

Per la costruzione della Ferrovia

TERAMO - AQUILA - CARSOLI

Perchè il Popolo Abruzzese
conosca esattamente i suoi
diritti e si prepari a soste-
nerli con tutte le sue forze.

Officine
Grafiche
Vecchioni
Aquila

*Alla Onorevole Commissione
per la formazione del Piano Regolatore
delle Ferrovie dell'Italia Centrale*

Roma

Per la costruzione della Ferrovia TERAMO - AQUILA - CARSOLI

I — Le attuali comunicazioni ferroviarie tra le due Province di Aquila e Teramo e con Roma

Già troppe volte, anche di recente, fu pubblicamente deplorato il grave difetto di comunicazioni ferroviarie nell'Abruzzo — frutto del triste abbandono in cui la nobilissima regione venne lasciata — perchè sia qui necessario ripetere il giusto lamento.

D'altra parte, lo Stato ha ormai, dopo la nostra grandiosa vittoria, dati segni non dubbi di aver compreso e riconosciuto il dovere di provvedere, avendo anche nominata una Commissione col l'incarico di formare il Piano Regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale.

Per cui, è doveroso ed urgente seguirlo senz'altro in questa via, per far presenti i concreti bisogni ed assicurare che si provveda sollecitamente e bene.

Nel centro d'Italia, tra le ferrovie longitudinali *Castellamare-Ancona* ad est e *Roma-Orte* ad ovest (tra le quali si svolge la dorsale *Sulmona-Aquila-Terni*), vi è la vasta plaga, che dell'Abruzzo comprende la *Marsica*, l'*Aquilano* e il *Teramano*, senza alcuna ferrovia che metta in diretta e facile comunicazione Teramo con Aquila e con Roma, ed Aquila con la Marsica e con Roma, da un lato, e con Teramo, dall'altro.

Eppure da un semplice sguardo sulla carta dell'Italia Centrale emerge chiaro che *Roma*, *Aquila* e *Teramo* non sono molto distanti,

e sono situate tutte quasi sulla linea retta che va da Roma a Giulianova.

Le ferrovie esistenti sono in perfetta antitesi con la speciale favorevole situazione dianzi indicata e assolutamente disastrose.

Informate ad obiettivi e finalità ben diversi da quello di mettere in comunicazione i centri sudetti, esse, infatti, a causa del loro andamento e sviluppo, impongono un notevolissimo maggior percorso.

Parlano assai eloquentemente i seguenti confronti:

1. — Mentre la distanza in linea retta tra Teramo ed Aquila è di Km. 43, seguendo la ferrovia *Teramo-Giulianova-Sulmona-Aquila*, che è la più breve, occorre un percorso di Km. 192.

2. — Mentre la distanza in linea retta tra Teramo e Roma è di Km. 137, seguendo la ferrovia *Teramo-Giulianova-Castellamare-Roma*, che è la meno lunga, il percorso attuale è di Km. 303.

3. — Mentre la distanza in linea retta tra Aquila e Roma è di Km. 96, seguendo la ferrovia *Aquila-Terni-Orte-Roma*, che è la più breve, l'attuale percorso è di Km. 217.

4. — Mentre la distanza in linea retta tra Aquila ed Avezzano è di Km. 37, seguendo la ferrovia *Avezzano-Sulmona-Roma*, che è la meno lunga, il percorso attuale è di Km. 125.

Per quanto impossibile per difficoltà topografiche — essendosi nel cuore dell'Appennino — di congiungere con ferrovie presso che rettilinee Roma con Aquila e con Teramo, ed Aquila con Teramo e con Avezzano, è però evidente che il forzato percorso sulle ferrovie esistenti è tale da riuscire addirittura proibitivo per il trasporto delle merci, ed estremamente gravoso e incomodo ai viaggiatori per il costo del biglietto e per il maggior tempo che un viaggio richiede in ragione delle maggiori distanze e degli inevitabili cambi di treno.

Per il tronco *Aquila-Terni* (giudicato ormai unanimemente una linea impossibile) s'aggiungono le gravissime difficoltà dipendenti dalla sua costruzione, avendo esso pendenze dal 30 al 35 per mille e raggi di curva inferiori a 300 metri per oltre 20 Km., con numerose gallerie: onde la velocità dei treni su detta linea non supera i 24 Km. all'ora, con divieto di applicazione di treni diretti.

