



Accedi

Registrati

ricerca...

cerca in First

FIRSTonline

Finanza Imprese Risparmio Scenari Tecnologie

 Presidente
Ernesto Auci
 Direttore Responsabile
Franco Locatelli


novembre

16

Home

Cover

Sezioni

Servizi

Agenda

Filo Diretto



di Ernesto Auci

15/11/2015 07:22

Tweet



OK NO

INTERVISTE DEL WEEK END - Armani: "Fuori l'Anas dalla Pubblica amministrazione"

INTERVISTA A GIANNI ARMANI, presidente e ad di Anas - "Stiamo collaborando pienamente con la magistratura per far venire fuori, se esistono, tutti gli episodi di malcostume ma Anas deve voltare pagina e diventare una vera azienda, uscendo dallo stretto perimetro della Pa" - Dai tormenti della Salerno-Reggio C. all'emergenza Sicilia - Le priorità di oggi

Tag >

anas

armani

pubblica-amministrazione



"L'ANAS deve diventare una vera azienda, valutata sulla qualità della gestione e remunerata sui risultati raggiunti. Bisogna uscire dallo stretto perimetro della Pubblica Amministrazione, e quindi in autonomia poter valutare le tante persone brave che ci lavorano e ripulire invece tutti gli anfratti da quanti non meritano o addirittura cedono a pratiche di corruzione".

Gianni Armani è presidente ed amministratore delegato di ANAS da quasi cinque mesi ma ha già proposto una nuova strategia per trasformare l'ANAS in un efficiente strumento capace di gestire al meglio la rete stradale ed autostradale di sua pertinenza, portando benefici sia alla competitività del sistema economico, sia all'efficacia di una razionale politica di investimenti pubblici, indispensabili, specie in periodi di bassa congiuntura.

FIRSTonline - L' ANAS però è stata scossa negli ultimi tempi da vari scandali. Questa primavera è crollato un viadotto sulla Palermo-Catania, cosa che peraltro ha accelerato il ricambio al vertice, poi, recentemente è emerso lo scandalo della corruzione di una dirigente che ha gettato nel discredito un po' tutto il modo di operare dell'azienda.

ARMANI - "Noi stiamo collaborando pienamente con la Magistratura per far venir fuori, se esistono, tutti gli episodi di malcostume. Ma d'altra parte appare chiaro che se una dirigente del settore amministrativo poteva esercitare quel potere verso i fornitori, c'è al fondo un cattivo funzionamento dell'organizzazione. In altre parole questo ibrido tra Spa e Pa con procedure barocche e con una gestione non ancorata ai risultati, deve diventare una vera e propria azienda, certo di proprietà pubblica, ma che opera secondo le logiche dell'efficienza e del raggiungimento degli obiettivi".

FIRSTonline - Ma oggi come sono i rapporti con il Governo e con gli altri enti pubblici? E' giusto che siano i politici a stabilire le priorità negli investimenti da effettuare sul nostro sistema delle infrastrutture?

ARMANI - "Certo non si mette in discussione la necessità di un accordo di programma in cui il Governo detta le linee strategiche da seguire, e noi infatti abbiamo stipulato un nuovo accordo di programma lo scorso agosto. Ma poi non si può per ogni opera andare alla ricerca di mezzi finanziari, essere costretti a chiedere continuamente alle più varie istituzioni le autorizzazioni necessarie per iniziare un lavoro o fare un appalto. Tutti questi continui passaggi burocratici finiscono per rendere opaco il processo e per occultare le responsabilità. Non solo ma questo meccanismo espone l'azienda alle più svariate pressioni politiche, per cui anche il personale è stato spesso gestito sulla base dei padrinaggi e non delle capacità professionali. Insomma la struttura non può funzionare se è costretta a bussare ai vari uffici con il cappello in mano per avere i fondi necessari a fare quello che il Governo ha indicato di fare".

FIRSTonline - Quindi ci vorrebbe autonomia finanziaria per consentire una elasticità di gestione all'azienda che potrebbe anche indebitarsi sul mercato in quanto il suo debito non sarebbe calcolato nel debito pubblico?

loading...

News

Ultime

Più lette
FIRSTPiù lette
Altre

16 novembre 2015 - 14:38

Marine Le Pen: stop immediato a ingre...

di Askanews

16 novembre 2015 - 14:15

Molenbeek: conclusa operazione di pol...

di Askanews

16 novembre 2015 - 14:02

In nuovo video Isis minaccia di attac...

di Askanews

16 novembre 2015 - 13:58

Molenbeek, Belgio: centro neuralgico ...

di Askanews

16 novembre 2015 - 13:48

Parigi, il minuto di silenzio tra gli...

di Askanews



[Link al Sito Web](#)

ARMANI - "Per uscire dai vincoli del debito pubblico bisogna avere introiti propri e non solo trasferimenti dal bilancio dello Stato. Io ho proposto un prelievo sulla benzina dato che sono gli automobilisti che usufruiscono delle strade, ma ci possono essere anche altri sistemi. Non si tratta di una ennesima addizionale ma di uno spostamento delle accise che oggi incassa lo Stato ad un prelievo diretto a favore dell'ANAS. In questo modo non ci sarebbe alcun aggravio per i cittadini, ma l'ANAS potrebbe contare su un introito autonomo con la possibilità quindi di gestire in piena autonomia i propri fondi, di indebitarsi sul mercato per accelerare l'esecuzione delle opere, ed anche per risolvere il pesante carico dei debiti pregressi verso fornitori che oggi superano il miliardo e mezzo di Euro".

