

Parla il presidente Anas  
«Nuova illuminazione»

## Il Grande raccordo anulare finalmente rivede la luce

Caleri → a pagina 15

# L'intervista Il presidente Anas Armani «Per il Giubileo riaccendiamo il Gra e la Roma-Fiumicino»

### Gara

«Luci a led e cavi di alluminio

Così fermiamo i vandali»

### Il bunker

I documenti per gli appalti

in un ufficio accessibile a pochi

Filippo Caleri  
f.caleri@iltempo.it

■ Anas riporta la luce sul Grande Raccordo Anulare e sulla Roma-Fiumicino. La gara per riaccendere l'impianto di illuminazione sulle due grandi strade romane sarà aggiudicata nei prossimi giorni. «50 milioni di euro per riaccendere strutture vandalizzate dai furti di rame. Sarà a tecnologia led per assorbire meno energia e questo consentirà di usare l'alluminio» spiega al Tempo, Gianni Vittorio Armani, neopresidente dell'Anas che assicura che i lavori partiranno nei prossimi giorni.

È il contributo di Anas al Giubileo?

«Una strada piena di luce è il miglior biglietto di presentazione per chi arriva a Roma da Fiumicino».

Cosa prevede l'appalto?

«La protezione dei cavi che non saranno più in rame ma in alluminio e dunque potenzialmente meno appetibile nei furti. Questo grazie alla tecnologia a led che consente un minore assorbimento di energia. In più ci sarà un maggior livello di videosorveglianza. La cosa importante è che interra-

mo tutti i cavi a un metro e mezzo con tombini blindati apribili solo con dissaldatori».

I tempi?

«La gara è stata lunga e ostacolata da due ricorsi, ma dovremmo aggiudicarla entro la prossima settimana. Chiusa l'assegnazione si parte subito in una settimana. Sarà data priorità ai lavori sulla Roma-Fiumicino e sulla parte iniziale del Raccordo, il resto del Gra nella prima parte dell'anno».

Quali altri interventi avete in cantiere per il Giubileo?

«Il potenziamento di alcune aree di servizio sempre sulle due strade. In particolare saranno installati 10 nuovi pannelli indicatori con informazioni e numeri utili. Sulla "Roma-Fiumicino" entrerà in funzione un ulteriore pannello a messaggio variabile dedicato che si aggiungerà agli 87 già presenti tra Grande Raccordo Anulare e autostrada A91 Roma-Fiumicino. In collaborazione con il 118 sono state avviate le attività per rendere fruibili nel corso dell'Anno Giubilare 8 piazzole di atterraggio per l'elisoccorso nelle aree di servizio di entrambe le arterie. In forma sperimentale saranno attivati servizi di wi-fi. In più abbia-

mo potenziato i servizi di manutenzione e di pulizia perché le strade che gestiamo sono la porta di ingresso alla nostra città. Insomma rendiamo più bello il primo approccio dei visitatori con Roma».

La Roma-Latina non arriverà in tempo invece?

«Innanzitutto la strada non è nostra ma è di una società dalla quale facciamo parte insieme alle Regione Lazio. Noi facciamo la gara che è in fase di aggiudicazione. Abbiamo dovuto rimandare l'ultimo atto e cioè l'apertura delle buste per l'assegnazione perché il finanziamento della parte pubblica va finalizzato con un accordo di programma tra il ministero e la regione».

Ma è possibile che si arrivi alla fine della gara e non ci siano i fondi disponibili?



«Sono cambiate le procedure. Si è passati dalle norme della Legge Obiettivo. Non bastava più la procedura Cipe. Questo ha allungato i tempi. Ma si sta chiudendo. A brevissimo entro dicembre dovremmo avere l'assegnazione definitiva».

**Passiamo alla vostra presenza più nazionale. Salerno Reggio Calabria cantiere infinito?**

«No. Stiamo completando l'ultimo tratto in variante. Da un punto di vista contrattuale dobbiamo chiudere nel 2017, stiamo cercando di anticipare la fine dei lavori al 2016. Questo ci chiede il governo. Tolto l'ultimo cantiere inamovibile la strada si trasformerà da assetto variabile in autostrada tutta almeno a 4 corsie. Poi ovviamente avremo una manutenzione ordinaria e continua, come avviene per tutte le autostrade. Quindi dovremo ripartire dai tratti più vecchi. Ma puntiamo a non avere più cantieri estivi».

**A quel punto avremo il pedaggio?**

«È una decisione politica. Ed era già presa perché un accordo di programma prevede già il pagamento di un pedaggio a favore della rete autostradale Anas. Personalmente, visto che la parte delle rete che può essere sottoposta a pagamento è solo il 10-15% del totale, sono favorevole a un sistema diverso che consenta di remunerare tutta la rete».

**In sintesi?**

«I modelli applicabili sono molteplici. Uno di questo potrebbe essere la defiscalizzazione del costo della benzina e la costituzione per pari importo di una tariffa stradale. Insomma tolgo 5 centesimi dalle accise e le considero il prezzo che l'automobilista paga per l'uso delle strade. Così chi cammina e inquina di più, paga di più. Un principio europeo. Ed è anche un sistema sostenibile».

**La fine della Salerno-Reggio Calabria è il Ponte dello Stretto. Si fa o no?**

«Dobbiamo recuperare credibilità dopo un ritardo mostruoso nella manutenzione. Quella è la nostra priorità. Dopo aver dato prova di saper mantenere le strade ne possiamo parlare. L'unica cosa che non ci possiamo permettere è di avviare un progetto e poi di tornare indietro, cosa in cui siamo dei maestri. Noi siamo pro-

prietari del progetto che abbiamo stoppato creando anche un contenzioso con le ditte che avevano vinto l'appalto. Sicuramente se si riprende il progetto possiamo anche comporre il contenzioso».