E la maggiore spesa ed il maggior impiego di tempo sono e-

enormi di fronte ad una possibile ed agevole sistemazione ferroviaria, qual'è quella che sarà di seguito esposta.

Sono ancora più eloquenti e fermamente decisivi i seguenti altri confronti:

1. — Un viaggio da Teramo ad Aquila, che potrebbe esser compiuto in *tre* ore appena, richiede attualmente (intendiamo riferirci al servizio normale, prebellico) non meno di *otto* ore, ch'è quanto dire un'intera giornata.

2. — Un viaggio da Teramo a Roma, che potrebbe esser compiuto in *sette* ore circa, richiede invece *dodici* intere ore.

3. — Un viaggio da Aquila a Roma, che potrebbe esser compiuto in meno di *quattro* ore, ne richiede invece *sette*.

4. — Un viaggio da Aquila ad Avezzano, che potrebbe esser compiuto in meno di *due* ore, ne richiede invece *quattro e mezzo*.

E, correlativamente, la spesa è in ragione del doppio ed anche maggiore. (1)

Ciò per le persone: per le merci, come agevolmente s'intende, le cose sono ancora più esiziali.

D'altra parte, le ferrovie esistenti denunziano l'assoluta mancanza di comunicazioni ferroviarie attraverso una notevole estensione dell'Aquilano, la Marsica e il Teramano; e l'estrema difficoltà altresì, per entità di percorsi, delle comunicazioni dell'Aquilano con l'alta Italia e del Teramano con la Campania e con Napoli.

E sono intuitivi gli effetti dannosi da siffatto stato di mortificante inferiorità derivati alle due Province, con riflessi inevitabili sulla Nazione, nelle industrie, nei commerci, nell'agricoltura, e nello sviluppo ed incremento in generale di tutti i principali fattori della società moderna, sui quali operano decisamente i mezzi rapidi ed economici di comunicazione. Poichè trattasi di due importantissime Province, con vasti territori, con ricchezze naturali infinite, con popolazioni intelligenti ed operose, in continui e necessari rapporti

(1) Un conto, assai vicino al vero, dei viaggi tra Aquila e Roma e viceversa, in base alle tariffe anteriori alla guerra, ha portato a stabilire la maggiore spesa annua di oltre 340000 lire a carico dei cittadini di Aquila e dintorni: onere ben grave ed ingiusto, che s'eleva di molto se riferito anche alle merci. E l'onere cresce a dismisura, computando le maggiori spese per i viaggi da Teramo per Aquila e per Roma e da Avezzano per Aquila.

commerciali, amministrativi giudiziarii e culturali (1), avvinte da antichissime tradizioni alla Capitale, dove ora risiedono non meno di 70 mila Abruzzesi.

È dunque, nonchè necessario, assolutamente urgente provvedere a ricongiungere, in relazione alla loro situazione, i centri sudetti,

II — Ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli

È codesta, da mezzo secolo, la costante aspirazione delle due Provincie, il cui legittimo soddisfacimento si ottiene con la costruzione della ferrovia *Teramo-Aquila-Carsoli*, che si divide in due parti: a) Teramo-Capitignano-Aquila; b) Aquila-Le Ville (Borgocollelegato)-Carsoli.

a) Linea *Teramo-Capitignano-Aquila*.

Fin dal 1866 il Comune di Teramo fece eseguire a sue spese dall'Ing. Maraini un primo progetto della ferrovia Teramo-Aquila; e sollecitò il Ministro dei LL. PP. a prenderlo in considerazione. Questi, pur riconoscendo la importanza ed utilità della linea progettata, non potè per allora soddisfare la richiesta della città di Teramo; dette però affidamento che il tronco Teramo-Giulianova, la cui costruzione era stata già deliberata, avrebbe formato l'addentellato per la successiva costruzione della Teramo-Aquila.

