

# Anas, più ricca e meno contenzioso

## “Pronti 33 miliardi per le opere”

### poi la sfida a Autostrade e Gavio

# Anas, la sfida a Autostrade e Gavio

COMINCIA UNA NUOVA ERA PER LA SOCIETÀ GUIDATA DA **GIANNI ARMANI**. ADESSO C'È CERTEZZA DI RISORSE E SI GUARDA A NUOVI INVESTIMENTI E AD ENTRARE DA CONCORRENTI NELLA PARTITA DELLE CONCESSIONI

INTERVISTA ALL'AD **GIANNI ARMANI**: «LE CAUSE IN CORSO SENZA IMPATTI SUL BILANCIO E GIÀ DIMINuite DI 2 MILIARDI. TRA I MIGLIORI D'EUROPA PER INVESTIMENTI E MANUTENZIONE, PRONTI ALLE GARE E AD APPLICARE TARIFFE PIÙ BASSE: CI GUADAGNA LO STATO»

**Fabio Bogo**

**G**ianni Vittorio Armani ne è convinto. L'Anas ha innestato una marcia superiore, e la velocità di crociera continua a crescere. «Abbiamo finalmente la certezza degli investimenti, con 33 miliardi già stanziati - dice - stiamo riportando a casa 4mila chilometri di strade che erano gestite dalle regioni e stiamo modernizzando tecnologicamente la nostra rete». E quindi Anas è pronta per il grande salto. Eccolo: «Siamo convinti - dice Armani - di essere più efficienti nella gestione delle reti autostradali e siamo disponibili a concorrere nelle gare». La sfida ad Autostrade e a Gavio è lanciata.

**Armani, cominciamo dall'inizio. Da qualche mese siete diventati parte del gruppo Ferrovie. Cosa è cambiato?**

«L'integrazione ci ha già portato benefici enormi. Il primo su cui abbiamo lavorato è stato quello di mettere assieme le best practice di ognuno e metterle a disposizione delle infrastrutture che devono gestire o creare. Un esempio è quello della progettazione BIM in tre dimensioni che sfrutta le ultime tecnologie informatiche, dove abbiamo messo a lavorare insieme le due strutture più avanzate del Paese. Ora siamo pronti».

**Quindi cambia la filosofia degli interventi. Cosa state studiando?**

«Questo è il secondo aspetto dell'integrazione. Possiamo lavorare su progetti comuni anche a lungo

termine. Faccio ancora degli esempi. Negli anni sono stati costruiti dei porti senza accessibilità ferroviaria, asfittici come Ancona o Palermo, senza una logistica alle spalle. Assurdo, bisogna cambiare. Ora stiamo lavorando su Trieste, per rendere più efficiente una struttura che non può ingrandirsi nella città che ha alle spalle. Pianificare assieme dà un grande valore al paese».

**Per tutti questi progetti ci vogliono grandi risorse finanziarie. Le avete?**

«Questo è l'ultimo aspetto dell'integrazione. Ora abbiamo un socio che investe in Anas, possiamo rilanciare il project financing mantenendolo nell'ambito pubblico, fare accordi con il ministero. Una rivoluzione rispetto a prima. Con Es si può investire in equity e rivolgersi al mercato grazie ad un soggetto liquido capace di moltiplicare il valore diretto. Noi investiamo e finanziamo lo Stato, che poi ci ripaga».

**Ma come vi fate pagare, state pensando formule diverse dal trasferimento dello Stato, come pedaggi o tariffe per chi transita sulle vostre strade?**

«È una decisione del Governo. In linea teorica, il finanziamento tramite tariffa è tra gli strumenti più efficienti. La Germania ha recentemente introdotto un sistema di sostituzione del bollo per i mezzi pesanti: si paga una vignette per l'utilizzo delle strade. Se facessimo così anche noi faremmo pagare ad esempio tutti i mezzi pesanti che arrivano dall'Est Europa. E' una soluzione, ma ce ne sono anche altre. Adesso

ad esempio nel contratto di programma con lo Stato abbiamo il corrispettivo di servizio. Noi ci impegniamo a fornire qualità nel servizio ed efficienza negli investimenti; se mancano, scattano multe e penali».

