera dei traffici, nel percorso più breve, fra Roma e la sponda adriatica pugliese.

Fu riconoscendo questa funzione e considerando questa realtà che la Commissione per il piano regolatore delle ferrovie — di cui ai surricordati decreti — confortata dal parere che, fin dal 1929, aveva espresso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, « rilevata la necessità di provvedere subito a realizzare un migliore allacciamento fra la linea tirrenica e quella adriatica della rete principale, tenuto conto che una comunicazione diretta fra la Capitale, il Molise e le Puglie influirebbe grandemente sul progres-

so economico e sociale di quelle regioni e sul traffico con l'Oriente attraverso i porti di Bari e di Brindisi, *iscrive la nuova ferrovia Rocca d'Evandro-Venafro fra le opere da eseguirsi in un primo tempo*, salva e impregiudicata restando la necessità della costruzione della ferrovia Venafro-Isernia-Vinchiaturu-Campobasso-Lucera ».

Questi, onorevoli senatori, in sintesi i precedenti, per così dire, storici del problema. Sta ora di fatto che la costruzione del tronco Rocca d'Evandro-Venafro è problema che, mentre è rimasto aperto e considerato in ogni sede traguardo da raggiungere (vedi atti parlamentari della Camera dei deputati fino al 1968 e del Senato della Repubblica nel corso della V legislatura), non ha trovato finora il dovuto riscontro ai fini della sua soluzione.

È vero, peraltro, che il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nella seduta del 17 luglio 1969, aveva deliberato: « Per quanto attiene alle linee meridionali, viene disposto il ripristino del doppio binario sulla Roma-Napoli, via Cassino, onde potere utilmente sfruttare la linea stessa a sussidio della Direttissima via Formia », e più avanti: « In merito al Capitolo VI, che più da presso concerne le maggiori rettifiche di tracciato, nel programma odierno viene inserita la spesa di lire 400 milioni per far luogo a studi e progettazioni di rettifiche su relazioni diverse, quali quelle del Brennero e della Roma-Puglie, via Campobasso ».

Così resta deliberato dal supremo Consesso decisionale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, nella seduta del 17 luglio 1969. Di tale deliberato, la parte che concerne il potenziamento della linea Roma-Napoli, via Cassino, è stata attuata con il ripristino — anch'esso oggetto di ripetuti dibattiti parlamentari e di istanze degli enti locali interessati — del doppio binario sul tronco Ceprano-Sparanise, in via di ultimazione.

La costruzione della variante Rocca di Evandro-Venafro (che più propriamente si identifica con la Cassino-Venafro) non è che la logica conseguenza di questo programma di ammodernamento e di potenziamento della rete delle ferrovie del Mezzogiorno, che

è costante e tenace traguardo cui mira, con moderna e lungimirante visione, l'alta dirigenza dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Ora, che la volontà politica, oltreché tecnica, di addivenire alla costruzione di detto tronco vi sia è ben chiaro; non sono altrettanto chiari invece il piano ed i tempi tecnici di risoluzione del problema.

Il 13 aprile 1971, numerosi senatori delle regioni interessate — Lazio, Molise, Puglie — avanzarono un appello al Presidente del Consiglio dei ministri, perchè del problema avesse investito il Governo e, per esso, i Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del bilancio e della programmazione economica. Il Presidente del Consiglio, con nota n. 80158/79990 del 22 giugno 1971, faceva pervenire la risposta seguente: « In ordine alla realizzazione di un nuovo collegamento diretto, con caratteristiche di ferrovia ad intenso traffico, tra la Capitale e le Puglie, è stato precisato che la costruzione, che si propone, di un nuovo tronco Rocca d'Evandro-Venafro — per la quale è già stata eseguita dall'Azienda delle ferrovie dello Stato un'accurata progettazione — presenta, anche considerata a se stante, una sua utilità, in quanto apporterebbe sensibili miglioramenti alle comunicazioni tra Roma e Campobasso, riducendone l'itinerario attuale di circa 30 chilometri. L'effettiva esecuzione dell'opera è, peraltro, tenuta in evidenza per la sua inclusione nei futuri piani aziendali, compatibilmente con l'entità degli stanziamenti, che saranno all'uopo accordati ».