Nel 1883 lo stesso Comune fece eseguire un secondo progetto dall'Ing. Garneri, che migliorava quello Maraini. Ed in relazione ad esso i rappresentanti politici delle provincie di Aquila e di Teramo, nella seduta del 5 marzo 1885, presentarono alla Camera un ordine del giorno con cui si chiedeva che la ferrovia *Teramo-Aquila* fosse compresa tra i mille chilometri deliberati per nuove ferrovie. Sulla osservazione del Ministro, che il progetto dovesse essere esaminato dal Governo, e sulla promessa che lo studio sarebbe stato sollecitamente eseguito, per poi presentare al Parlamento la proposta per la costruzione, l'ordine del giorno venne ritirato.

Lo studio promesso fu, infatti, eseguito, ed ebbe per risultato la redazione di un terzo progetto ad opera dell'Ispettore Ing. Muzi

(1) Aquila è sede della Corte d'Appello degli Abruzzi.

che lo compì nel febbraio 1890; ma furono invano premurati ed attesi i provvedimenti ulteriori.

Questa linea, della lunghezza di Km. 84, si svolge in parte sul territorio di Teramo e in parte su quello di Aquila, ed oltre ad avvicinare grandemente le due città, mette in comunicazione importanti paesi delle due Provincie.

Essa si divide in due tronchi: *Teramo-Capitignano* (Km. 53) e *Capitignano-Aquila* (Km. 31). Il secondo tronco è d'imminente esecuzione a cura della Società Aterno, concessionaria della gran Torbiera di Campotosto; ed a termini del progetto esecutivo, debitamente approvato, dovrà essere costruita a *scartamento normale*. È stata già fatta in buona parte l'espropriazione della sede, e sono pronte le traverse per l'armamento. Ed è codesto un nuovo argomento — assolutamente decisivo — per la immediata costruzione della linea Teramo-Aquila; la quale colla esecuzione del tronco sudetto, che fra pochi mesi sarà un fatto compiuto, è già per oltre un terzo costruita. Sarebbe, invero, supremamente ingiusto ritardare, nelle condizioni anzidette, anche di un solo istante il completamento della linea, la cui imprescindibile, urgente necessità è tanto manifesta. È da aggiungere, che in previsione appunto di tale immediato completamento, il Ministero dei LL. PP.; ha testè disposto che la sede stradale del tronco Capitignano-Aquila sia di metri 5, anzichè di metri 4,40, com'era stabilito in progetto.

b) Linea Aquila-Le Ville (Borgocollefegato)-Carsoli.

A sua volta, il Comune dell'Aquila nel 1874 fece eseguire a proprie spese dall'Ing. Borella di Torino il progetto della ferrovia Aquila-Borgocollefegato-Carsoli, che, ultimato nel 1875, fu trasmesso al Ministero dei LL. PP. perchè fosse preso in considerazione; ma il voto della città dell'Aquila non ebbe ascolto.

Nuovi ritorni sull'argomento fallirono parimenti per difficoltà finanziarie.

Successivamente, nel 1902, in ragione dei rapporti ognor crescenti con la Provincia e con la Capitale, sentendosi sempre più imperioso il bisogno della nuova ferrovia, il Consiglio Comunale dell'Aquila, cui si associarono i Consigli di altri 30 Comuni e la Camera

di Commercio di Teramo, chiesero alla Commissione Reale, incaricata di studiare il problema delle ferrovie complementari, che la detta ferrovia fosse compresa nell'elenco relativo. E fu posto allora in rilievo anche l'alto valore strategico della ferrovia progettata.

Ma la Commissione Reale, pur riconoscendone espressamente la importanza, dichiarò di non potersi pronunziare sulla domanda, non essendo la linea progettata compresa tra quelle contemplate dalla legge 29 luglio 1879, all'esame delle quali era ristretto il suo compito.

Questa linea, della lunghezza di Km. 56, si svolge tutta in Provincia di Aquila, e, oltre ad avvicinare immensamente Aquila e Teramo a Roma, attraversa il Cicólano e la Marsica, parti importantissime della detta Provincia, mettendo in comunicazione tra loro e con i capoluoghi dei Circondari e della Provincia una quantità di centri grandi e piccoli, ora completamente separati dall'umano consorzio.

La detta linea, come già la Teramo-Aquila, è oggi più che mai intimamente legata alla rinascita industriale e commerciale dell'Aquila e Provincia.

