

L'uomo che... velocizza l'Italia



Bruno Amatucci

Roma ai primi di Ottobre: pioggia, manifestazioni degli studenti e, tanto per non farci mancare nulla, ci aggiungiamo lo sciopero dei mezzi pubblici.

Arriviamo con il motorino alla sede dell'ANAS per incontrare il nuovo Presidente e - al tempo stesso - Amministratore Delegato: passiamo a ringraziare il Responsabile Relazioni Esterne che ci ha aiutato a finalizzare l'intervista che segue e ci accompagna, con la Segretaria di Direzione, nella stanza dell'Ing. Armani.

Appare, a prima vista, molto più sobria rispetto a come la ricordavamo: nessun tappeto, nessun quadro; in compenso, una bellissima mappa delle strade ANAS, un computer e - sopra un mobile - dei grandi cavi in sezione.

Il Presidente ci viene incontro, ci saluta e ci fa accomodare.

La Scrittrice inglese Jane Austen vissuta alla fine del Settecento nelle "Letters" confessava: "Non voglio che la gente sia molto gentile: questo mi risparmia il disturbo di trovarle troppo di mio gusto". Non trovandoci d'accordo con lei, abbiamo modo di apprezzare la cortesia e i modi dell'Ingegnere che ci premettono di partire con la prima domanda, ovviamente dopo aver assaporato un buon caffè che nel frattempo si è materializzato dinanzi a noi.

Ci ricordiamo che l'ANAS ha più di 85 anni e chiediamo...

"Strade & Autostrade": "Quale ruolo prevede per ANAS nello sviluppo del nostro Paese?"

"Gianni Vittorio Armani": "ANAS è un patrimonio del nostro Paese, costituito sia dalla grande rete stradale e autostradale in gestione, di 25.000 km, sia dalle eccellenze tecniche in termini di risorse umane che lavorano nella nostra Azienda. Le nostre strade costituiscono gli itinerari nazionali più rilevanti, consentendo l'accesso alle città e collegando la viabilità secondaria alla rete autostradale e questa ai porti, alle stazioni e agli aeroporti, e rappre-

1. L'Ing. Gianni Vittorio Armani, Presidente e Amministratore Delegato di ANAS SpA

sentano una ricchezza da custodire e tutelare. Per poter garantire un viaggio sempre più sicuro, nel rispetto dei tempi programmati e comodo, occorre mantenerle in perfetta efficienza, elevando costantemente gli standard qualitativi e le dotazioni tecnologiche della rete. La crescita di un Paese procede di pari passo con quello delle sue infrastrutture sia fisiche che immateriali, dunque il primo compito che abbiamo noi come ANAS è quello di mantenere queste infrastrutture in perfetta efficienza. Le strategie di rilancio per ANAS passano attraverso l'autonomia finanziaria e la reinternalizzazione delle funzioni di progettazione e Direzione Lavori, delegate all'esterno con gli ultimi anni negli appalti a General Contractor".

"S&A": "Tra le principali incertezze di ANAS, viene spesso citata proprio l'autonomia finanziaria nei confronti dello Stato: è d'accordo con questa affermazione? Nel caso, ha già avuto la possibilità di identificare possibili soluzioni?"

"GVA": "Nel nostro prossimo futuro dobbiamo essere in grado di sviluppare un piano investimenti di medio/lungo termine che sia capace di incrementare la competitività del sistema produttivo e supportare lo sviluppo socio-economico del Paese. Un piano che dovrà poggiare sull'autonomia finanziaria senza pesare sulle casse dello Stato, per rendere ANAS una vera SpA, per renderla cioè finanziariamente autonoma non solo per la manutenzione ordinaria ma anche sotto il punto di vista degli investimenti. Il meccanismo che proponiamo è molto simile a quello già usato per l'elettricità o gli aeroporti. L'obiettivo è stabilire che debba essere girata dallo Stato alla Società una quota delle accise sulla benzina. Si tratterebbe di un introito legato all'effettivo utilizzo delle infra-



