FERROVIA PESCARA-ROMA, IL COSTO DI UN SOGNO: 6,2 MILIARDI E OLTRE 10 ANNI PER REALIZZARLA

8 Aprile 2021



PESCARA- Oltre 160 chilometri di nuova ferrovia, da Pescara a Roma, passando per Sulmona e Avezzano. Una delle più grandi opere mai realizzate in Abruzzo, che avrà un costo di realizzazione di 6,2 miliardi di euro, circa 40 milioni a chilometro, e tempistiche, solo per i cantieri dai 4 ai 7 anni a seconda dei lotti, a cui si aggiungono però non meno di cinque anni per progettazione, inter autorizzativo e gara d'appalto. La previsione di gallerie per 53 chilometri, delle quali già trova la ferma opposizione del fronte ambientalista quella tra la valle Peligna e la val Pescara, sotto il monte Rotondo, ricompreso in una riserva naturale.

Ha un costo enorme, ed è lastricato da incognite, il progetto che è al centro dei sogni e delle solenni promesse della politica regionale, nelle campagne elettorali degli ultimi decenni. Che però, dopo essere stato inserito tra le opere strategiche del Recovery plan, dall'ex premier Giuseppe Conte, per l'utilizzo di 209 miliardi di fondi europei e in prestito, ha preso una forma definita grazie all'approvazione nella giunta regionale il 14 marzo scorso, del documento di pre-fattibilità tecnico-economico, preliminare alla progettazione, redatto da Rete ferroviaria italiana (Rfi), insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Abruzzo e Regione Lazio.

L'obiettivo dello studio preliminare parte da un presupposto: cosa fare, a che costo e in quanto tempo, per far sì che il tempo di percorrenza tra tra Pescara e Roma si riduca ad appena a 2 ore 40 minuti, da Pescara a Sulmona a circa 50 minuti, da Avezzano a Roma a circa 50 minuti. La metà di quello che occorre ora. Grazie al raddoppio della linea, tagli in galleria del tracciato attuale, l'incremento della velocità dei treni.

Una ferrovia veloce, finora ancora sulla carta, che però già accende gli animi nel mondo politico. In Abruzzo infatti esiste un progetto dai costi anch'essi notevolissimi che punta a velocizzare il collegamento ferroviario tra Roma e L'Aquila passando più a nord, con una nova tratta tra Scoppito, ad ovest del capoluogo fino a Passo Corese, e verso est, potenziando il tratto tra il capoluogo e Sulmona.

Ipotesi vista con il fumo negli occhi nella Marsica, tanto che a fine marzo al comune di Avezzano è stata approvata una mozione che ha ribadito che questa infrastruttura rappresenta per il territorio la priorità delle priorità, anche perché funzionale all'ancora più grande progetto di realizzazione del corridoio adriatico, tra il porto di Civitavecchia a quello di Ortona in provincia di Chieti.

E non senza ragionevoli argomenti si ritiene che il percorso L'Aquila- Passo Corese non è complementare, ma antagonista

rispetto alla Roma-Avezzano. Visto che è a dir poco improbabile che il governo possa finanziare entrambi gli interventi.

Nello studio di perfettibilità, per quel che riguarda il capoluogo d'Abruzzo, si prevede solo "la possibilità di creare collegamenti L'Aquila-Roma veloci mediante un servizio misto bus autostradale-treno con interscambio a Carsoli". Inoltre L'Aquila godrebbe di un avvicinamento a Pescara, grazie al potenziamento del tratto da Sulmona in poi.

A mettere in discussione però l'infrastruttura abruzzese, la cui priorità nel Recovery plan è solo stata annunciata, è l'attivismo delle Marche che puntano a far realizzare il corridoio Adriatico tra Civitavecchia e Ancona, tagliando fuori del tutto l'Abruzzo. A perorare la causa è stato nei giorni scorsi Antonio Tajani, vicepresidente e coordinatore nazionale di Forza Italia, provocando veementi reazioni in Abruzzo, con il presidente della Regione, Marco Marsilio, di Fratelli d'Italia, silente.

Il capogruppo Pd in Consiglio Regionale Silvio Paolucci ha chiesto pertanto la convocazione di un consiglio regionale straordinario sul "rischio concreto che il corridoio europeo bypassi i nostri porti ed infrastrutture" e chiedendo "una azione forte che raduni la politica e le istituzioni, ma soprattutto coinvolga le 16 sigle che rappresentano associazioni di datoriali, di categoria e sindacati".