Due grandiose industrie sono testè sorte per opera dello Stato — la Conceria ed il Calzaturificio militari, quest'ultimo già in esercizio — in vicinanza dell'attuale stazione ferroviaria, destinate, in ispecie la Conceria, a sviluppo colossale. Accanto ad esse ora sorge l'altra ancor più grandiosa industria della Torbiera di Campotosto, i cui lavori di preparazione sono esauriti. Ed altre industrie ancora, non meno importanti, sono in vista, per mettere in valore i giacimenti minerari e litoidi, tra cui principalmente la bauxite e gli svariati marmi e prodotti silvani, de' quali abbondano i territori che la linea progettata attraversa. Ed è di evidenza intuitiva che tutte queste industrie non potranno convenientemente prosperare e raggiungere, come dovranno, il loro massimo incremento se, oltre alla nuova linea per Teramo, non si abbia la possibilità di una comunicazione diretta e rapida con Roma mercè la linea Aquila-Carsoli; mentre l'attuale linea Aquila-Terni è per le ragioni già esposte affatto negativa e contraria ad ogni esercizio e sviluppo industriale e commerciale.

Aquila ebbe sempre, da secoli, con Roma relazioni assai notevoli di cultura e di affari, come provano l'architettura dei suoi edifici e dei suoi monumenti e l'idioma e l'accento del popolo aqui-

lano. E da lungo tempo i Romani la prescelsero per il suo clima saluberrimo come luogo di villeggiatura estiva: sicchè un apposito Comitato fu costituito per provvedere a rendere più gradita la residenza in questa città ai forestieri. Ma purtroppo codesto considerevole vantaggio venne man mano scemando per difetto di rapide e comode comunicazioni ferroviarie, che fece preferire stazioni estere alla bellezza impareggiabile dei monti abruzzesi. Ed ora l'Aquila, coll'attuazione del piano regolatore che porta all'ampliamento dell'abitato, sarà in grado di soddisfare a tutte le esigenze di una perfetta stazione climatica, se la reclamata innovazione delle comunicazioni ferroviarie con la Capitale verrà attuata.

In breve, con l'apertura della linea Aquila-Carsoli, in completamento della Teramo-Aquila, che ne metteranno in valore tutte le ricchezze naturali, e ne svilupperanno le grandiose industrie esistenti e nascenti, e la nascita di altre, immancabili, agevoleranno, le due città, e le due provincie di Aquila e Teramo avranno dischiuso un avvenire veramente radioso, degno della storia e delle virtù eminenti delle loro forti e generose popolazioni. E ciò con vantaggio inestimabile altresì della Nazione.

E colla costruzione della Aquila-Carsoli si raggiungerà, infine, l'altro importantissimo effetto di ricongiungere rapidamente Avezzano con Aquila, mercè il tronco Avezzano-Le Ville, che fa parte della ferrovia Avezzano-Rieti in corso di concessione. Al percorso attuale Avezzano-Sulmona-Aquila, che è di 126 Km., sarà sostituito l'altro Avezzano-Le Ville-Aquila, che è di soli 58 Km., cioè meno della metà! Il che vuol dire che il viaggio da Avezzano ad Aquila e viceversa si compierà in meno di due ore.

E tutto ciò ribadisce la necessità e la urgenza della costruzione anche della linea Aquila-Le Ville-Carsoli.

III — **Importanza nazionale della ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli. La trasversale Roma-Adriatico (Giulianova)**

Ma la progettata ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli non sodisfa già solo ad imprescindibili esigenze locali e provinciali; ma serve altresì

a bisogni e fini assai più elevati, ed assurge perciò ad importanza nazionale.

La ferrovia *Teramo-Aquila-Carsoli*, infatti, avendo ai due estremi i due tronchi *Teramo-Giulianova* e *Carsoli-Tivoli-Roma*, già in esercizio, costituirà la grande trasversale *Roma-Adriatico*, nel centro d'Italia, che si svolge da Roma per Aquila, Teramo e Giulianova.

E quindi essa, oltre che alle comunicazioni tra le due Province, serve:

a) alla più rapida comunicazione, come s'è già detto, delle due Province con Roma;

b) alla più rapida comunicazione della Provincia di Aquila col mare e coll'alta Italia, e della Provincia di Teramo con la Campania e con Napoli;

c) alla diretta comunicazione tra Roma ed il mare Adriatico, in un porto importante, quale sarà quello di Giulianova. (1)

Onde il suo carattere nazionale è manifesto e indiscutibile.

