

INTERVISTA

Filippo Stinellis

Amministratore delegato Metro C

Il 2015 resta la nostra data obiettivo

«**I** ritardi sulla tabella di marcia non sono imputabili né a noi né al committente. E comunque, tenuto conto che i primi cantieri sono stati aperti a ottobre 2006, riuscire a mettere in pista il primo tratto di metropolitana nel 2011 è già un mezzo miracolo, considerati tutti i problemi ai quali abbiamo dovuto fare fronte». Filippo Stinellis, 45 anni, amministratore delegato della società Metro C scpa e Direttore centrale **ASTALDI spa**, rivendica con orgoglio i risultati ottenuti. E aggiunge: «La progettazione avanza in parallelo con gli studi sulla natura del sottosuolo e sui possibili impatti delle gallerie sotterranee. Ma contemporaneamente devono essere costruite le stazioni periferiche, assemblate le talpe meccaniche per scavare i tunnel, fatti partire gli ordini per l'acquisto dei treni. Malgrado la complessità dell'appalto siamo in grado ogni mese di produrre opere del valore di circa 25 milioni».

Ammetterà però che la consegna della stazione di San Giovanni, prevista nel 2013 anziché nel 2011, è un problema.

Quello di San Giovanni è un caso eccezionale, perché i rilievi della Soprintendenza archeologica ci hanno indotto ad approntare un'importante variante al progetto definitivo, che comporta l'abbassamento del tracciato.

Quella della tutela dei reperti archeologici è stata la spina nel fianco che ha pesato più di altri fattori sui ritardi?

I responsabili dell'archeologia fanno il loro dovere, ma i tempi dell'apparato ministeriale sono lunghi, anche per le competenze ripartite tra una pluralità di interlocutori, dalle varie Soprintendenze alla direzione generale del ministero dei Beni culturali. Inoltre, abbiamo scontato una serie di ritardi nella pubblicazione in Gazzetta Ufficiale delle delibere **Cipe** di approvazione dei progetti per le tratte periferiche, con slittamento a cascata dell'inizio dei lavori.

Cosa si aspetta dalla recente nomina, da parte del governo, del commissario straordinario per le metropolitane di Roma e Napoli?

Un'accelerazione della tempistica e un centro decisionale unico al quale fare riferimento.

A Roma non ci sono solo criticità archeologiche. A che punto sono i lavori del comitato tecnico scientifico creato per minimizzare l'impatto delle gallerie sugli edifici e i monumenti storici?

Si avviano alla conclusione tra San Giovanni-piazza Venezia, ossia nella tratta T3. Ed è chiaro che le risultanze, insieme a quelle delle indagini archeologiche, sono tenute nel dovuto conto in sede di progettazione definitiva. Per gli edifici storici è stato previsto un check-up straordinario, con l'intervento di professionisti di rilievo internazionale. Ma il monitoraggio è fatto comunque su tutti gli edifici interessati dallo scavo delle gallerie.

Che tempi ci sono per il progetto definitivo nelle tratte T3?

Contiamo di terminare a ottobre. A seguire ci saranno la Conferenza dei servizi indetta dal committente, il passaggio al **Cipe** con relativo stanziamento dei fondi, la progettazione esecutiva e l'apertura dei cantieri.

Ma la data del 2015 per la consegna di tutta l'opera chiave in mano è in discussione o no?

Quella resta la nostra data obiettivo, che cercheremo di rispettare.

Qual è il modello di metropolitana a cui vi siete ispirati?

La tecnologia è quella utilizzata dalla **Ansaldo** Trasporti Sistemi Ferroviari per costruire metropolitane all'avanguardia come quelle di Copenaghen, di Brescia e la nuova Linea 5 di Milano.

Perché la realizzazione della metro è stata suddivisa in tratte, con diversi tempi di entrata in funzione?

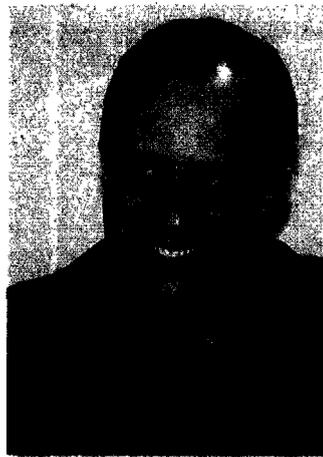
I lavori sono iniziati nelle

aree periferiche, dove le difficoltà di progettazione definitiva sono risultate minori per realizzare le stazioni e scavare le gallerie.

Da Giardinetti a Pantano la linea correrà in superficie. Una facilitazione per voi?

Beh, sì. In quel tratto, oltre a rifare le stazioni, basterà ristrutturare l'attuale tracciato della linea ferroviaria Roma-Pantano.

An. Ga.



Al vertice. Filippo Stinellis, a.d. della società Metro C scpa

«Contiamo di terminare a ottobre il progetto definitivo San Giovanni-Venezia»

«Siamo in grado di realizzare ogni mese opere del valore di 25 milioni di euro»