

L'Anas cambia strada

Basta incarichi extra ai dipendenti, chiuse le società poltronificio, niente più macrolotti dai tempi infiniti. La ricetta di Armani per risollevare l'azienda, senza imporre nuovi pedaggi. Mentre per il ponte sullo Stretto dice "ni"

colloquio con **Gianni Vittorio Armani** di **Gianfrancesco Turano**

S I TIMBRA IN ENTRATA e si timbra in uscita. Anche i dirigenti. Gli ospiti entrano con un badge e un foglio da controfirmare. «Prima c'era un viavai di gente varia e pittoresca che vagava per i corridoi. Timbro anch'io anche se credo di essere l'unico non assunto fra i manager di società pubbliche».

Gianni Vittorio Armani, nuovo presidente-amministratore delegato dell'Anas, ha un difetto e un pregio. Affronta i problemi attraverso gli slogan ma si sente obbligato a rispettarli. Sono entrambe caratteristiche tipiche di chi viene dalla consulenza. Gente, detto senza offesa, abituata a legare l'asino dove vuole il committente.

I committenti in questo caso sono Matteo Renzi, autore della nomina di Armani dopo il lungo regno di Pietro Ciucci, e Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture che ha sostituito il dimissionario Maurizio Lupi in marzo. Il mandato del governo è preciso: basta con le opere faraoniche, basta con i contratti generali, basta con il project financing, basta incomplete, basta con una società formalmente privata che grava sui conti dell'amministrazione pubblica. E magari basta con una storia di corruzione che ha avuto il suo ultimo capitolo il 30 settembre scorso, con gli arresti dei vertici dell'Anas in Toscana.

«Sono rimasto colpito dall'inchiesta», dice Armani nel corso del suo colloquio con "l'Espresso". «Dai processi di audit interno non era emerso nulla, segno che l'azienda non ha i mezzi per intercettare questi comportamenti. Ma ho subito sostituito gli indagati, imporrò le rotazioni e vedrò se troncò il rapporto di lavoro».

ANAS PRIDE

«Bisogna restituire una missione industriale all'Anas e riequilibrare il rap-

porto fra azienda e dipendenti».

Lo slogan numero uno non è il più semplice da realizzare. Il leviatano Anas vive da anni su ritocchi e bonus che, soprattutto per i dirigenti, sono diventati da variabili a costanti. Come ringraziamento, la società ha un contenzioso interno mostruoso. Circa 150 sui 196 dirigenti in organico hanno fatto causa al datore di lavoro per chiedere gli scatti di anzianità bloccati nel 2013 dal governo Monti.

«Mi sembra una situazione anomala», dice Armani. «Se un dirigente va in causa con la sua azienda, dovrebbe prima dimettersi».

Gli extra come i collaudi, le direzioni lavori, i gettoni da amministratori delle società collegate, sono stati aboliti. «Alla fine, era una cessione di responsabilità che l'azienda vuole riprendersi, a tutela degli stessi dipendenti».



Cantiere sulla Salerno-Reggio Calabria. Sopra: Gianni Vittorio Armani



IL VIADOTTO CROLLATO IN SICILIA SUBITO DOPO L'INAUGURAZIONE? C'È STATA UN'EPIDEMIA DI NASTRITE

La chiusa è renziana: «Chi è scontento se ne farà una ragione». Finora l'unico manager in uscita è Fabrizio Averardi Ripari di **Anas** international, indagato nell'inchiesta fiorentina che ha portato alle dimissioni di Lupi. La sua funzione di direttore generale, in un'azienda da 20 milioni di ricavi che ha già un amministratore delegato, è stata soppressa.

La stessa fine ha fatto **Anas** tv, canale tematico ad alto costo e bassa audience voluto da Ciucci.

Nel settore dimissioni rientra il poltronificio in compartecipazione con le Regioni. Sono in chiusura Cap (Piemonte), Centralia (Toscana, Marche, Umbria) e **Autostrada del Molise**. La **Quadrilatero Umbria-Marche**, afflitta da problemi pesanti nella progettazione delle gallerie, sarà incorporata in **Anas**. Le società con Lombardia, Veneto e Lazio finiranno in mano al ministero di Delrio.

SBLOCCA ITALIA A CHI?

Altro giro, altro slogan: manutenzione, potenziamento, completamento. Basta prendere atto dell'impossibilità a spendere e il gioco è fatto.