3. Gli interventi di manutenzione straordinaria previsti sulla rete

strutture stradali ma non sarebbe una spesa aggiuntiva per gli utenti. Sarebbe lo Stato a rinunciare a una quota degli incassi sulle accise, da girare ad **ANAS**. La proposta è quella di delegare all'Authority dei trasporti, soggetto indipendente, la definizione delle tariffe. Un'operazione che comunque sarà a costo zero per i Clienti stradali. Non parliamo di un pedaggio, ma di un modello estremamente efficiente che indirizza il costo su chi effettivamente utilizza le strade".

"Ho reinventato il passato per vedere la bellezza del futuro". Usiamo la frase scritta dal Poeta e Scrittore francese Louis Aragon come incipit per la prossima domanda...

"S&A": "Il Contratto di Programma 2015 permetterà di preservare il patrimonio viario esistente. Quali sono le novità rispetto al passato?"

"GVA": "Con il nuovo contratto di programma 2015, approvato lo scorso 6 Agosto dal CIPE, abbiamo introdotto per la prima volta, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli indicatori di performance che misurano la qualità dei servizi offerti da **ANAS** ai propri Clienti. Un contratto che rappresenta un fortissimo cambiamento, una vera e propria discontinuità rispetto al passato, perché pone al centro della nostra attività la manutenzione straordinaria della rete stradale e autostradale. Questo significa, in termini di numeri, che il 47% delle risorse, cioè 520 milioni di Euro su 1.115 milioni, e la quasi totalità degli interventi, 222 su 254, riguarderanno la manutenzione straordinaria. I vantaggi non saranno solo per chi guida, ma anche per il Paese. Parliamo di tempi di attivazione dimezzati per i lavori: dai tre ai sei mesi rispetto a uno-due anni per nuove opere. Una rapidità che genererà ricadute positive in termini di crescita economica e PIL.

L'impiego di risorse umane diverrà rapido insieme alle forniture e ai fatturati per le Imprese impegnate nei cantieri; infine, l'aumento della capacità trasportistica procederà di pari passo con l'au-



4. L'investimento in interventi suddivisi per macro-aree su tutto il territorio

mento del ciclo della vita dell'infrastruttura e con l'incremento della dotazione tecnologica degli impianti senza consumare il territorio e con un basso impatto ambientale".

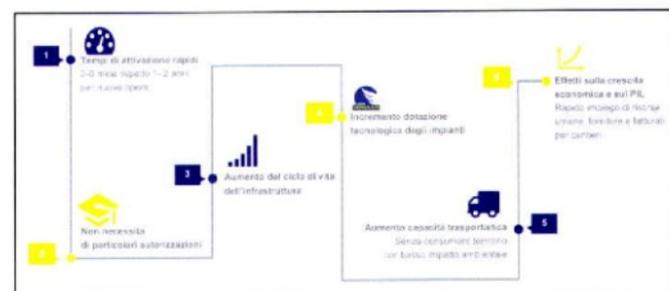
"S&A": "Oltre alla manutenzione dell'esistente, vi sono - e quali nel caso - progetti che devono avere priorità di investimento?"

"GVA": "Nel nostro piano pluriennale sono previsti 20 miliardi di Euro da oggi fino al 2019 di cui 8,2 miliardi di Euro saranno investiti in manutenzione straordinaria e potenziamento della rete esistente; 3,2 miliardi in nuove opere e 8,6 nel completamento degli itinerari. Il nostro piano punta al rafforzamento degli asset strategici già esistenti, al miglioramento degli accessi in città e alla strutturazione e al potenziamento dei collegamenti intermodali".

Suona il telefono cellulare del Presidente che, immancabilmente, riduce al silenzio; quindi continuiamo chiedendo...

"S&A": "Alcune opere di **ANAS** sono incompiute per contestazioni o inadempienze contrattuali, contenziosi che la soluzione General Contractor ha spesso acuito. Ritieni che il ricorso ai General Contractor sia ancora attuabile?"