**C'è chi sostiene che ci siano problemi di bilancio a causa dell'integrazione nel Gruppo Es. È vero?**

«Si è parlato molto di queste cose e anche a sproposito. Il bilancio Anas verrà approvato entro la fine di questo mese e sono sicuro che dopo l'approvazione chiariremo ogni punto. Non mi aspetto sorprese».

**Chiarirete anche la questione del contenzioso di Anas?**

«Anas lavora e fa investimenti per conto dello Stato che ha la proprietà di tutte le strade statali. Eventuali risparmi sulla realizzazione delle opere o i contenziosi che ne derivano sono dunque dello Stato e Anas li gestisce nel migliore dei modi. Il contenzioso non ha quindi impatti diretti sul bilancio di Anas, anche se da qualche tempo Anas ha iniziato ad intervenire per ridurre in modo consistente il peso del contenzioso. Ab-



biamo già risolto oltre 2 miliardi di euro senza intaccare minimamente i 700 milioni di euro che sono stati assegnati ad **Anas** l'anno scorso per questa questione. Inoltre abbiamo potenziato la nostra struttura legale, e negli ultimi due anni **Anas** in media vince l'80% delle cause. In futuro il contenzioso è destinato a calare».

### **Anas entrerà anche nel mercato delle concessionarie a pedaggio?**

«Già adesso abbiamo dei pedaggi: il **passante di Mestre** è a pedaggio, e se esci a fine della A4, riscuoti il concessionario ma poi gira ad **Anas** la sua quota. Con il passante abbiamo risolto un problema gigantesco di mobilità, abbiamo realizzato un'infrastruttura pubblica al 100% che ha già ripagato l'investimento e genererà 600 milioni di ricavi pronti per altri investimenti in Veneto».

### **Se siete così bravi, potete correre anche per ottenere le concessioni che adesso sono in mano ad altri operatori privati, come Autostrade, Gavio, Toto.**

«Noi riteniamo di essere tra i migliori gestori d'Europa per investimenti e manutenzione. Siamo disponibili a partecipare alle gare, abbiamo la capacità finanziaria per farlo e possiamo rendere per lo Stato più efficace la riassegnazione delle autostrade perché siamo più efficienti e possiamo applicare tariffe più basse. E ricordo anche che siamo la più grande stazione appaltante d'Italia per le opere stradali».

### **Finiti gli anni di vacche magre, ora c'è denaro certo.**

«Grazie al nuovo Contratto di programma, approvato da pochi mesi, abbiamo appaltato il 50% del mercato di progettazione italiano, con un fatturato di 300 milioni solo di progetti. Abbiamo 33 miliardi finanziati dal Contratto di Programma su base pluriennale, un'esposizione bancaria di 300 milioni con capacità di indebitamento diretto di circa 2 miliardi. Ora la vera sfida per **Anas** e per il Paese è arrivare ad attuare velocemente il programma con i progetti, le autorizzazioni, gli appalti e infine i cantieri».

### **Ci racconti i progetti principali.**

«Il completamento delle autostrade siciliane. Poi la messa in sicurezza della Jonica in Calabria. E ancora

la sistemazione dell'Adriatica in Puglia, la tangenziale di Bari che è la seconda nostra strada più trafficata, la risistemazione delle E45 e E55 con una spesa di 1,6 miliardi. E ancora il completamento di alcuni itinerari che sono fermi da tempo immemorabile. Penso alla Orte-Civitavecchia, iniziata negli anni '70. O al quadrilatero tra Umbria e Marche. O alla Grosseto-Fano, con il completamento della galleria della Guinza, realizzata quasi 15 anni fa e mai aperta: 6 chilometri di scavo che ne evitano 30 di curve. O ancora all'Aurelia, sulla quale bisognerà prendere una decisione tra autostrada o strada a quattro corsie ammodernata e più sicura».

