

IL PRESIDENTE ARMANI
«Ripulirò l'Anas dai corrotti
Sarà una utility da 20 miliardi»

«L'Anas diventerà un'azienda gioiello Cacciati i corrotti Non vogliamo più elemosine di Stato»

Il presidente **Gianni Vittorio Armani** non ha dubbi. «La Salerno-Reggio Calabria sarà pronta a fine anno e sarà la strada più bella da guidare. Un piano di investimenti per 20 miliardi».

Pino Di Blasio
■ BOLOGNA

Presidente Armani, lei ha trovato un'Anas a pezzi, travolta dalle inchieste per corruzione e dallo scandalo dei viadotti crollati. Dopo quasi un anno è ancora convinto di poter far rinascere l'azienda?

«Ho trovato un'Anas piegata - replica **Gianni Vittorio Armani**, presidente da maggio 2015 - dal punto di vista della credibilità e dell'orgoglio. Un'azienda con una grande storia e con grandi professionalità, rimasta vittima di fallimenti non solo tecnici. Cantieri non realizzati nel miglior modo possibile, manutenzioni non fatte, che hanno provocato crolli e strade interrotte. Tutto questo ha messo in crisi il ruolo industriale di **Anas**. Una situazione complicata poi da vicende di malaffare, che hanno evidenziato una gestione inaccettabile dei processi di controllo e di selezione del personale».

E' convinto di poter imprimere una rottura dopo le lunghe governance Pozzi-Ciucci?

«Senza dubbio. Bisogna recuperare la finalità industriale, mantenere bene le strade, fare bene i progetti nei tempi e nei costi previsti, dare in sostanza un servizio utile al Paese.

Oltre a ripulire l'azienda dalle mele marce. Non è facile per chi non viene da questo settore, non è nemmeno un lavoro finito».

Pensa di cacciare tutti i corrotti?
«Abbiamo già fatto molto, abbiamo mandato via 36 dirigenti»

Vi è costato caro, però..
«Meno di tante altre questioni. In Italia non è facile mandar via persone che non sono d'accordo, alcuni siamo riusciti a licenziarli. Alla fine abbiamo generato risparmi netti per 26 milioni di euro, oltre al fatto di non avere più persone contrarie al cambiamento. Bisogna però creare un meccanismo per cui i processi aziendali siano autocontrollati, con la separazione tra chi controlla e chi agisce. E poi selezionare persone sulla base della professionalità, non delle amicizie o dell'appartenenza».

Assumerà altri dirigenti?
«L'Anas deve trasformarsi, in questi anni è stata un'azienda con il cappello in mano, ha dovuto chiedere ogni volta l'elemosina alla politica. Per questo è stata costretta a fare una marea di compromessi. Se si ricostruisce una missione industriale e si renumera l'azienda in base a quello che fa, non c'è compromesso»

E' ciò che prevede il nuovo con-

trato di servizi?

«Quello già firmato prevede penali in caso di scarsa qualità delle manutenzioni. Il nuovo contratto prevederà penali per il mancato rispetto di costi e tempi degli investimenti. Sarà firmato entro l'estate, spero».

Il piano di investimenti ruota su una lista di opere prioritarie?

«Per la prima volta il piano contiene il rapporto costi-benefici delle opere, non più realizzate sulla base di pressioni politiche, ma per la loro utilità. Riguardo alle priorità, quelle strade esistono già. Ad esempio la E45-E55, da Orte a Mestre, la direttrice più importante per **Anas**, la più trafficata e senza pedaggio: su quella strada non abbiamo investito per decenni, inseguendo il miraggio di un'autostrada a pagamento».

Sa cos'era il progetto dell'auto-



strada da Orte a Mestre?

«Sì, è una grande partita da 13 miliardi di investimenti, ma solo sulla carta. Intanto mettiamola in sicurezza, con 1 miliardo e mezzo di opere. Siamo maestri nel creare emergenze e chiedere al privato di risolverle».

La Salerno-Reggio Calabria sarà finita entro Natale?

«Noi abbiamo lavorato per riaprirla entro fine anno. Terminare quell'opera significa creare una strada a quattro corsie dall'inizio alla fine. Oggi è un cantiere permanente, con deviazioni sulla viabilità ordinaria. A fine anno non sarà più così».

Alla faccia dei risolini?