La Salerno-Reggio Calabria? «Il terzo macrolotto può essere l'ultimo. Il resto del tracciato, quei circa 40 chilometri ancora da rifare, richiede una manutenzione importante ma non sarà rifatto ex novo». Anche la statale 106 Reggio Calabria-Taranto, un ipotetico investimento da 6,5 miliardi di euro, seguirà lo stesso trattamento: «Vogliamo mettere in sicurezza con la manutenzione straordinaria i tratti che ne hanno più bisogno e vogliamo farlo in tempi umani con un impatto ambientale ridotto al minimo. Non si può chiedere a regioni come la Calabria di chiudere aeroporti e ospedali se poi mancano le strade per collegare i poli esistenti».

Il binomio tra austerità finanziaria e virtù ecologica è ferale per i destini della Orte-Mestre, l'autostrada da 13 miliardi di euro in project financing sponsorizzata dall'ex eurodeputato Ncd Vito Bonsignore e dal suo spin doctor Alberto Mario Zamorani, ex manager statale nella Prima Repubblica.

«Spero di fare la Orte-Mestre in manutenzione straordinaria. Con la prospettiva del project financing il tracciato è stato quasi abbandonato perché tanto poi sarebbe andato alla società di Bonsignore per la nuova autostrada. Penso a un piano quinquennale da 2 miliardi di euro con lavori frammentati sul modello già applicato al Grande raccordo anulare di Roma (Gra)».

È vero che in questo modo lo Sblocca Italia finisce per assomigliare al suo contrario, almeno agli occhi dei costruttori. Dal lato del cittadino, che sia in versione utente o contribuente, c'è la promessa di non aggiungere pedaggi né

sulla Salerno-Reggio né sul Gra, che pure muove 180 mila veicoli al giorno.

«I caselli costano», dice Armani, «sono mal visti e hanno un ritorno solo sulle strade con traffico costante. Preferiamo che si paghi il servizio a rete, come si fa con acqua, gas ed elettricità».

PONTE NO, PONTE NI

Parlando di incompiute, il caso di scuola è il **ponte sullo Stretto** talmente incompiuto che non è stato nemmeno incominciato. Sommerso e salvato infinite volte, è stato riesumato a sorpresa dagli alfaniani a fine settembre. Una boutade?

«Per me sì», dice Armani che attraverso **Anas** è azionista di maggioranza della Stretto di Messina, in liquidazione. «Le priorità del ministro sono altre. Si può riparlare del ponte ma non

possiamo rischiare di ripartire e poi rifermarci una volta ancora. Deve essere un progetto-paese, non un progetto politico che può cambiare se cambia il governo».

Lo slogan di un Armani «ni ponte» è: valutiamo bene costi e benefici. Qualcuno, in realtà, se ne sta già occupando. È il tribunale che dovrà decidere il risarcimento al general contractor Eurolink, il consorzio a guida Impregilo che ha vinto la gara per realizzare l'opera, e alla statunitense Parsons, titolare del project management.

Dei 700 milioni chiesti da Eurolink e dei 90 milioni di Parsons **L'Anas** conta di sborsarne in tutto un centinaio. «Una cifra che le risorse aziendali possono coprire».

Il fronte del ponte non è l'unica grana **dell'Anas** in Sicilia, dopo una serie di crolli e smottamenti che hanno pregiudicato in modo grave l'intero sistema viario regionale.

«Il controllo del rischio idrogeologico è in mano alla regione», sottolinea Armani. «Con Delrio stiamo valutando un modello per cui il gestore faccia anche il monitoraggio e, in caso, intervenga in danno del responsabile». Che può essere il governatore Rosario Crocetta o l'appaltatore, come nel caso del viadotto Scorciavacche, smottato lo scorso Natale una settimana dopo l'inaugurazione accelerata su pressioni **dell'Anas**.

«Non c'entrano gli incentivi ai dirigenti **Anas**. Era l'inaugurazione tanto per inaugurare: un'epidemia di "nastrite"».

Armani cerca altre vie verso il consenso. «Dobbiamo essere giudicati in base alla nostra capacità di fare belle strade e non per gli obiettivi di spesa che hanno spesso portato ad appalti affrettati per paura di perdere i fondi».

L'obiettivo è chiaro ma dovrà essere raggiunto con la squadra che Armani ha avuto in eredità, senza grandi possibilità di calciomercato. Fino a che punto i marpioni dello spogliatoio seguiranno il nuovo mister? Se non hanno scelta, anche fino in fondo. ■



Il ministro delle infrastrutture
Graziano Delrio