

La rivoluzione delle strade smart

Armani: «Sugli appalti cambia tutto»

Ha preso l'Anas quando era un carrozzone, lo sta cambiando in tutto. Fino alle nozze con Ferrovie. Gianni Armani è più che soddisfatto: «Ho sostituito cinquanta manager».

■ ROMA

INNOVAZIONE, tecnologia, efficienza. Dopo Terna, Gianni Vittorio Armani vuole fare di Anas un'altra storia di successo. Da presidente, ha ereditato una società in crisi e la sta rivoltando come un calzino con l'obiettivo di trasformarla in un'azienda gioiello. Step cruciale le nozze con Ferrovie, funzionale ad attivare investimenti per 16 miliardi. Riguardo al nodo dei contenziosi, è netto: «I 700 milioni stanziati bastano a chiudere il capitolo». Mentre sul contratto di programma di investimenti incalza il governo a «fare presto» per non bloccare i cantieri.

Presidente, che azienda porta in dote per le nozze con Fs?

«L'azienda oggi è decisamente migliorata, diventando uno dei principali attori nel settore delle opere pubbliche. Nuove procedure e organizzazione, con un cambio radicale della dirigenza e 50 manager sostituiti, hanno dato un segnale chiaro: il modo di lavorare è cambiato. Lo abbiamo dimostrato nella gestione delle ultime emergenze, come il sisma, e risolvendo capitoli simbolo dell'inefficienza, quale la Salerno-Reggio Calabria e il Quadrilatero Marche Umbria. Gli effetti sulle infrastrutture si vedono nel lungo periodo ma il mio mandato (ride) non è ancora finito!».

Tra le eredità scomode ci sono 9 miliardi di contenziosi: i 700 milioni stanziati dal governo bastano?

«Una mole in larga parte costruita dalle aziende per sistemare i bilanci: riteniamo reale solo circa il 10%. Dunque, sì, 700 milioni bastano. Sottolineo che il contenzioso è dello Stato, Anas lo gestisce in quanto stazione appaltante. Le

imprese non possono pensare di raggiungere lo Stato perché è lento a risolvere i problemi, facendo appalti al ribasso nella

speranza di recuperare con il contenzioso: questo sistema ha distrutto il settore. Ora diamo un segnale di cesura con il passato, sarà da monito anche per i prossimi cantieri».

Altra precondizione per le nozze è il contratto di programma in attesa del via libera del Cipe.

«Nessuna azienda ne compra un'altra se mancano i presupposti. Siamo nella situazione curiosa che, pur con una concessione a lungo termine, il contratto annuale viene firmato con due anni di ritardo. Dei 3,5 miliardi investiti negli ultimi due anni ne abbiamo ricevuto solo uno e, senza soldi, non si può investire. Al governo chiediamo di sbloccare il contratto al più presto. Il matrimonio con Ferrovie è l'occasione per mettere ordine nel modo in cui è stato finora approcciato il 'problema strade'. Questo farà bene al Paese. Abbiamo costruito un contratto che sia funzionale all'uscita di Anas dalla P.a e stabilisca un principio: lo Stato pagherà per il servizio che diamo e non per quanto spendiamo, con un sistema di penalità. Inoltre, con le nuove regole, potremo finanziarci sul mercato».

La fusione è funzionale anche a riattivare gli investimenti. Una crescita del 10% annuo è realizzabile?

«La fusione con Fs potrà dare un grande contributo anche mettendo a sistema le strutture ingegneristiche. Nel contratto saranno finanziati investimenti per 17 miliardi, possiamo realizzarne fino a 3-3,5 miliardi l'anno, il doppio degli attuali. Stiamo lavorando molto anche per potenziare la strategia di internazionalizzazione: abbiamo già

un accordo con la Russia per 200 km da Rostov a Mosca e una pre-concessione in Iran».

Il futuro passa attraverso le smart road, le strade intelligenti. Quando vedremo le prime auto senza pilota?

«Esistono già a livello di sperimentazione e molti investimenti delle case automobilistiche sono sulla guida assistita. Noi stiamo lavorando con laboratori di ricerca sulla guida automatica ma, soprattutto, stiamo costruendo i presupposti perché l'intelligenza della auto dialoghi con la strada e con le altre auto. Abbiamo programmato 160 milioni di investimenti per mettere oltre all'asfalto la fibra ottica sulle strade, con l'obiettivo di 3mila chilometri di smart road in tre anni. Questo moltiplicherà la capacità di trasporto delle strade stesse e renderà la sharing economy davvero operativa. Non solo, i sistemi di sensoristica ci consentiranno un controllo predittivo dello stato di manutenzione delle infrastrutture».

Investimenti e sviluppo: è ottimista sul futuro del Paese?

«Sono ottimista sulla capacità delle persone, è incredibile che il Paese stia in piedi ed esprima eccellenze nonostante tutto. Le infrastrutture evidenziano l'incapacità delle nostre istituzioni a lavorare per obiettivi senza cambiare continuamente idea. Il risultato è che molte opere sono state studiate male in passato, senza valutazioni costi/benefici e con iter farraginosi. Un esempio emblematico? La E45 con il suo irrealizzabile obiettivo di project financing da 13 miliardi che ha solo ritardato la manutenzione necessaria, che ora stiamo finalmente realizzando con un piano di 1,6 miliardi».

Alessia Gozzi



«L'azienda oggi è decisamente migliorata, diventando il principale cliente nel settore delle opere pubbliche»

GIANNI ARMANI
Presidente Anas