### **Quale l'opera più urgente?**

«Il ripristino della viabilità nell'area del sisma sicuramente lo è, ma penso anche agli interventi al Sud. Lì anche le strade sono il segno della presenza dello Stato e sono la modalità principali di trasporto. Bisogna lavorare molto sul recupero, la manutenzione e il completamento degli itinerari, senza fare cattedrali nel deserto. Con il ritorno ad **Anas** di quelle strade che Regioni e Province non riescono a gestire. Già sta accadendo: dopo 16 anni si sono rese conto che non ce la fanno e ci hanno ridato 3600 chilometri, altri ne arriveranno. Presto ne gestiremo in totale 30 mila chilometri».

### **Al di là dell'urgenza, con quali criteri scegliete le opere?**

«Tre must: opere utili, selezione di concerto con il Governo e con il territorio e analisi costi-benefici-sostenibilità. Tutto con l'obiettivo di migliorare il livello di servizio all'utenza, ultimare i collegamenti con gli assi principali e agevolare l'accessibilità ai nodi strategici intermodali come porti, aeroporti e ferrovie. Siamo pronti a rivedere il piano con il ministro Toninelli».

### **A proposito, il ministro Toninelli ha affermato che per rilanciare gli investimenti bisognerà rivedere il nuovo codice degli appalti. È d'accordo?**

«Sì, ha ragione, vi sono alcune semplificazioni da fare, ma sarebbe molto utile anche ridurre l'eccessivo peso della burocrazia sui processi, che ne rallenta fortemente i tempi e

fa lievitare i costi delle opere».

### **Nell'era in cui la mobilità sta cambiando è necessario però aggiornare la tecnologia, perché il futuro è molto diverso da quello che pensavano pochi anni fa. Cresce il car sharing, si avvicina l'auto senza pilota.**

«Noi vogliamo di portare l'intelligenza artificiale sulle strade, con la loro cablatura. Già oggi stiamo sperimentando i primi servizi: c'è il monitoraggio in tempo reale dei ponti e delle gallerie e le corsie di emergenza dinamiche che possono essere utilizzate per smaltire il traffico. E poi stiamo parlando con Google e con le compagnie telefoniche per attivare la geolocalizzazione degli utenti, rispettando ovviamente la loro privacy, in modo da sapere dove si stanno formando gli ingorghi. E grazie agli pneumatici moderni muniti di chip stiamo studiando anche il modo di monitorare la pavimentazione».

### **Il ponte sullo stretto di Messina si farà mai?**

«Deciderà il Governo: ma le opere di quel genere richiedono coerenza, non si può cambiare idea nel tempo e reinvertire il percorso senza fare una valutazione profonda».

### **Un tempo l'Anas era considerata un'azienda disponibile nei confronti del potere locale. E' ancora così?**

«Oggi **l'Anas** è un soggetto industriale e non più politico, i protocolli con le istituzioni locali passano all'approvazione del ministero e non competono più a noi. Abbiamo separato i controllori dai controllati, e digitalizzato i processi. Questo ha cambiato tutto: perché la corruzione non è altro che il sintomo di una disorganizzazione profonda. Quello che si perde con la corruzione è meno di quello che si perde con la disorganizzazione. **Anas** era finita in un vicolo cieco: ne siamo usciti e guardiamo avanti, anche grazie all'integrazione con **Es**, che ci consente maggiore flessibilità e spazi di manovra. La prova più concreta? E' anche la più semplice: abbiamo ripreso ad assumere giovani e nelle prossime settimane lanceremo ulteriori bandi di selezione con centinaia di posti per progettisti, direttori lavori e addetti alla mobilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# LA RETE DEI CANTIERI

## INVESTIMENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA, ADEGUAMENTI E MESSA IN SICUREZZA

Piano 2016-2020, in milioni di euro

### INVESTIMENTI PER COMPLETAMENTI DI ITINERARI E NUOVE OPERE

Piano 2016-2020, in milioni di euro

1	S.G.C. GROSSETO-FANO (E78)	1.415
2	SS. 16 ADRIATICA	711
3	SS. 372 TELESINA	651
4	SS. 6375 UMBRO-LAZIALE	467
5	COLLEGAMENTI A2 Viabilità complementare	450
6	SS. 121 CATANESE	355
7	SS. 182 DELLE SERRE CALABRE	347
8	MURZIA-POLLINO	337
9	SS. 340 REGINA	326
10	SS. 106 JONICA	311
11	SS. 268 DEL VESUVIO	307
12	SALERNO-POTENZA-BARI	300
13	SS. 125 ORIENTALE SARDA	288
14	SS. 115 SUD OCCIDENTALE SICULA	283
15	SS. 7 APPIA	237
16	RACCORDO AUTOSTRADALE SALERNO-AVELLINO	236
17	SS. 17 DELL'APPENNINO ABRUZZESE E APPULO-SANNITICO	231
18	SS. 9 VIA EMILIA	229
19	SS. 219 DI GUBBIO E PIAN D'ASSINO	227
20	TANGENZIALE DI CATANIA	217
21	PEDEMONTANA PIEMONTESE	204

1.582	E45/E55 ORTE-MESTRE	1
1.119	A2 AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO	2
931	SS. 16 ADRIATICA	3
791	A19 AUTOSTRADA PALERMO-CATANIA	4
621	SS. 106 JONICA	5
604	SS. 131 CARLO FELICE	6
379	S.G.C. GROSSETO-FANO (E78)	7
238	SS. 1 AURELIA	8
153	SS. 9 EMILIA	9
143	SS. 554 CAGLIARITANA	10
139	A90-A91 GRA DI ROMA	11
101	SS. 67 TOSCO ROMAGNOLA	12
84	SS. 36 DEL LAGO DI COMO E DELLO SPLUGA	13



### IL PIANO DI INVESTIMENTI 2016-2020

Principali novità del Contratto di Programma-Svolta manutenzione. Investimenti per tipologia di interventi, in miliardi di euro e quota %



(\* ) Include interventi di ripristino della viabilità statale/locale danneggiata dal sisma 2016 e investimenti in tecnologie stradali, applicazioni tecnologiche e manutenzione straordinaria delle case cantoniere

## (LE PRIORITÀ)

### I PORTI



**Ancona, Palermo, Trieste** hanno collegamenti asfittici che impediscono loro di operare al meglio

### LA STAZIONE DI AFRAGOLA



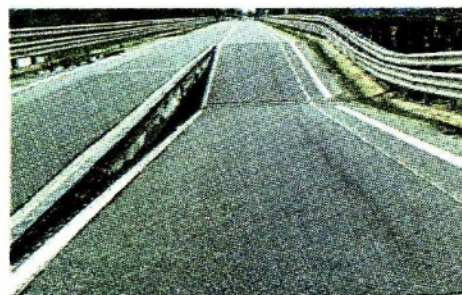
Un gioiello architettonico con un'accessibilità illogica: lo svincolo autostradale è a 20 minuti

### IL PASSANTE DI MESTRE



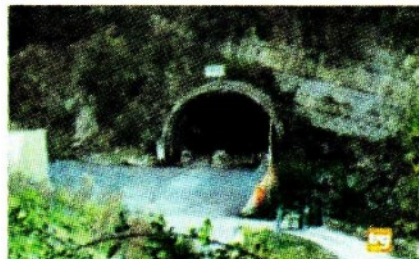
Ha risolto un problema enorme, si è già ripagato e genererà 600 milioni di risorse da reinvestire

### LA JONICA



La messa in sicurezza della statale Jonica è una delle priorità del piano di investimento

### LA GALLERIA DELLA GUINZA



La galleria della Grosseto-Fano realizzata 15 anni fa e mai aperta: 6 km che ne evitano 30 di curve

### LA TANGENZIALE DI BARI



Questa tratta dell'**Adriatica** in Puglia è la seconda strada **Anas** più trafficata

### LA ORTE - CIVITAVECCHIA



Una gestazione lunghissima, iniziata negli anni '70: mancano ancora meno di 10 chilometri



**Gianni Vittorio Armani**

Nominato presidente di **Anas** nel 2015, in seguito alla fusione con **F3** il cda dell'azienda, lo scorso gennaio, ha ridenominato il suo ruolo in amministratore delegato e direttore generale