«E' difficile fare infrastrutture se non si finanziano. Alcune parti della Salerno-Reggio sono più vecchie, ma il miraggio di rifarle da capo ha rallentato i tempi e aumentato i costi. Oggi abbiamo una strada, mettiamola in servizio, facciamo manutenzione, completiamola e vediamo. Se il traffico richiederà un aumento di opere, lo valuteremo. Per ora in alcuni punti transitano meno di 10mila veicoli al giorno. Sulla E45 sono 38mila. Le dirò che la Salerno-Reg-

gio Calabria diventerà la strada più bella da guidare in Italia».

Non è un po' troppo renziano?

«E' l'autostrada più alta d'Europa, con valichi sopra i mille metri. Le assicuro che è emozionante passare due valichi montani, uscire da una curva e trovarsi il mare di fronte».

A quanto ammonta il suo piano di investimenti?

«Complessivamente a 2 miliardi all'anno, vorremmo portarlo almeno a 3. Il nostro piano generale prevede 20 miliardi di opere».

Ha pensato a emettere bond Anas?

«Oggi Anas è gestita come se avesse la paghetta dallo Stato. Noi vorremmo passare allo stipendio. Prima bisogna far funzionare il business, poi pensare a venderlo. Avere lo Stato come azionista non è sbagliato, basta guardare alle Ferrovie. In più oggi i tassi sono straordinariamente bassi, eppure le aziende non riescono ad avere finanziamenti dalle banche. Avere un soggetto come Anas è un vantaggio sia per le banche che per le imprese».

Lei può andare in banca a chiedere finanziamenti?

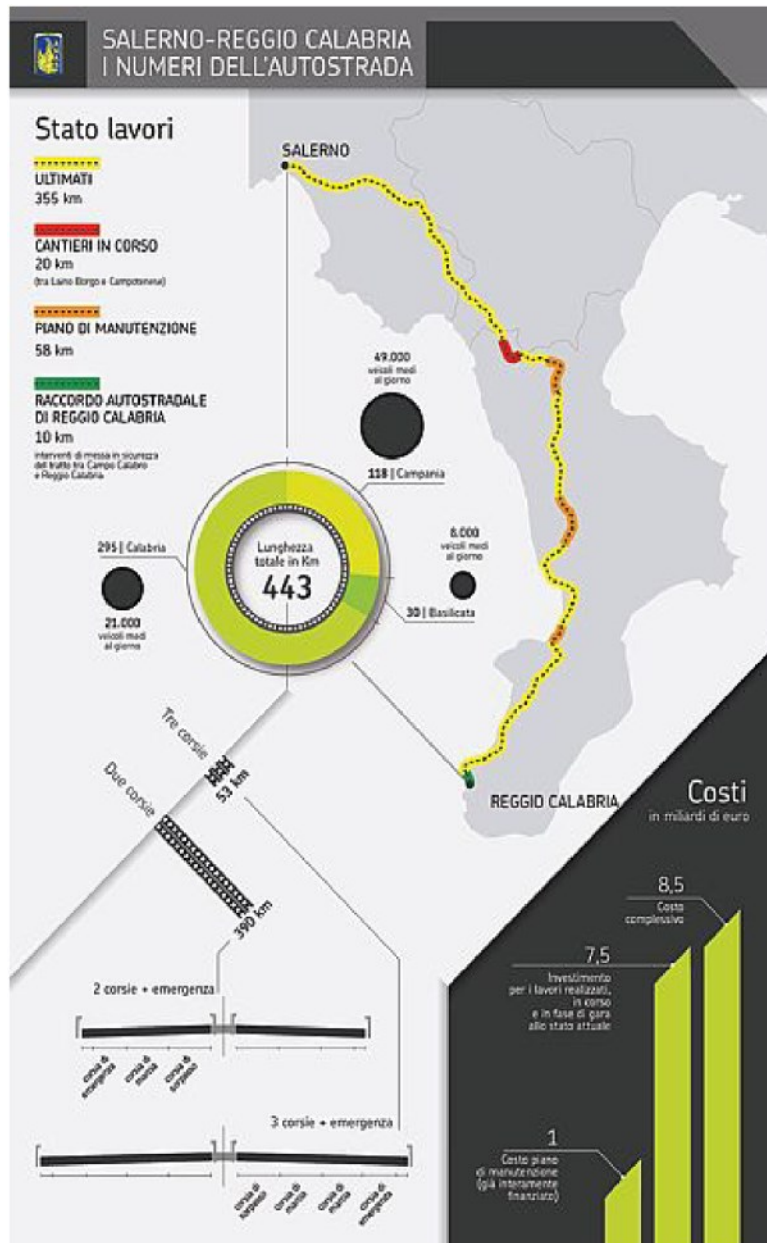
«Solo per finanza a breve termine. Abbiamo linee di credito per 1 miliardo e 300 milioni, la somma annuale. Vorremmo avere un piano come le altre utility, Enel ad esempio; un piano decennale di investimenti, con il mercato che ti finanzia e una tariffa che ripaga l'investimento. L'Anas vuole diventare l'utility delle strade».

