

# Genova, tensioni sul decreto “Anas può sostituire Autostrade”

Maggioranza divisa su commissario e ricostruzione. **Armani**: pronti a gestire nuove tratte

È tensione sul “decreto Genova”. Manca ancora un'informazione importante: chi gestirà i lavori dei prossimi mesi. Gianni Vittorio **Armani**, alla guida di **Anas**, in

un'intervista a *Repubblica*: «Siamo pronti a prendere nuove tratte di autostrade».

**FILETTO, MESSINA, PATUCCHI**  
**PREVE e PUCCIARELLI**, pagine 2 e 3

**Intervista** L'intervento del pubblico

## L'Anas prova il rilancio “Siamo pronti a prendere nuove tratte di autostrade”

L'ad **Armani**: “Problemi con Toninelli? Il mio mandato è a disposizione. Abbiamo competenze per crescere e la nostra rete è molto migliorata”

### I numeri

Gigante pubblico delle strade e delle autostrade italiane

27.000

### I chilometri

**Anas** è un'azienda pubblica, oggi del gruppo **Es**, che gestisce una rete di strade e autostrade con un'estensione di 27mila chilometri

13.000

### I ponti

Lungo la rete stradale e autostradale gestita **dall'Anas**, ci sono 13mila tra ponti e viadotti per un'estensione di mille chilometri.

14.000

### La ricostruzione

**L'Anas** sta ricostruendo 14mila chilometri complessivi di strade danneggiate dal terremoto che ha colpito il centro Italia.

6.000

### I dipendenti

I dipendenti **dell'Anas** sono 6.000. Entro l'anno l'azienda riceverà in gestione altri 3.600 chilometri di arterie dalle Regioni.

“

Serve un ruolo diverso dello Stato sia nel controllo che nella gestione delle tratte. Ma ci vogliono risorse finanziarie per farlo

”

**MARCO PATUCCHI, ROMA**

**I**l 15 agosto, mentre ancora si scava tra le macerie del Ponte Morandi, il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, annuncia l'idea di trasferire dal gruppo Benetton **all'Anas** la gestione delle autostrade. Il 12 settembre, in un'audizione parlamentare sull'accorpamento **Es-Anas**, sempre Toninelli afferma che l'operazione si è risolta in un «tornaconto personale per quei manager che si sono visti moltiplicare lo stipendio», puntando dunque

implicitamente il dito anche verso **Gianni Vittorio Armani**, amministratore delegato della stessa società alla quale il ministro potrebbe consegnare le autostrade italiane.

Cosa sia cambiato in meno di un mese proviamo a capirlo parlando con **Armani**, manager cinquantenne da tre anni alla guida dell'azienda pubblica delle strade dopo una carriera nel gruppo Terna, che innanzitutto prova a chiarire lo stato dei suoi rapporti con il governo: «Il mio mandato è a disposizione di Toninelli, sia incontrandolo di persona che scrivendogli. E' impossibile lavorare in un'azienda pubblica senza la fiducia dell'esecutivo. Al momento non ho avuto riscontri, dunque vado avanti cercando di recuperare un'immagine di credibilità ed efficienza **dell'Anas**, puntando risorse economiche e umane sulla manutenzione, la tecnologia, la programmazione a medio

termine. In questo senso, siamo prontissimi a gestire altre tratte autostradali visto che già abbiamo una rete dieci volte quella di qualunque gestore».

**Scandali giudiziari, partitocrazia e consuetudini “parentocratiche” hanno lasciato segni indelebili nell'immagine dell'Anas. Come pensa di scrostarli?**

«Nell'immaginario degli italiani ormai tutte le istituzioni statalisono viste come inutili se non addirittura dannose. E' l'effetto della disorganizzazione della cosa pubblica. Noi ci stiamo lavorando a fondo dotandoci di capacità di controllo e



misurazione: solo così si intercetta la disonestà e si allontanano i disonesti. Credo che i risultati siano tangibili, la rete Anas è molto migliorata. Tornando al contesto generale, penso che un governo con una maggioranza così forte abbia tutte le possibilità di ricostruire la credibilità dello Stato».