Questa, onorevoli colleghi, la risposta del Presidente del Consiglio, da cui si evince la confortante constatazione della volontà politica e della convergenza in essa dei programmi tecnici dell'Azienda, disponibili per la esecuzione dell'opera.

A queste univoche manifestazioni di buon volere non vanno disattesi i voti, più volte espressi, dagli organi amministrativi ed economici, quali le Amministrazioni provinciali e le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle tre regioni interessate e va per tutti ricordato il voto del Consiglio regionale del Molise, espresso alla

unanimità nella seduta del 13 maggio 1971 e rivolto al Parlamento ed al Governo.

È in obbedienza a queste esplicite solenni manifestazioni di libera volontà popolare che noi ci onoriamo di presentare al vostro esame il presente disegno di legge. Con esso ci proponiamo la più sollecita possibile esecuzione dell'opera descritta.

La sua utilità? Basterà uno sguardo alla cartina corografica qui unita per rendersene conto. L'Azienda precisa che, con essa, si accorcia di 30 chilometri il percorso attuale Roma-Molise; noi che abbiamo quotidiana familiarità con il percorso stesso e consideriamo la fatica della profonda diversione cui la linea Campobasso-Roma e viceversa è costretta, con soste obbligate per le operazioni di smistamento e di instradamento, allo scalo di Vairano Caianello, possiamo aggiungere che, al di là del percorso, sono i tempi di percorrenza che certamente andranno ad accorciarsi di un'ora. Basta dare uno sguardo agli orari dei vari convogli, considerare gli arrivi e le partenze delle due stazioni in oggetto, ossia Venafro e Rocca d'Evandro, per convincersi che i 13 chilometri di nuova linea — quanti sono previsti in progetto — costituiranno un enorme recupero di tempo per chi dal Molise a Roma e viceversa preferisca la ferrovia alla strada.

Non vi è più tempo da perdere. La ferrovia deve recuperare il tempo perduto ed essa, come sistema di trasporto, purtroppo nel nostro Paese è in ritardo. La domanda cresce ogni giorno e la ferrovia non riesce a coprire, in strumenti e mezzi, la domanda