FIRSTonline - L'ANAS potrebbe quindi gestire più rapidamente e con maggiore efficacia le opere. Ma quali opere, a suo parere, dovrebbero oggi avere la priorità?

ARMANI - "Credo che oggi il tessuto logistico italiano abbia una buona consistenza. La priorità andrebbe data alla manutenzione ed al completamento delle grandi direttrici, cioè delle opere spesso importanti, che sono state lasciate incompiute per mancanza di fondi o perché il politico di turno che era riuscito a farsi finanziare il primo tratto, è scomparso o è caduto in disgrazia. Di nuove strade non mi sembra ci sia molto bisogno. Vuole degli esempi? La Orte-Civitavecchia è stata costruita per metà. Sono stati spesi molti soldi, ma non arrivando al porto non serve a molto. Oppure la nuova Milano-Brescia che non è molto frequentata perché mancano gli ultimi venti chilometri che la collegano al capoluogo lombardo".

FIRSTonline - Si parla da anni della Orte-Mestre. Sarebbe utile?

ARMANI - "C'è già una superstrada che, con opportuni lavori di manutenzione, potrebbe essere più che adeguata alle necessità. Invece per inseguire il sogno di una nuova e grande autostrada, che costerebbe 10 miliardi, si sono trascurate le attività di manutenzione provocando disagio ai cittadini (che magari sono così indotti a chiedere la nuova autostrada). Insomma non vedo grandi necessità di fare nuove mega arterie. Quello che invece servirebbe è concentrare più risorse sulla manutenzione, che invece finora è stata molto trascurata. Prendiamo il caso della Sicilia. Lo smottamento del terreno probabilmente avrebbe potuto essere monitorato in tempo e quindi il crollo del viadotto evitato. Anche in seguito a quell'esperienza, ci siamo impegnati a creare un sistema di monitoraggio su tutta la rete, in modo da tenere sotto controllo i tanti punti critici del nostro dissestato territorio".

FIRSTonline - Quindi l'Anas come vera e propria azienda che gestisce la rete stradale italiana, ma che potrebbe anche svilupparsi. In che direzione?

ARMANI - "Da un lato vogliamo potenziare la nostra capacità di progettazione, già molto apprezzata, per avere opere pubbliche più belle, ma anche per poter mettere in gara d'appalto almeno il progetto definitivo, con vantaggi non solo economici, ma soprattutto sulla rapidità di esecuzione e sulla diminuzione degli eventuali contenziosi. Inoltre vogliamo sviluppare la nostra presenza all'estero dove siamo già consulenti di alcuni governi i Sud America e nei paesi del Golfo. E' una attività interessante e che può dare anche benefici alle nostre imprese che si trovano delle porte aperte".

FIRSTonline - In generale la possibilità di disporre di uno strumento meno burocratico e più efficiente, può giocare un ruolo nel sostenere la congiuntura nelle fasi basse del ciclo come l'attuale, e soprattutto come può aiutare il miglioramento della competitività di cui il sistema Italia sembra avere particolare bisogno?

ARMANI - "Negli ultimi anni per ridurre il deficit pubblico sono stati tagliati soprattutto gli investimenti. Con ANAS fuori dal perimetro pubblico è possibile svolgere una funzione anti recessiva potendo prendere a prestito del denaro a tassi molto bassi e quindi mantenendo elevato il volume degli investimenti. Ma soprattutto una vera azienda valutata in base alla qualità di quello che riesce a fare, potrebbe dare un grande contributo nel calcolo dei costi e dei benefici sistemici degli investimenti contribuendo quindi alla loro ottimizzazione, che in effetti è uno dei problemi del Paese".

FIRSTonline - Non per essere provocatorio, ma la Salerno-Reggio Calabria non mi sembra un buon esempio di corretta esecuzione delle opere.

ARMANI - "Quella autostrada è la dimostrazione di quanto il sistema attuale non funziona. Come si diceva all'inizio se i mezzi finanziari vengono assegnati con il contagocce, noi non possiamo fare gli appalti, e tutto viene sottoposto ad una contrattazione continua in cui si possono infiltrare tanti maleintenzionati. Ora noi abbiamo convenuto di completare tutte le opere maggiori entro il 2016 e soprattutto che, con gli stessi 800 milioni già stanziati, faremo tutte le manutenzioni necessarie negli ultimi 40 Km, senza bisogno di un rifacimento totale dato che si tratta di un percorso relativamente nuovo e che può essere reso più funzionante. Rispetto a quello che si era detto, in questo modo risparmieremo due miliardi. E soprattutto l' autostrada sarà resa pienamente fruibile tra pochi mesi. I soldi risparmiati li dedicheremo da subito a fare altre opere indispensabili, a partire da quelle necessarie per la Calabria, per migliorare la vita delle persone e l'efficienza del Paese".

ANNUNCI 4WNET



Rivelato!

Questo trucco sta facendo risparmiare una fortuna in Italia
[Scopri come](#)



Snello senza esercizi?

È già dimagrita e ne svela il segreto!
[medicreporter.com](#)



Obesità addominale?

Dimagrisci durante la settimana Basta 1 porzione a colazione
[medicreporter.com](#)