**Chiedo al presidente dell'Anas che percentuale si ha sulla possibile realizzazione?**

«Se mi dicono di farlo, si fa al 100%. Non è un problema tecnico. C'è la sfida ingegneristica ma la tecnologia esiste».

**Ma ha senso farla secondo lei?**

«Se si mette il pedaggio per il passaggio sul ponte l'investimento non si ripaga. Se si fa dunque diventa una scelta politica e del Paese».

**Molti pensano che il Ponte fornisca l'occasione per costituire l'ennesimo carrozzone per creare consenso elettorale.**

«Le società costruite ad hoc per fare strade le ho quasi tutte soppresse e fuse in Anas. La competenza per costruire strade va concentrata piuttosto che distribuita. Dunque la possibilità di una società ad hoc non la vedo. Noi siamo primi azionisti della società Stretto di Messina, saremmo coinvolti direttamente ma con le nostre strutture».

**Come si contrasta la corruzione che in Anas ha sempre avuto una considerevole presenza?**

«Internamente siamo intervenuti su processi, organizzazione persone. Nei processi abbiamo cercato di introdurre, laddove si dovevano prendere decisioni, dei pareri esterni. Quanto all'organizzazione abbiamo separato il controllore dal controllato. Avevamo condirezioni nella quale la decisione si chiudeva all'interno della stessa struttura. Legale e acquisti erano insieme e così anche nelle strutture tecniche si faceva la progettazione e il controllo del progetto restava nella stessa struttura. Ultima cosa abbiamo ruotato il management. Abbiamo cambiato 15 compartimenti su 19. Oltre 45 dirigenti di prima fascia cambiati all'interno dell'organizzazione sia nei ruoli sia geograficamente».

**Come l'hanno presa?**

«Abbiamo dato una scossa a un'azienda confusa sia per i fallimenti industriali sia per i fatti di corruzione. In più abbiamo licenziato gli otto dirigenti e funzionari coinvolti nelle due ultime indagini, quella di Firenze e quella della Dama nera. Un procedimento durato tre settimane».

**Faranno ricorso?**

«Sappiamo che possiamo difenderci».

**Per evitare tentazioni a chi fa le gare ha in mente di creare un bunker?**

«Qui entrava chiunque anche senza tornello. Ora c'è un passo e una registrazione di chi si incontra in modo da lasciare traccia di quello che è successo. Così si tutelano le persone oneste. Poi abbiamo segregato la parte degli acquisti e appalti mettendo il badge anche all'interno di queste aree. Così non c'è accesso alla documentazione, a parte gli autorizzati».

**Gare telematiche?**

«Stiamo andando verso questa strada per informatizzare tutte le gare di appalto. La ditta potrà mandare per Pec le certificazioni e i progetti. Con commissioni virtuali per evitare il pericolo che le buste di documenti siano sostituite».

**Come si fa a evitare i ritardi dei cantieri o quelli eternamente aperti?**

«Nel sistema degli appalti non c'è un modello resistente al ricorso che consente di scegliere le aziende che sanno fare le cose di qualità. Questo implica che devi gestire la non qualità durante lo svolgimento dei cantieri».

**La soluzione?**

«Il nuovo codice consente alla pubblica amministrazione di scegliere la qualità. In più dobbiamo poter contare sull'autonomia finanziaria. Questo può cambiare i tempi di realizzazione».

**La otterrete?**

«È un progetto Paese. I finanziamenti ci sono già e potrebbero consentirla. Manca solo il contesto normativo».

**Ma siete in grado di cacciare le aziende non di qualità?**

«Sicuramente possiamo essere più aggressivi sulla parte legale. Ho chiamato una professionista dall'esterno a occuparsi della riorganizzazione dell'ufficio. Claudia Ricchetti che viene da Gtech. C'è bisogno di un approccio più privatistico nei rapporti. Poi occorre avere meccanismi di gara che diano dei premi a chi è più bravo. Stiamo lavorando con le istituzioni e con Anac per fare in modo che i criteri non siano discriminatori».

**Le province sono state soppresse. Il federalismo stradale è fallito?**

«Le regioni acquisiscono un patrimonio stradale gigantesco. E una parte di questo carico deve essere preso dall'Anas soprattutto quelle interregionali che hanno

bisogno di più investimenti».

### Nel Lazio cosa vi riprendete?

«Ne cito alcune. Le principali consolari, quali la Cassia, la Flaminia che è nostra in Umbria ma non nel Lazio, la Tiburtina che è nostra in Abruzzo e non quando entra nella nostra regione. E in più collegamenti importanti come la Frosinone-Latina (SS 156 dei Monti Lepini)».

### Sicurezza stradale. A che punto siamo in Italia?

«Credo nella tecnologia associata alle strade. Siamo leader nei materiali come l'asfalto drenante, ma siamo avanti anche nell'elettronica che si mette sulla strada e consente di intervenire in emergenza e indirizzare i soccorsi e di aumentare la security del Paese».

### Partnership con grandi aziende?

«I nostri uffici già dialogano con i giganti del software».

### A chi governa le strade la domanda finale è: sanpietrini sì o no?

«Sono belli nelle strade dove si cammina a piedi. Erano sulla via Appia Antica. Sono il nostro passato, ma ora dobbiamo guardare al futuro (diplomatico...)».



### Presidente

Gianni Vittorio Armani ha preso il timone dell'Anas da poco tempo.

Il suo obiettivo principale è tornare alla manutenzione delle strade italiane