



coperte grazie alla vendita da parte di Ferrovie italiane di sei lotti non più funzionali all'uso ferroviario, il primo dei quali (7.300 metri quadri) è stato già ceduto per 73 milioni a Bnp Paribas, che lo userà per costruire la nuova sede nazionale di Bnl. Il sindaco Gianni Alemanno ha ricordato che questa è l'occasione anche per «riqualificare l'area antistante la stazione», a partire dalla demolizione di parte della tangenziale: «contiamo di bandire la gara a fine anno», ha detto, precisando che per questo ci sono 5,4 milioni nei fondi di Roma Capitale. «Da oggi Tiburtina è una stazione all'altezza della capitale», ha detto il presidente della Regione Lazio Renata Polverini. Il presidente della Provincia Nicola Zingaretti ha sottolineato «il segno della forza di ciò che è stato il riformismo romano».

INAUGURAZIONE E PROTESTE

L'inaugurazione è avvenuta in un clima blindato. Presenza massiccia delle forze dell'ordine a molte centinaia di metri dalla stazione per impedire ai manifestanti di avvicinarsi. Non sono mancati fischi e contestazioni contro i politici da parte di un centinaio di dipendenti dei servizi ferroviari notturni, che manifestavano contro il licenziamento, ai quali si sono aggiunti anche espo-

Recupero urbano

L'area sarà recuperata con la demolizione della tangenziale

nenti No Tav e alcuni parenti delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio. In diverse occasioni i manifestanti hanno provato a superare gli sbarramenti di polizia, senza riuscirci. Poi si sono allontanati in direzione dell'università. «A un gruppo di una ventina di familiari delle vittime della strage di Viareggio - denuncia la senatrice del Pd Manuela Granaiola - è stato impedito di manifestare davanti alla stazione Tiburtina. Sono stati fermati da una barriera di forze dell'ordine in assetto di guerra, con manganelli scudi e quant'altro». ♦

IN 500 PER ANTONINI

500 persone hanno partecipato al presidio organizzato a Viareggio per chiedere il reintegro di Riccardo Antonini, il ferroviere-consulente della Cgil nell'inchiesta sulla strage di Viareggio.

«Incontrerò Passera, più soldi per i pendolari»

**Mauro Moretti: «Per il servizio universale abbiamo pronto un miliardo, ma le Regioni non hanno soldi. Io a Finmeccanica? Sto bene qui»
E su Wagon Lits: «Lo Stato aiuti i lavoratori, non c'è solo Termini Imerese»**

Il colloquio

M.FR.
ROMA

Mauro Moretti conclude la sua mattinata campale alla nuova stazione Tiburtina conversando amabilmente con il professor Giuseppe Campos Venuti al tavolo della nuvola sospesa riservata ai clienti Trenitalia.

È un Moretti diverso da quello di qualche mese fa. La sua proverbiale spigolosità si è smussata e l'Ingegnere risponde con pazienza anche alle domande più scomode. Come quella sulla ex Wagon Lits, l'azienda che si occupa dei servizi di accompagnamento notte, i cui lavoratori stanno protestando da mesi per la fine dell'appalto che rischia di far perdere il posto a centinaia di loro, tanto che proprio ieri i sindacati hanno proclamato unitariamente un altro sciopero di 24 ore dalle 21 di giovedì 1 dicembre alla stessa ora di venerdì. «Capisco la loro protesta. Ma noi stiamo solo applicando le regole europee sulle gare per questo tipo di servizio, gare che prevedono che il servizio sia limitato alla sola notte, diversamente da adesso con i treni espressi che girano anche di giorno. Credo che anche questi lavoratori abbiano diritto agli ammortizzatori sociali. Non c'è solo Termini Imerese: ci sono altre realtà industriali che devono essere considerate. Il ministero del Welfare può lavorare anche per questo. Noi ci impegniamo a porre il problema, ma non possiamo risolverlo».

Altro argomento di polemica: il taglio dei treni regionali, soprattutto al Sud. Anche su questo l'ad di Fs replica con calma: «Non è vero che stiamo solo tagliando. Il servizio universale deve essere finanziato da Stato e Regioni: noi siamo prontissimi a fare tutti i treni regionali possibili, abbiamo un bando da un miliardo per costruire nuovi treni, ma se le Regioni non hanno soldi, non possiamo finanziar-

Chi è
Guida il gruppo dal 2006



Mauro Moretti entra in Ferrovie nel '78: da Vice Direttore Divisione Tecnologie e sviluppo di Sistema (dicembre 1991), ad amministratore delegato di Rfi (luglio 2001), ed infine, ad di Ferrovie dello Stato nel 2006. Dal 1986 al 1991 è stato segretario della Filt-Cgil.

Nuove stazioni
«Torino il prossimo giugno, Bologna fine 2012, Firenze nel 2016»

Mercato
«Saranno gli utenti a decidere se partire da qui o da Termini»

li da soli, deve essere il governo a darci un segnale».

D'altronde i rapporti con il nuovo governo si stanno intensificando. Anche con quel Corrado Passera che molti volevano in conflitto d'interessi per il ruolo di Banca Intesa nel capitale di Ntv, la concorrenza con cui Moretti si troverà a misurarsi fra qualche mese. «Con Passera ho scambiato qualche

battuta, abbiamo fissato un incontro anche se ancora non ce l'ha data», rivela Moretti. E al primo punto dell'incontro ci saranno «le risorse per il trasporto pendolare».

Che Moretti voglia continuare a fare il suo mestiere, lo conferma anche il suo commento alle voci che lo vorrebbero come possibile nuovo ingresso in Finmeccanica, alle prese con gli scandali. «Non mi vedrei nel cda, ho già tante belle cose così».

Ma oggi è il giorno di Tiburtina, «di una stazione inedita in Europa, costruita in soli tre anni, continuando a far circolare tutti i treni previsti, tutta in autofinanziamento grazie alla cessione di un terzo dei diritti dei terreni edificabili di proprietà del gruppo». Una stazione che dà il via al «grande piano di stazioni che cambieranno il modo di viaggiare in treno in tutta Italia: la prima sarà Torino Porta Susa fra pochi mesi, entro metà 2012 la parte Alta velocità a Bologna, entro l'anno tutta la stazione, così come Napoli Afragola e Reggio Emilia, mentre Firenze sarà l'ultima nell'estate 2016».

Una stazione che «ricuce due lembi di città, un ponte che riunisce il tessuto urbano tagliato dalla ferrovia. Quella fatta dall'architetto Desideri è una scelta all'avanguardia arricchita da corpi galleggianti funzionali che evidenziano la profondità della stazione con una scelta accurata dei materiali che garantiscono un equilibrio bioclimatico». Tiburtina come «la nuova porta urbana del sistema dell'alta velocità di Roma un grande scalo che deve integrare vari livelli e nodi trasportistici: il traffico privato con le auto, i treni regionali, le metropolitane e naturalmente l'alta velocità».

Il futuro è quindi l'Alta velocità con Tiburtina che non sarà «la stazione principale di Roma, ma una delle principali, perché Termini rimarrà importante e saranno gli utenti e il mercato a decidere quanti treni partiranno da qui e non da Termini». ♦