"GVA": "Viste le criticità evidenziate dall'istituto del Contraente Generale, è intenzione di **ANAS** di non ricorrere a tali affidamenti, compatibilmente con quanto previsto dalla Normativa vigente, procedendo così verso una reinternalizzazione delle competenze tecniche. Questo significa che, per tutti gli affidamenti delle nuove opere, si tornerà alla figura del Direttore dei Lavori designato direttamente da **ANAS**, così come sarà rafforzata e potenziata la struttura tecnica di progettazione di **ANAS**, in modo da predisporre direttamente la progettazione definitiva e, nella maggior parte dei casi, anche quella esecutiva. Così sarà possibile gestire in modo



5. I benefici della manutenzione rispetto a nuove opere

coerente e omogeneo tutte le attività tecniche e progettuali, evitando approcci diversificati o eventualmente poco rigorosi, nell'ottica di ridurre la possibilità di dover intervenire con varianti in corso d'opera e di limitare quindi contenziosi con le Imprese e la conseguente lievitazione dei costi".

"S&A": "È prevista una verifica di tutte le opere in via di realizzazione al fine di sbloccare quelle che, per vari motivi, risultano non completate nei termini previsti?".

"GVA": "Sì, stiamo effettuando un monitoraggio approfondito di tutti i progetti e cantieri ANAS, proprio per accelerare le realizzazione delle opere ferme o per vari motivi bloccate".

Amiamo il Sud e d'estate utilizziamo la Salerno-Reggio Calabria: la domanda che segue nasce, dunque, spontanea...

"S&A": "Tra le Grandi Opere, il pensiero corre subito alla Salerno-Reggio Calabria ma anche alla E78, specialmente nel tratto umbro-marchigiano. Per quanto concerne la prima, è ancora plausibile pensare al completamento entro il 2016? Quali invece potrebbero essere le tempistiche per la piena percorribilità della seconda?".

"GVA": "Gli oltre 440 km della A3 Salerno-Reggio Calabria sono tutti a due corsie per senso di marcia (tre nel tratto campano tra Salerno e Sicignano), con standard autostradale. Con l'apertura della galleria Fossino, al confine tra Basilicata e Calabria, avvenuta a fine Luglio, sono state aperte al traffico tutte le tratte con lavori in completamento; allo stato attuale, quindi, il solo intervento in corso riguarda il Macrolotto comprendente il viadotto Italia. Faremo ogni sforzo per completare entro l'anno prossimo. Il traguardo raggiunto è molto importante e strategico per l'Italia e il Mezzogiorno.

Per quanto riguarda i 270 km dell'itinerario E78 Grosseto-Fano, ad oggi sono stati ultimati ed aperti al traffico 127 km, di cui 33 km nel tratto marchigiano, mentre 11,5 km sono interessati da lavori in corso, nell'ambito del tratto toscano (tra Grosseto e Siena). Con il contratto di programma 2015 abbiamo stanziato 237 milioni di Euro per la realizzazione di ulteriori 15 km circa, contigui all'intervento in esecuzione che, quindi, a breve potranno essere avviati.

Nel frattempo, stiamo anche studiando soluzioni alternative d'intervento per la rimanente parte del tracciato che consentano il potenziamento della viabilità già esistente, limitando i tratti da realizzarsi in variante in modo da contenere i costi, ma soprattutto i tempi di realizzazione e, quindi, di riconsegna al territorio di un'arteria funzionale".

"S&A": "Vi è sempre il problema dei contenziosi che rallentano le opere. Cosa può suggerire la Riforma degli Appalti per bloccare il contenzioso velleitario?".