E potremmo aggiungere che all'interesse provinciale, interprovinciale e nazionale, la detta ferrovia unisce anche quello internazionale; poichè, profittando dei porti della costa Adriatica orientale, rivendicati all'Italia, metterà Roma in diretta comunicazione con le capitali e regioni balcaniche: analogamente a quanto si mira ad ottenere con la propugnata linea del 45° parallelo, diretta a mettere in comunicazione le capitali e regioni anzidette con le capitali e grandi centri di Francia, Spagna, Belgio ed Inghilterra. Ed Aquila e Teramo vedranno allora rifiorire anche i loro antichi e ricchi commerci con l'Oriente!

IV — Congresso Abruzzese-Molisano

Non appena fu noto il proposito del Governo, della preparazione di un piano di sistemazione ferroviaria nell'Italia Centrale, i Consigli Comunali dell'Aquila e di Teramo, nel dicembre 1918, richiamando l'antica e costante aspirazione di quelle popolazioni, rinnovarono i loro voti per la sollecita costruzione della progettata

(1) Il porto di Giulianova, di prossima esecuzione, è stato proprio ora classificato nella prima categoria con un assegno di spesa di 7 milioni e mezzo.

ferrovia; ed ai loro voti fecero eco le Amministrazioni delle due Provincie e degli altri Comuni ed Enti interessati.

E l'importante argomento fu portato dai Sindaci dell'Aquila e di Teramo al Congresso Abruzzese-Molisano, tenutosi in Roma nel 12 gennaio ultimo.

In esso, dal Sindaco dell'Aquila, cui si associò il Sindaco di Teramo, fu riaffermata la urgente necessità della costruzione della detta ferrovia. Il Congresso prese nella dovuta considerazione la richiesta, e venne raccomandata alla Presidenza la tutela di questo altissimo interesse regionale e nazionale.

Sciolto il Congresso, venne anche costituito un Comitato permanente di azione, sotto la presidenza del Sindaco dell'Aquila, con sede in Roma presso l'Associazione Abruzzese-Molisana. Ed il Comitato ha ripresentati al Governo, che ha dimostrato di apprezzarli seriamente, i voti delle due Provincie, perchè la ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli a scartamento normale (1) sia compresa tra le ferrovie di Stato di prossima costruzione.

La reclamata ferrovia consta di appena 140 Km., di cui 31 formano il tronco Aquila-Capitignano, già affidati per la costruzione alla Società Aterno: cosicchè non resta a provvedere che per soli 109 Km. Ben meschina cosa, invero, a confronto degli immensi eccezionali vantaggi, che la intera Nazione ne trarrà. La esistenza di studi e progetti, al tutto completi, ai quali potranno occorrere solo lievi ritocchi, agevola la esecuzione dell'opera.

L'Abruzzo, ancora oppresso dall'immane disastro tellurico del 1915, è stato largamente generoso verso la Patria nella guerra di redenzione testè compiutasi, alla quale ha portato tutto il rilevante contributo della sua forza e della sua fede ardente, sacrificandole innumeri suoi figli. Nell'inizio dell'ora nuova, che la grandiosa vittoria ha segnata, mentre gagliardamente si prepara a conquistare il suo grande avvenire, esso attende sicuro l'ausilio indispensabile della Patria riconoscente.

(1) Dati il carattere e le finalità della detta ferrovia, la sua costruzione non si concepisce diversamente che a scartamento normale; e così è stato già stabilito, come s'è detto, per il tronco d'imminente costruzione Aquila-Capitignano.

V — Conclusione

Le considerazioni sopra esposte giustificano pienamente la comprensione della ferrovia *Teramo-Aquila-Carsoli* nel Piano Regolatore delle ferrovie dell'Italia Centrale, composta delle due linee *Teramo-Capitignano-Aquila* ed *Aquila-Le Ville-Carsoli*, con la diramazione *Le Ville-Avezzano*.

Epperò, si ha piena fiducia che l'On. Commissione vorrà ammetterla, come si chiede, nel detto piano.

Aquila, 20 marzo 1919.