Venendo dunque a illustrare nel dettaglio il documento di pre-fattibilità tecnico-economico, lo scopo viene indicato nella necessità di "velocizzare il collegamento lungo l'intero asse transappenninico, con tempi di percorrenza Pescara-Roma nell'ordine delle due ore o poco meno, tempi Avezzano-Roma compatibili con il pendolarismo quotidiano (inferiori all'ora) e servizio alle principali località lungo il tragitto. Il servizio veloce individuato potrà avere frequenze fino a un treno all'ora per direzione".

IL TRATTO ROMA-AVEZZANO

L'obiettivo è ridurre, nel primo tratto, il tempo di percorrenza tra la Capitale e Avezzano da 2 ore a soli 50 minuti.

Tra le ipotesi, si legge nella corposa relazione, c'era quella di realizzare una nuova linea ferroviaria in uscita dall'area urbana di Roma, ma "data l'antropizzazione del quadrante in questione, presenta vincoli insormontabili, a meno di non voler sostenere costi improponibili".

Esclusa, per ragioni economiche e tecniche, anche l'ipotesi di una nuova linea da Lunghezza fino a Guidonia, bypassando Tivoli, per ricongiungersi poi sulla linea esistente, nella stazione di Vicovaro.

Bocciata infine l'ipotesi di una nuova ferrovia più a sud, da Lunghezza a Vicovaro, lunga 29 chilometri, che avrebbe messo fuori gioco il tortuoso "gomito" che passa attualmente a Tivoli.

Non resta dunque che utilizzare un tratto della ferrovia Roma-Napoli verso sud, con interconnessione in direzione dell'Abruzzo dopo circa 20 chilometri, da cui partirà una nuova ferrovia, in un territorio non particolarmente montuoso che toccherà San Gregorio di Sassola e Castel Madama, per ricongiungersi al tratto esistente alla stazione di Mandela.

In questo modo, rispetto alla situazione attuale, la lunghezza del percorso da Roma Termini si ridurrà di circa 10 chilometri.

Secondo step riguarda dunque il tratto da Mandela ad Avezzano, e lo studio di pre-fattibilità prevede la realizzazione di una nuova tratta di 30 chilometri, da Mandela a Tagliacozzo, passando per Carsoli, bypassando l'attuale tratta che tocca Oricola e Arsoli.

A Carsoli andrà realizzata una nuova fermata chiamata "Carsoli AV", a sud del paese, e che dista circa 2,5 chilometri dal casello autostradale della A24, essendo a questo collegata dalla viabilità locale, eventualmente da potenziare. In funzione dello scambio auto-treno a vantaggio dell'Aquila.

Andranno poi realizzate tre gallerie, di lunghezza rispettivamente pari a 12, 1,4 e 9,8 chilometri.

Infine da Tagliacozzo ad Avezzano sarà realizzato un raddoppio in affiancamento della linea esistente, di lunghezza pari a circa 15 chilometri.

Ed ecco dunque i costi e le tempistiche.

per il tratto Roma-Mandela dovranno essere spesi 1,1 miliardi, per il tratto Mandela- Tagliacozzo 1,5 miliardi, e per la Tagliacozzo-Avezzano 250 milioni di euro.

In totale 2.8 miliardi, per un costo di 42 milioni di euro a chilometro.

I tempi ovviamente non saranno brevi, e lo studio di pre-fattibilità li stabilisce in 7 anni per la Roma-Mandela, in 7,5 anni per la Mandela-Tagliacozzo e in 4,5 anni per la Tagliacozzo-Avezzano.

Ma questo solo per la realizzazione dell'opera, che potrà comunque procedere in contemporanea in tutti e tre i lotti. Per quanto riguarda i tempi di approvazione dell'iter autorizzativo e per l'affidamento, si calcolano altri 5 anni, "vista la dimensione dell'investimento e stante l'attuale normativa".

IL TRATTO AVEZZANO- INTERPORTO DI MANOPPELLO

Proseguendo oltre, lo studio di pre-fattibilità non contempla innanzitutto il tratto tra Sulmona e Avezzano, rimandando ad un progetto del 2008, come si vedrà qui di seguito.

Lo sviluppo totale dell'intervento sarà in questo tratto di a 42,3 chilometri, con una diminuzione rispetto all'attuale di circa 6 chilometri, essendo infatti di 50 chilometri.

L'intervento viene suddiviso in quattro lotti: Sulmona-Pratola Peligna, Pratola Peligna-Scafa, Scafa-Manoppello e Manoppello-Interporto.

Previsto il potenziamento delle stazione di Scafa e Manoppello e la realizzazione di una nuova stazione a Torre de' Passeri.