#### La tragedia di Genova non aiuta...

«Solo le indagini della procura potranno accertare cosa sia accaduto veramente e perché. In questo caso non c'è un problema di risorse finanziarie, come è accaduto per i gestori pubblici con i tagli del bilancio degli ultimi venti anni, e neanche un problema di qualità del personale perché Autostrade per l'Italia ha potuto assumere i migliori tecnici sul mercato senza avere il blocco delle assunzioni. Non si può escludere nessuna causa, ma in ogni caso andrebbe analizzato ed eventualmente rivisto il rapporto tra ministero e privati. Insomma, un ruolo diverso dello Stato sia nel controllo che nella gestione, prevedendo capacità di assunzione di personale e risorse finanziarie adeguate».

#### In realtà sono crollati anche ponti su tratte gestite dall'Anas.

«E' vero ma nell'unico caso in cui purtroppo è stata coinvolta una persona, il viadotto non era di proprietà di Anas. C'è un problema di individuazione della responsabilità delle infrastrutture che stiamo affrontando insieme al ministero».

**Cosa risponde a chi sottolinea come il passaggio di Anas nel gruppo Es abbia significato un aumento consistente della sua retribuzione, in barba oltretutto ai tetti fissati dalla legge Madia per i manager**

#### pubblici?

«Entrando l'Anas nell'alveo delle Es, mi è stato chiesto di recepire le regole del gruppo, ovvero di dimettermi dalla carica di presidente di Anas e di diventarne amministratore delegato e direttore generale, con relativa responsabilità operativa e relativa retribuzione che peraltro è in linea con gli altri manager del gruppo. Ricordo che le Es non sono soggette al tetto previsto dalle alle norme della legge Madia».

#### E' vero che il bilancio 2017 dell'Anas è stato approvato contro il parere del governo e risolvendo una mancata svalutazione del patrimonio da 2 miliardi di euro, con la decisione unilaterale di prolungare la concessione dal 2032 al 2052?

«Con il cambio del contratto di programma legato al passaggio di Anas nel gruppo Es, su indicazione dell'allora azionista Tesoro e del ministero delle Infrastrutture abbiamo adottato i criteri contabili internazionali che guardano alla capacità di generare flusso di cassa futuro invece che al patrimonio nominale. Dunque i valori nominali non hanno alcun peso in quei criteri. Lo hanno piuttosto le sinergie con le Es, le efficienze previste e anche la possibile proroga della concessione dopo la scadenza del 2032. Ma questo non significa assolutamente che la proroga sia stata già decisa. La scadenza resta fissata al 2032. Il bilancio, dunque, è stato approvato sulla base di perizie e pareri legali condivise con l'azionista, e tenendo informato il ministero. Anzi, ad agosto era arrivata addirittura una comunicazione dal ministero nella quale si sollecitava la pubblicazione del bilancio».

#### Eppure dal ministero

#### sarebbero arrivate ben due lettere per contestare la mossa di Anas. E' così?

«Sono arrivate due lettere al nostro azionista Es. La prima dell'11 settembre, dunque un giorno dopo l'approvazione del bilancio, nella quale si chiedeva di avviare il tavolo di confronto sulla durata della concessione e nel frattempo di non approvare i conti. Poi, dopo la risposta delle Es nella quale oltre a far notare che l'approvazione c'era già stata, se ne spiegava tutto l'iter, il ministero il 14 ha inviato un'altra missiva alle Ferrovie per contestare il presunto allungamento della concessione».

#### Come si spiega tutto questo?

«Ci sono state delle incomprensioni. Ho motivo di ritenere che presto sarà tutto chiarito».

#### L'accorpamento nelle Es è stato fatto per garantire l'autonomia finanziaria di Anas. Ma ora il governo si prepara a riportare le lancette indietro, ristaccando Anas dal gruppo delle ferrovie. Condividi il progetto?

«Non abbiamo fatto noi la legge che ha sancito l'accorpamento, abbiamo solo seguito le indicazioni del precedente governo. Una decisione diversa del nuovo esecutivo è legittima».

#### E fuori dalle Es come si potrà sostenere finanziariamente l'Anas?

«Il ministro ci sta lavorando. L'idea potrebbe essere quella di tariffare i mezzi pesanti stranieri che percorrono le strade gestite da noi. Come avviene in altri Paesi europei. Con le Es poi, anche da società separate, si potranno perseguire sinergie industriali».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



#### Al vertice

Gianni Vittorio Armani, guida l'Anas, società entrata nel gruppo Ferrovie dello Stato, dal 2015