IL COMITATO PERMANENTE D'AZIONE

Avv. VINCENZO SPERANZA, Sindaco dell'Aquila - *Presidente*;
Avv. LUIGI PARIS, Sindaco di Teramo - *V. Presidente*;
Avv. Prof. GENNARO MANNA, Deputato del Collegio di
Aquila;

Avv. GUIDO CELLI, Deputato del Collegio di Teramo;
Avv. VINCENZO CAMERINI, Deputato del Collegio di Po-
poli;

Avv. BENIAMINO DE MARCHIS, Presidente della Deputa-
zione Provinciale di Aquila;

Ing. FRANCESCO CRESCENZI in rappresentanza della De-
putazione Provinciale di Teramo;

Ing. VIRGINIO DE MARTINIS, Presidente della Camera di
Commercio di Aquila;

Dott. GIUSEPPE D'ALELIO, Presidente della Camera di Com-
mercio di Teramo;

GIUSEPPE IACOMINI, V. Presidente del Consiglio Provin-
ciale di Aquila;

Prof. ORAZIO ALBI, Direttore della Banca Mutua Popo-
lare di Teramo;

Avv. ANTONIO MARTELLI, Consigliere Provinciale del
Mandamento di Borgocolleferato;

Avv. FRANCESCO RODOMONTE, Consigliere Comunale di
Teramo;

GIULIO COLELLI, Consigliere Provinciale del Mandamento
di Carsoli;

GIUSEPPE URBANI, Pubblicista;

Ing. FERDINANDO ARISTA - *Segretario*.

PROSPETTO

dei minori percorsi dati dalla Teramo-Aquila-Carsoli
e dal breve tronco Le Ville-Avezzano

VIAGGI	PERCORSI con le attuali ferrovie	PERCORSI dopo costruite le nuove ferrovie	Kilometri di minor percorso con le nuove ferrovie
1. Teramo-Aquila . . .	Teramo-Giulianova Km. 26 Giulianova-Castellammare . . . » 37 Castellammare-Sulmona . . . » 68 Sulmona-Aquila . . . » 60 <u>In uno Km. 191</u>	Teramo-Capitign. . Km. 53 Capitignano-Aquila » 31 <u>In uno Km. 84</u>	<u>108</u>
2. Teramo-Roma . . .	Teramo-Giulianova Km. 26 Giulianova-Castellammare . . . » 37 Castellammare-Roma . . . » 240 <u>In uno Km. 303</u>	Teramo-Capitign. . Km. 53 Capitignano-Aquila » 31 Aquila-Carsoli . . » 56 Carsoli-Roma . . » 74 <u>In uno Km. 214</u>	<u>89</u>
3. Teramo-Avezzano (1)	Teramo-Giulianova Km. 26 Giulianova-Castellammare . . . » 37 Castellammare-Avezzano . . . » 133 <u>In uno Km. 196</u>	Teramo-Aquila . . Km. 84 Aquila-Le Ville (Borgocollepegato). » 33 Le Ville-Avezzano » 25 <u>In uno Km. 142</u>	<u>54</u>
4. Aquila-Roma . . .	Aquila-Terni . . . Km. 104 Terni-Roma . . . » 112 <u>In uno Km. 216</u>	Aquila-Carsoli . . Km. 56 Carsoli-Roma . . » 74 <u>In uno Km. 130</u>	<u>86</u>
5. Aquila-Adriatico (2)	Aquila-Sulmona . . Km. 60 Sulmona-Castellammare . . . » 68 <u>In uno Km. 128</u>	Aquila-Teramo . . Km. 84 Teramo-Giulianova » 26 <u>In uno Km. 110</u>	<u>19</u>
6. Avezzano-Aquila . .	Avezzano-Sulmona Km. 65 Sulmona-Aquila . . » 60 <u>In uno Km. 125</u>	Avezzano-Le Ville » 25 Le Ville-Aquila . . » 33 <u>In uno Km. 58</u>	<u>68</u>

(1) Per le comunicazioni anche con la Campania e Napoli.

(2) Per le comunicazioni anche con Ancona e l'Alta Italia.

TRASVERSALE ROMA-ADRIATICO PER CARSOLI-AQUILA-TERAMO

SCALA 1:1.200.000

