

Dir. Resp.: Ezio Mauro

(IL PERSONAGGIO)

Armani
 “Nuova Anas
 autonoma
 dalla politica”

Eugenio Occorsio a pagina 6

Vittorio Armani il moralizzatore “Farò dell’Anas un’azienda normale”

SULLA SPALLE DEL NUOVO PRESIDENTE LA RIFORMA DEL CARROZZONE PUBBLICO PER ECCELLENZA: IL DOPPIO FRONTE DELLA “RIPULITURA” DALLA CORRUZIONE E DEL MIGLIORAMENTO DELL’EFFICIENZA CHE PASSA PER L’USCITA DALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Eugenio Occorsio

Roma

Dall’ufficio del presidente dell’Anas sono spariti i quadri d’autore e i tappeti persiani che lo rendevano una specie di reggia mediorientale e un incunabolo di potere da mettere soggezione nella lunga era di Pietro Ciucci. Il nuovo occupante **Gian-vittorio Armani**, che assomma dallo scorso maggio le funzioni di presidente e amministratore delegato, nelle pareti disadorne ha appeso solo una cartina, quella ovviamente della rete stradale Anas, «25mila chilometri di strade, 1300 gallerie, 11mila viadotti,

la maggiore d’Europa», puntualizza Armani. Il messaggio di sobrietà è parte non secondaria del nuovo corso e dell’imponente operazione-pulizia necessaria in quello che era considerato, non a torto, il carrozzone pubblico per antonomasia. «Qui si tratta - spiega Armani - di fare due operazioni contemporaneamente: restituire efficienza all’azienda, oggi soffocata dalla burocrazia e dalla dipendenza dalla politica, e ripulirla dalle sacche di malaffare». Ma dopo il clamoroso scandalo di corruzione del 23 ottobre (quello della “dama nera” Antonella Accrogliano che chiamava le tangenti “ciliegie”, ndr), dobbiamo aspettarci altre vicende analoghe? «Non lo so, ed è giusto perché le indagini della magistratura sono coperte dal segreto istruttorio. Ma di anomalie io ne ho segnalate diverse. Come ho scritto in una mail ai seimila dipendenti, dobbiamo insieme dimostrare che l’Anas non è l’azienda della corruzione né quella dei viadotti crollati o delle gallerie con cemen-

to depotenziato».

Armani, 49 anni, romano, laureato alla Sapienza in ingegneria elettronica nel 1993, master in business al Mit di Boston e precedenti esperienze manageriali in Telecom Italia, McKinsey («cinque anni di scuola durissima in giro per l’Europa») e infine da amministratore delegato in Terna Rete Italia, la società che gestisce i 65mila chilometri di rete elettrica, ancora oggi è costretto a passare «una parte molto importante» della sua giornata con i magistrati, «sia i sostituti della Procura di Roma e degli altri capoluoghi sia il team di Cantone». L’opera della



Dir. Resp.: Ezio Mauro

magistratura, puntualizza, è assolutamente essenziale. Prendiamo le intercettazioni ambientali: sono l'unico modo per avere un riscontro oggettivo. Vede, qui dentro circolano mille voci, io ricevo decine di segnalazioni anonime, la stessa Accroglia è una professionista della materia: ma come faccio a distinguere le bufale fatte circolare ad arte per colpire qualcuno da quelle basate sui fatti? L'unica è il supporto, che fin qui è formidabile, dei magistrati e della Guardia di Finanza. Ripulire l'azienda è un elemento chiave per dare una svolta».

Non di sola cronaca giudiziaria vive questa fase dell'Anas. «Il nostro obiettivo è portare l'azienda al di fuori del perimetro della pubblica amministrazione. Non è una questione di bandiera, tutt'altro. È intanto un modo per slegarla dai giochi politici, e visto quello che ci dicevamo prima lei capirà quant'è importante. Oggi l'Anas è un'azienda che vive col cappello in mano, costretta a chiedere sempre alla politica i fondi, e ogni volta che mi avvio nei corridoi della burocrazia mi ritrovo con un curriculum in mano». L'Anas è diventata società per azioni nel 2002, ma la riforma è largamente incompiuta. «Non c'è bisogno di arrivare alla privatizzazione. Lo Stato non è per forza un cattivo azionista. Bisogna però trasformarla in un'azienda normale, come Enel, Snam, la stessa Terna. Inserita in una missione statale ma dotata di autonomia finanziaria, passando dal modello di contributo in conto capitale a un più funzionale modello di remunerazione, basata sul mercato e impostata sul rigore che il mercato richiede. Finanziata da proprie obbligazioni, con l'autofinanziamento completato da un nuovo sistema di tariffe pagate da chi usa le strade a fronte di una riduzione delle tasse da parte dello Stato: ad esempio una tariffa sul carburante compensata da una riduzione delle accise, oppure una "vignetta stradale" come in Austria e Svizzera, una specie di tassa di circolazione a fronte di un calo del bollo. L'autonomia è l'unico modello che permette una programmazione lucida e precisa».