"GVA": "Noi abbiamo proposto una riforma del Codice degli Appalti in dieci punti che va molto al di là di questo. Abbiamo proposto:

1. un potenziamento del sistema di garanzie a tutela dell'esecuzione dei contratti pubblici;
2. l'introduzione di un sistema di rating degli operatori economici gestito dall'ANAC e basato anche su criteri reputazionali;



6. Il viadotto Lontrano sulla A3 Salerno-Reggio Calabria

3. la revisione del sistema di qualificazione delle Imprese nel settore dei lavori pubblici al fine di garantire una selezione più rigorosa;
4. il potenziamento degli strumenti deflattivi del contenzioso;
5. l'introduzione di un sistema di rating delle stazioni appaltanti gestito dall'ANAC che tenga conto delle reali capacità organizzative e professionali nonché del numero e valore di contratti annualmente stipulati dalle stesse;
6. la limitazione delle responsabilità precontrattuali della Stazione Appaltante;
7. la valorizzazione della fase progettuale negli appalti pubblici;
8. limitazione per il Subappaltatore di ricorrere all'Istituto dell'avvalimento al fine di colmare la carenza, in proprio, dei requisiti;
9. la limitazione dell'obbligo di indicazione da parte del concorrente, in sede di gara, della terna dei subappaltatori alle sole ipotesi di subappalto necessario;
10. una profonda rivisitazione, sulla base del modello anglosassone del modello del Contraente Generale".

Ama sciare e, quando riesce, continua a praticare questa disciplina sportiva. Il suo ultimo libro letto è "Il signore delle mosche", romanzo di William Golding, Nobel per la Letteratura nel 1983. In chiusura domandiamo...

"S&A": "Uno dei problemi che spesso vengono citati è proprio quello del collegamento tra porti e interporti e la rete stradale esistente: cosa può dirci in merito?".

"GVA": "Io penso che l'obiettivo debba essere quello di combattere le inefficienze e fare dell'Italia un importante hub nel Mediterraneo considerando la sua naturale posizione geografica. L'Italia, storicamente, ha sempre guardato a se stessa come a un Paese mediterraneo ed europeo nello stesso tempo, senza rinunciare al suo destino mediterraneo, al suo essere un naturale ponte tra il Mediterraneo e l'Europa. Prima però dobbiamo potenziare le infrastrutture, renderle più efficienti e creare un sistema che renda più fluidi gli scambi commerciali e più competitivi i porti italiani. Posso fare un esempio concreto: il 21 Settembre scorso ho accompagnato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio sul cantiere della Variante di La Spezia, i cui lavori, a lungo bloccati per alcune vicissitudini legate all'avvicendamento delle Imprese esecutrici, sono stati di recente riavviati. La variante collegherà l'hub portuale di La Spezia alle autostrade

A10 e A12, che fanno parte a loro volta di importanti itinerari europei. Il circuito infrastrutturale creato migliorerà l'efficienza di aree vaste in cui poli e nodi logistici costieri e interni saranno integrati in modo funzionale ad altre infrastrutture e terminali di trasporto multimodale, facilitando l'integrazione tra soggetti economici interni ed esterni al sistema marittimo portuale della Liguria, costituito dai porti di La Spezia, Savona, Vado Ligure e Genova".

Sicuramente nel contesto attuale in cui alcune opere d'arte della rete stradale sono state recentemente interessate da problemi di dissesti e crolli - anche con movimenti franosi che hanno destabilizzato le strutture -, il suo si configura come un compito grande e difficile, ma con le premesse che ci ha preannunciato siamo certi riuscirà a portare a compimento brillantemente il suo incarico.

Quindi ringraziamo e salutiamo il nostro gentile ospite - in partenza per Bruxelles per un'importante riunione a livello europeo -, ricordando l'aforisma: "Nessun problema diventa tale se non esistono le forze capaci di risolverlo. Il dire che si è acquistata coscienza di un problema non vuol dire altro che questo: che si so-



7. L'Ing. Gianni Vittorio Armani presso la sala controllo del traffico della città di Roma

Curriculum Vitae di Gianni Vittorio Armani

Dal 1980 al 1985 studia e si diploma presso il Liceo Scientifico Massimiliano Massimo di Roma.