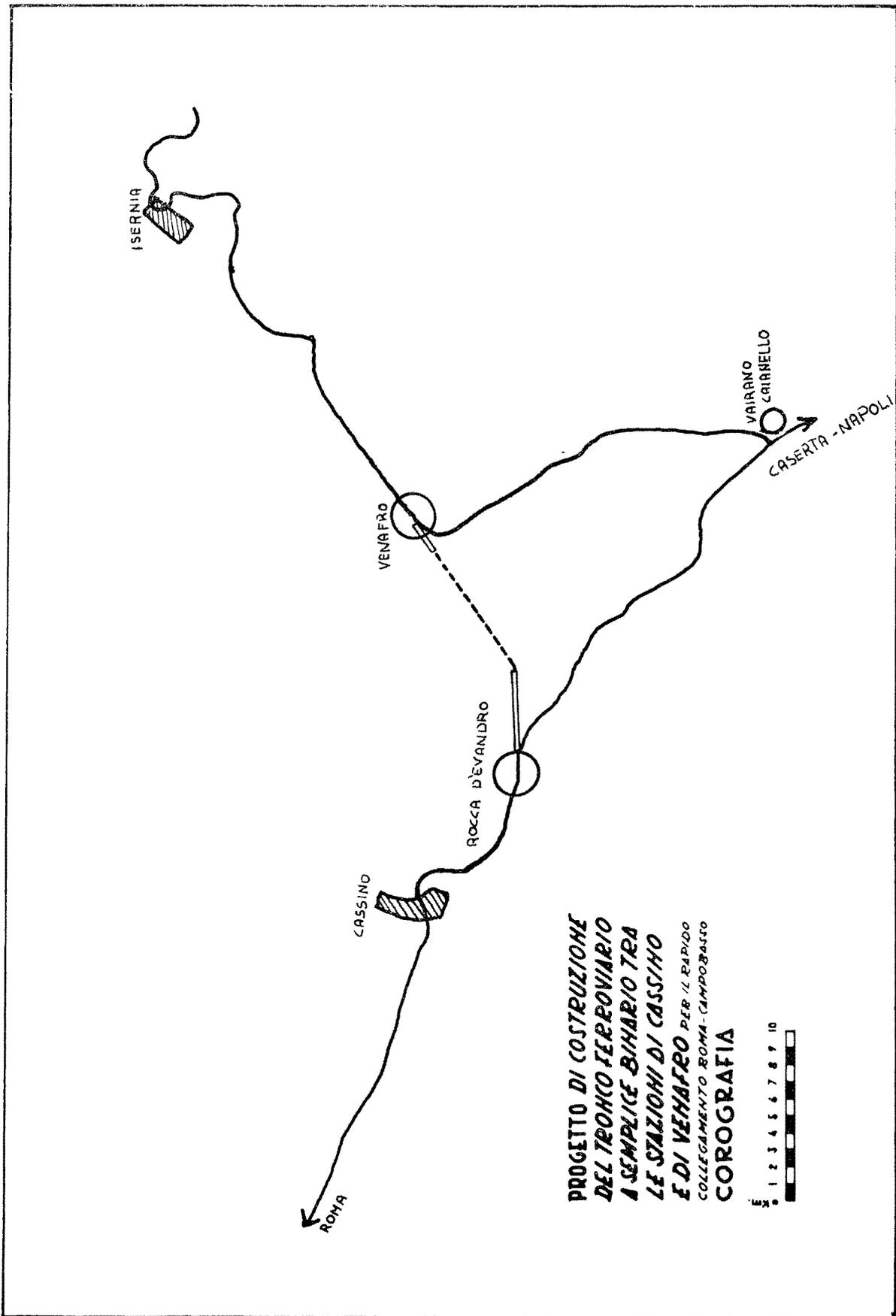
stessa, che si fa pressante, quindi disordinata e insoddisfatta. Oltre tutto, il tronco che sollecitiamo poggia su due nuovi poli industriali: quello di Cassino-Pontecorvo e quello di Isernia-Venafro, i cui rispettivi nuclei industriali, istituiti per decreto del CIPE, sono destinati ad assolvere un ruolo che può dirsi rivoluzionario, rispetto alla vecchia tradizione soltanto rurale delle regioni e delle zone interessate.

Non è più concepibile, d'altronde, che una distanza, su strada, venga coperta in tre ore, mentre la stessa distanza, se percorsa in treno, debba continuare ad essere coperta in cinque ore.

È appunto il caso della linea Campobasso-Isernia-Vairano Caianello-Cassino-Roma, che, mediante la variante indicata, segnerà la fine di una condizione assolutamente anacronistica e metterà il sistema ferroviario al passo con i tempi.

Questo attende il Molise, le cui popolazioni hanno, ancora oggi, nelle Ferrovie dello Stato, le arterie vitali ed il mezzo pressochè unico per la massiccia ed ordinata loro mobilità. Quella regione e, con essa, le regioni contermini del Lazio e della Puglia, attendono ora con fiducia di vedersi unire a Roma — quindi al resto del mondo — con i mezzi ferroviari più celeri e con servizi maggiormente conformi alle nuove esigenze del progresso civile.

Alla realizzazione di questo ordinato progresso tende il presente disegno di legge, che ci onoriamo sottoporre alla vostra approvazione.



**DISEGNO DI LEGGE**  
—

## Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 9.000 milioni per la costruzione della linea ferroviaria Venafro-Rocca d'Evandro, in variante alla linea Campobasso-Isernia-Vairano Caianello-Cassino-Roma.

## Art. 2.

La spesa di cui al precedente articolo, ripartita in tre annualità, sarà posta a carico dei singoli stati di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e verrà coperta con le operazioni di prestito che l'Azienda stessa sarà autorizzata a contrarre per la esecuzione dei programmi di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria nazionale.