Oggi la gestazione di una strada è quanto di più contorto, complicato e spesso assurdo si possa immaginare. La revisione del titolo V, se possibile, ha pasticciato ancora di più le cose. «Una strada dovrebbe essere per definizione dritta e omogenea», spiega Armani. «Invece visto che attraversa più province e più regioni accade che un tratto sia a quattro corsie e quello dopo a due perché i finanziamenti sono stati assegnati negli anni di volta in volta in base ai desideri del politico più forte o peggio ancora dell'area geografica di appartenenza del gruppo di potere. Insomma, una strada è un manuale Cencelli al suo peggio, con tutti i paradossi, le storture e le diseconomie. Se arriva a Cagliari da Villasimius, lei viaggia su una dignitosa superstrada a quattro corsie che però a un certo punto qualche chilometro prima dell'aeroporto, dove secondo logica dovrebbe arrivare, si "infrange" in una rotonda e poi riprende sotto forma di un viottolo stretto».

Conversando con Armani, la sensazione prevalente nell'anziano cronista economico è la sorpresa: dopo decenni di denunce, critiche, tentativi di riforma, si sta sempre lì: strade che sono usate per la propaganda politica locale e aziende appaltatrici che fanno le furbe e vincono le gare con ribassi «anche del 40%», puntualizza Armani, salvo poi rifarsi ampiamente con le revisioni in corso d'opera. «Quest'ultima piaga è surreale. Gruppi premiati all'estero, ben strutturati, ineccepibili dal punto di vista della sicurezza dei lavoratori, vengono spiazzati da società fantasma che partecipano alle gare solo per crearsi degli asset da far valere quando poi falliscono». La sofferta riforma degli appalti, in via di regolamentazione, dovrebbe smantellare questo sistema, «se non altro prevedendo valutazioni preliminari sulla qualità delle imprese che partecipano alle gare perché vi possano partecipare solo aziende qualificate e serie».

L'opera di moralizzazione di Armani passa dalle vie esterne e da quelle interne. Anche a que-

st'ultimo proposito molte innovazioni appaiono così elementarmente logiche che viene da chiedersi (ma nella domanda è già implicita la risposta) perché non siano state fatte prima. «In azienda abbiamo 190 dirigenti: troppi, molti bravi ma altri nominati perché c'era il politico di turno da accontentare. Ora ne ho "ruotati" 25, per altri 20 abbiamo agevolato il prepensionamento. Per tutti, compreso me, ho istituito i tornelli all'ingresso. E, altra cosa elementare, ho imposto il badge per i visitatori, compreso il foglietto che deve firmare il dirigente quando vanno via. Altrimenti venivano senza alcun controllo per incontrare Tizio ma in realtà sgattiolavano da Caio che era quello che volevano vedere. Basta con i corridoi invasi da sconosciuti e lobbisti di ogni sorta». Scusi, Armani, ma a questo punto non teme per la sua incolumità? «Beh, minacce personali per fortuna non ne ho ricevute, certo che la rivoluzione deve essere totale. Torniamo un attimo al caso della "dama nera": questa signora, per la quale proprio in questi giorni ho completato il licenziamento, era stata così abile, e protetta, da piazzarsi a capo della direzione controllo amministrativo: una unità del tutto inutile, priva di competenze specifiche, creata solo in funzione di passare le carte, dare loro un ordine e una priorità, roba che in un'azienda che attribuisce 2 miliardi e mezzo di appalti l'anno sembra un invito alla corruzione. Ora ho sciolto la direzione, riattribuito alcune competenze e abolito altre. Stiamo poi trasferendo l'unità che materialmente scruta le offerte per le gare in un ufficio separato, alla Stazione Termini, blindato e al riparo dall'assedio lobbistico. E le pratiche non dovranno più seguire un iter "personalizzato" tipico delle burocrazia kafkaiana: come in qualsiasi azienda, deve bastare un sistema operativo gestionale per verificarne i passaggi che dovranno avvenire in via automatica e trasparente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