Tra Sulmona e Pratola è previsto il raddoppio della linea, per circa 5,4 circa. Il nuovo tracciato parte dalla stazione di Sulmona con un primo tratto in affiancamento per 2,5 chilometri, rispetto alla vecchia linea, "per non interferire con la costruenda bretella di collegamento con la linea per L'Aquila". Poi si tirerà dritto per gli altri 2,5 chilometri fino a Pratola, dove i treni potranno viaggiare a 160 chilometri orari, rispetto alla velocità massima consentita nella tratta esistente di 90 chilometri orari.

Il tratto tra Pratola e Scafa, ovvero tra la conca peligna e la val Pescara prevede infatti la realizzazione di una nuova ferrovia di 25,4 chilometri, con velocità in alcuni tratti fino a 160 chilometri orari.

Il nuovo tracciato parte dalla stazione di Pratola Peligna in affiancamento alla ferrovia esistente per circa 2,8 chilometri, prosegue in variante nel tratto centrale per oltre 17,7 chilometri bypassando completamente Popoli e Bussi, bucando con due gallerie di 9,8 chilometri e 1,4 chilometri il monte Rotondo che sovrasta Roccacasale, per arrivare molto più velocemente a Scafa.

La realizzazione della galleria, però già incontra fortissime resistenze sul fronte ambientalista

Procedendo oltre, per effetto della variante di tracciato Pratola Peligna-Scafa si renderà necessario ricollocare la stazione di Torre dei Passeri a circa 300 metri dall'esistente.

Previsto un raddoppio della linea per circa 7 chilometri anche tra Scafa e Manoppello, con velocità di 169 chilometri orari. Questo rispetto al tracciato attuale più a nord che passa per Alanno. Nel tracciato in variante è previsto un viadotto di 1,2 chilometri, e tratti in galleria per un totale di 2,1 chilometri.

Infine ci sarà il raddoppio della linea anche tra Manoppello e l'interporto, per circa circa 4,5 chilometri, che si svilupperà interamente in affiancamento rispetto al tracciato attuale.

Dall'interporto a Pescara, passando per Chieti scalo, lo studio di pre-fattibilità rimanda al progetto esistente iter avanzato, e in parte in realizzazione, che prevede anche qui il raddoppio della linea, per un costo di 602 milioni di euro, di cui finanziati 352 milioni di euro.

La stima del costo del tratto abruzzese della nuova Roma-Pescara viene stimato in 1,4 miliardi, ovvero 33 milioni di euro a chilometro. Così ripartiti nei singoli lotti: Sulmona-Pratola Peligna 140 milioni, Pratola Peligna-Scafa 930 milioni di euro, Scafa-Manoppello 230 milioni, Manoppello-interporto, 100 milioni.

Aggiungendo anche il tratto già in fase parzialmente di realizzazione tra l'iterporto e Pescara, da 602 milioni di euro, il costo complessivo della velocizzazione della Pescara Roma, consterà 6 miliardi e 564 milioni di euro.

Attualmente sono a disposizione solo i 352 milioni dell'interporto-Pescara, più 12 milioni per la bretella in fase di realizzazione a Sulmona. Restano 6,2 miliardi da reperire.

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione della tratta abruzzese lo studio stima 4 anni per la Sulmona-Pratola Peligna, 7,5

anni per la Pratola Peligna-Scafa, 5 anni per la Scafa-Manoppello
4 anni per la Manoppello-Interporto. Anche in questo caso vanno aggiunti per le progettazioni definitive, l'iter autorizzativo e l'affidamento, non meno di 5 anni.

IN SOSPESO IL TRATTO AVEZZANO-SULMONA

Dal conto dei costi e dalla progettazione di massima manca il tratto che va da Avezzano a Sulmona, attualmente uno dei più tortuosi, visto che si inerpica sulle montagne del Sirente, passando per Celano, Collarmele, Pescina, Cocullo, Goriano Sicoli, Prezza e Anversa, con un tracciato a lenta percorrenza e con forti dislivelli.

Già partire dal 2008 si era ipotizzato pertanto un drastico taglio da Celano a Bugnara, e con una nuova ferrovia con velocità di 140 chilometri orari di oltre 32 chilometri, quasi la metà del tracciato attuale, di cui con ben 14 chilometri di galleria sotto il monte Grande, che sovrasta Pescina e poi subito dopo Anversa, per altri 3 chilometri di galleria.

Un intervento dal costo di ben 1,7 miliardi di euro, e con tempi di realizzazione di quasi 8 anni.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli