

## MOBILITÀ

## Rieti-Roma, in un'ora? Il treno che verrà

di GIOVANNI TAGLIAPIETRA

Oggi il capoluogo è isolato. Ma c'è un progetto da 16 milioni di euro. E si può realizzare in un anno e mezzo. Parola del presidente Melilli.

a pagina 52

Il presidente Melilli ci riprova

# «Rieti-Roma senza fermate? Si può fare»

Oggi il capoluogo è isolato. Ma c'è un progetto da 16 milioni di euro. E si può realizzare in un anno e mezzo

### III GIOVANNI TAGLIAPIETRA

■ ■ ■ Il treno dei desideri, cantava Celentano. Forse si riferiva già a quei tempi alla ferrovia di Rieti, dove appunto il treno c'è ma manca il collegamento con la Capitale. Non è certo una questione da poco. Dovrebbe essere un fatto di civiltà. Fabio Melilli, presidente della provincia reatina, torna alla carica su due questioni: il treno per Roma e il raddoppio della Salara. E ricorda che è stata "liberata" la tratta dell'Alta Velocità tra Orte e Roma e dunque ci sarebbero a disposizione più tratte rispetto al passato per far viaggiare altri treni. L'idea, semplice e geniale, già proposta alla vecchia Giunta e rimasta inascoltata, nasce da qui. Andiamo per punti. Il tratto l'Aquila-Rieti-Terni, non elettrificato, è in gestione alla Regione Lazio che lo appalta a Ferrovie Italiane, attraverso il contratto di servizio, la quale a sua volta lo subappalta a Ferrovie Umbre, la società pubblica regionale. «L'accordo, ovviamente tra gentiluomini, fu

preso - spiega Melilli - con l'assessore ai trasporti, Mascio (assessore uscente alle ultime regionali del marzo 2010, ndr) il quale ci aveva dato la disponibilità della sua Regione - qualora avesse ricevuto un subappalto annuale di media durata di almeno 6 anni per la gestione di quella tratta ferroviaria - ad investire 8 milioni di euro per acquistare una coppia di treni in versione diesel che ci consentirebbe di arrivare a Roma in un'ora e 5 minuti».

In concreto si tratterebbe di un treno diretto Rieti-Terni-Orte-Roma, senza fermate e, soprattutto, senza cambio di biglietto. Perché se oggi un reatino vuole andare a Roma prendendo l'Intercity a Orte sceglie il gioco dell'oca. Deve andare prima a Terni a prendere il treno per Orte e quindi sperare nella coincidenza con il treno superelevato che porta alla capi-

tale. Ma deve anche premunirsi di prenotazione obbligatoria per poter salire sull'intercity quella tipologia ferroviaria. Insomma, una vera e propria odissea. «Ecco perché - incalza il presidente della provincia di Rieti - abbiamo chiesto alla Regione Lazio - e verificato con Trenitalia - la possibilità di subappaltare Ferrovie Umbre.

Prima delle elezioni (regionali di marzo, ndr) è stato firmato il contratto con le Ferrovie. Quel contratto di servizio che in questi giorni il nuovo assessore regionale alla Mobilità (Lollobrigida, ndr) dice di voler rivedere».

In altri termini "rivedere" potrebbe significare "annullare". E' la solita storia. Quando la Giunta cambia colore e bandiera chi vince le elezioni se di segno opposto in genere rivoluziona tutto. Un po' per dare un segnale di discontinuità, un po' per rispettare programmi e pro-

messe fatte ai cittadini durante la campagna elettorale. E se invece si trattasse di un buon progetto quello esposto da Melilli? «Si tratterebbe - dice - di convocare una riunione tra Regione Lazio, Ferrovie Umbre e Trenitalia e chiudere un accordo con il quale Ferrovie Umbre si impegna a comprare la prima coppia di treni e la Regione Lazio la seconda coppia. Teniamo presente che i treni per essere messi in produzione hanno bisogno di 18 mesi di tempo. E co-

ndare un accordo con il quale Ferrovie Umbre si impegna a comprare la prima coppia di treni e la Regione Lazio la seconda coppia. Teniamo presente che i treni per essere messi in produzione hanno bisogno di 18 mesi di tempo. E co-



sì in solo un anno e mezzo potremmo avere una linea diretta senza fermate che congiunge Rieti a Roma». La storia della costruzione ex novo della rete è abbastanza deprimente. Fin dal 2001 il Cipe aveva inserito la ferrovia Roma-Rieti tra i suoi interventi per renderla finanziabile. Furono infatti stanziati i primi 90 milioni di euro per il tratto cantierabile Roma- Osteria Nuova e poi tutto finì nel dimenticatoio. Per riprendere seriamente il discorso sulla costruzione della tratta sul piatto dovrebbe arrivare non meno di 1 miliardo di euro. La Salaria invece è rientrata nel piano delle opere prioritarie della Regione della ex giunta Marrazzo. «E' stato redatto il progetto preliminare da parte dell'Anas seguendo le procedure della Legge Obiettivo e ho fatto in modo di verificarlo e renderlo aderente alle normative d'impatto ambientale con i sindaci dei Comuni interessati - sostiene Melilli - Ora il progetto è in attesa che l'Anas costruisca quello definitivo». Nel frattempo la Regione aveva stanziato 60 milioni di euro. Soldi attualmente fermi in attesa del progetto definitivo da parte dell'Anas e dei finanziamenti aggiuntivi del Cipe perché anche quest'opera, in buona sostanza, costa un miliardo di euro. La differenza con la ferrovia? «Il raddoppio della Salaria può essere fatta a strati, non c'è problema». Come dargli torto?