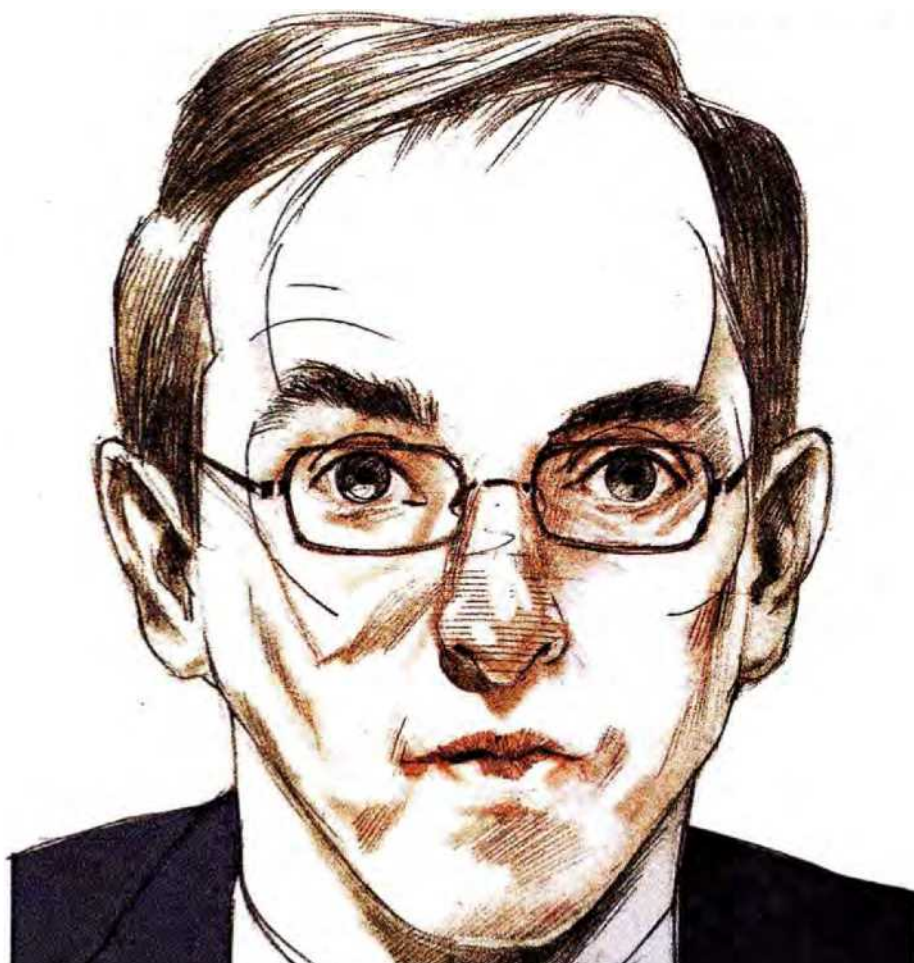
(IL CASO)

Ponte sullo Stretto non una priorità ma neanche un'idea da escludere

Oltre alla moralizzazione in chiave anticorruzione e alla riorganizzazione delle procedure per rendere l'azienda mono burocratica e più funzionale, Armani ha di fronte a sé una terza sfida: rilanciare i lavori per mettere in sesto la rete Anas. «Nell'ultimo decennio c'è stata una carenza di investimenti e le condizioni di manutenzione sono molto migliorabili», conferma Armani. In questa chiave va letto il potenziamento degli investimenti contenuti nel piano quinquennale presentato mercoledì scorso (vedere grafico). E tenendo presente anche questa priorità, l'Anas si avvia a due importanti passaggi: il completamento dopo trent'anni di lavori, polemiche e ritardi della "vera" autostrada Salerno-Reggio Calabria in sostituzione della vecchia "fettuccia" risalente al 1974, in

calendario entro il 2016, e la riapertura voluta dal premier del dossier Ponte sullo Stretto. Armani su questo è prudente ma non ultimativo: «È normale - spiega - che si parli del Ponte come conseguenza e continuazione della rete autostradale dopo il completamento della Salerno-Reggio, ma non è una priorità. Se una nuova valutazione dovrà arrivare, sarà solo dopo un attento esame dei costi benefici». Più deciso è il presidente dell'Anas sull'ipotesi pedaggi: «Non è così che si risolvono i problemi dell'azienda perché con i pedaggi non si ripaga il costo dell'opera. Si introdurrebbe soltanto un inutile aggravio a carico della popolazione». A favore di quest'ultima, intanto, è stata lanciata un'operazione pulizia stavolta non dentro gli uffici, ma per le strade. L'Anas si arma di ramazza e muove contro la spazzatura, omaggio di automobilisti incivili. Lo fa in alleanza con l'Associazione Nazionale dei Comuni italiani. L'accordo è semplice: Anas raccoglie e i Comuni smaltiscono, ognuno paga la sua parte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gianni Vittorio Armani, presidente e ad dell'Anas, visto da **Dariusz Radpour**