Nel 1993 consegue la Laurea in Ingegneria elettronica presso l'Università di Roma "La Sapienza" e, dal 1996 al 1998, un Master in Business Administration in Gestione finanziaria presso la MIT Sloan School of Management di Cambridge (MA - USA).

Dal 1998 al 2003 lavora in McKinsey & Company e, nel biennio 1995-1996, in Telecom Italia SpA alla Divisione Clienti privati.

Dal 2003 al 2005 collabora con la GRTN Gestore della Rete Elettrica Nazionale.

Dal 2005 al 2015 ricopre il ruolo di Amministratore Delegato di Terna Rete Italia SpA, Società del Gruppo che si occupa dell'esercizio, della manutenzione e dello sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale con 60.000 km di linee elettriche alta tensione, circa 3.100 Dipendenti, 400 milioni di Euro di fatturato e 1 miliardo di investimenti, ricoprendo anche gli incarichi di Direttore Operations Italia e di Direttore Programmazione e Sviluppo della rete.

Dal 18 Maggio 2015 è Presidente e Amministratore Delegato di ANAS SpA.



8.

no sviluppate delle forze, le quali sentono di dover assolvere un compito di interesse generale, credono e sanno che nel loro trionfo è il bene, è la speranza, è l'avvenire del mondo intero".

Alla prossima!

La World Road Association

Il Comitato Nazionale dell'Associazione Mondiale della Strada ha stabilito che l'Ing. Gianni Vittorio Armani sia il nuovo Presidente per l'Italia della World Road Association, la maggiore Associazione mondiale del settore "strade" a cui aderiscono 122 Stati attraverso i rispettivi Governi.

La World Road Association riunisce i massimi Esperti di strade del mondo. Nei 17 Comitati Tecnici internazionali si confrontano le esperienze e le conoscenze sulle infrastrutture stradali, le modalità di finanziamento innovativo, la gestione e la manutenzione, la sicurezza stradale, il controllo della circolazione. È la sede in cui ogni Paese mette in comune con gli altri le proprie eccellenze tecniche, esperienze e innovazioni. L'Italia vi partecipa con autorevoli Esperti dei Ministeri, dell'ANAS, delle principali Università, Imprese ed Associazioni di categoria.

Armani ha messo in rilievo come, recentemente, sia stato utile il confronto con gli altri Paesi sul tema del finanziamento delle Amministrazioni stradali, anche in vista dell'autonomia finanziaria di ANAS a cui l'Azienda sta lavorando con il Governo. Il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti, per esempio, ha inviato all'Italia uno studio realizzato appositamente per le nuove esigenze italiane di finanziamento innovativo dell'Amministrazione

stradale. Su questi temi Armani incontrerà rappresentanti della Commissione Europea e delle Amministrazioni spagnola ed irlandese. "Anche a proposito della sicurezza stradale - ha spiegato - il confronto internazionale è fondamentale".

Nella classifica europea della sicurezza stradale, l'Italia risulta nella fascia media, al 14° posto. Altri Paesi - in particolare la Svezia che è al primo posto - ci precedono, avendo raggiunto una notevole diminuzione del numero di incidenti stradali negli ultimi anni. "Sarà mio impegno - ha continuato Armani - promuovere un confronto serrato sulla sicurezza stradale soprattutto con quei Paesi che in questo senso hanno ottenuto i migliori risultati, per verificare se la conoscenza approfondita delle loro esperienze può ulteriormente arricchirci e anche per condividere le migliori esperienze italiane in questo campo. Per quanto concerne la partecipazione dell'Italia al Congresso Mondiale della Strada di Seul, che si svolgerà in Corea del Sud dal 2 al 6 Novembre, Armani ha infine dichiarato che: "L'Italia sarà presente con contributi tecnici innovativi, selezionati da Esperti a livello mondiale in grado di rappresentare l'eccellenza italiana nelle costruzioni, nelle pavimentazioni stradali, nei sistemi elettronici di riscossione dei pedaggi autostradali e di controllo del traffico".