La aiuta il codice degli appalti?

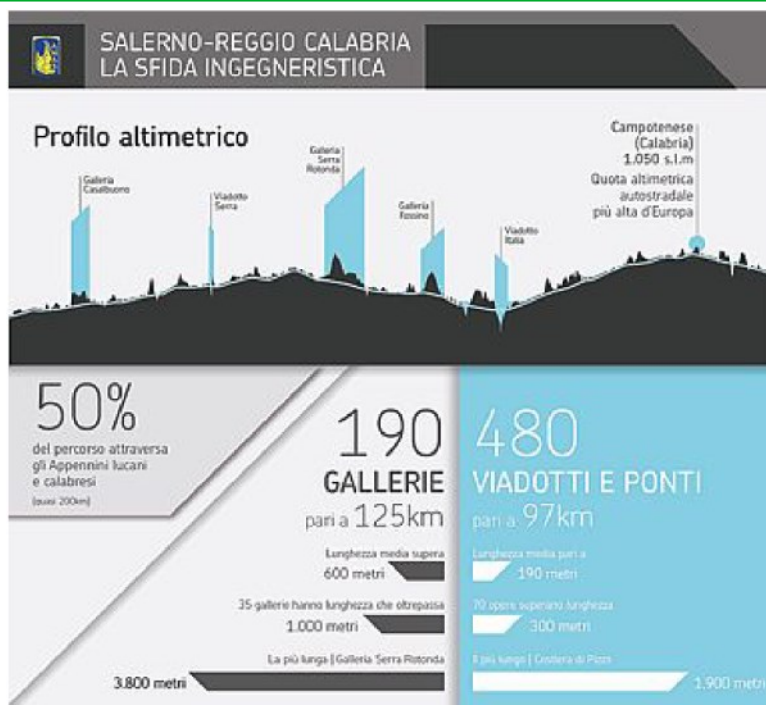
«Ci aiuta ad avere una selezione della qualità delle imprese che fanno opere pubbliche. Fino ad oggi la selezione avviene solo sul prezzo. Se analizza la lista degli appaltatori, non trova le aziende migliori del settore. Noi dobbiamo tornare a scegliere, per evitare che i cantieri si blocchino per mancanza di fondi. Assurdo che per una strada che prevede ponti e gallerie, si scelga un'impresa che fa palazzine».

Cosa la ostacola?

«C'è bisogno di un pensiero strategico per Anas, va portata fuori dalla pubblica amministrazione. Un'azienda con 6mila dipendenti e un piano da 3 miliardi all'anno, non può essere gestita come una municipalizzata».



Dir. Resp.: Andrea Cangini



Tutti i numeri di una strada simbolo

L'era nuova di un'azienda di Stato travolta da scandali e inefficienze passa anche da infografiche e slides costantemente aggiornate. La Salerno-Reggio Calabria è diventata un'icona di cattive gestioni. Una storia lunga 50 anni e 443 chilometri di asfalto attraverso tre regioni: Campania, Basilicata e Calabria. 355 chilometri sono già ultimati, i cantieri sono in corso lungo 20 chilometri, il raccordo autostradale di Reggio Calabria sarà lungo 10 chilometri. 53 km sono a tre corsie, il resto a due. Il piano di manutenzione è su 58 chilometri. Il costo complessivo dell'opera supererà gli 8 miliardi e mezzo di euro.

Grosseto-Siena, il tunnel chiuso «Riaprirà prima dell'estate»

«La galleria di Casal di Pari sulla Grosseto-Siena riaprirà prima dell'estate» promette il presidente dell'Anas. Chiusa per pericolo di frane, ha mandato in tilt il traffico e complicato i lavori sulla Due Mari



I VERTICI DELL'ANAS AL TAVOLO

In primo
piano il
presiden-
te
dell'Anas
Gianni
Armani al

tavolo
delle
conferen-
ze del
Quotidia-
no
Nazionale.
Con lui lo
staff di
vertice



VERTICE
Gianni Vittorio
Armani, presidente
dell'Anas con
il ministro delle
Infrastrutture
Graziano Delrio



**Matteo
Renzi**

«Sconfiggeremo
la cultura del
risolino, apriremo
la Salerno-Reggio
Calabria entro
la fine dell'anno»



**Marianna
Madia**

«L'Anas non può
essere trattata
come una
municipalizzata,
è un'azienda con
6mila dipendenti»