

# IL COLLOQUIO **GIANNI VITTORIO ARMANI**

## «Come guida il carrozzone **Anas** Su 196 dirigenti abbiamo 150 cause»

Il presidente della società che gestisce le strade italiane: contenziosi per 9 miliardi

### Solo 23 controllori sulle strade dell'Emilia

Il presidente **Anas**: che squilibri, sulla Salerno-Reggio c'è un addetto ogni 1,7 chilometri

#### Il paradosso

La Salerno-Reggio Calabria ha un addetto ogni 1,7 km, in Emilia ce n'è uno ogni 50 di **Gian Antonio Stella**

«A ppena arrivato mi sono trovato in un disastro. Il crollo del viadotto in Sicilia. Manutenzione delle strade assurda. Inchieste. Arresti. Una quindicina di lettere anonime sul tavolo a settimana...». Scherza? Per niente, risponde **Gianni Vittorio Armani**, da 18 mesi presidente dell'**Anas**: «Alcune le mandavano persone poi finite in galera. Altissimi dirigenti... La stessa "dama nera". Che produceva lettere anonime su tutti gli altri colleghi».

Una giungla. A ogni passo, una possibile coltellata.

Per questo, dice, si è liberato di una trentina di dirigenti («più otto licenziati perché corrotti») spendendo 12 milioni di euro («sei risparmiati già al primo anno») per prender 13 manager di fiducia prima («prima») che entrasse in vigore la legge Madia che avrebbe imposto regole più rigide. Assunzioni vistate dal governo («ovvio!») ma finite in un servizio delle *Iene* ripreso da altri giornali. *Corriere* compreso: perché non prese quei dirigenti seguendo le indicazioni della «Madia» e annunciate dalle direttive di Raffaele Cantone? «Ripeto: ci siamo mossi "prima". Avevo bisogno di uno staff di cui potermi fidare sotto il profilo etico e professionale. Che mi aiutasse a capire. Mettetevi al posto mio: mi arrivano una ventina di fascicoli di carte da firmare al giorno. Montagne di carte: 860 mila protocolli l'anno. Non è facile capire. Ho seguito le regole

che c'erano. E cinque su 13 dei nuovi sono venuti a tempo determinato: per loro la Madia non vale. Che dovevo fare, in quel contesto? Prenda la "dama nera": non solo chiedeva mazzette ma era anche professionalmente inadeguata».

Si rende conto che l'**Anas** gode di cattiva fama ma proprio per questo, assicura, «era impossibile dare una svolta con la vecchia struttura: se chi gestisce i cantieri non mi sa dire neppure quanti sono quelli aperti...». E di casi così, giura, ne trovò diversi: «Anche gente molto brava, per fortuna. Ma la struttura andava ridisegnata». Per anni, accusa, «qui c'erano dei silos. Separati l'uno dall'altro. La direzione tecnica non faceva vedere niente alla direzione legale acquisti. E viceversa. Non si parlavano. La direzione acquisti faceva le gare e aveva il legale che controllava. Controllore e controllato insieme. Un casino».

Una prova del caos? La distribuzione del personale addetto alla manutenzione e alla vigilanza sulla rete **Anas**. Per carità, spiega, è vero che un'autostrada ha esigenze diverse rispetto ad altre arterie, ma gli squilibri dimostrano una gestione cervellotica. Se la media nazionale è di 11,9 chilometri per ciascuno dei 1.748 addetti (capisquadra, cantonieri, conducenti, sorveglianti...), le differenze tra diverse realtà sono abbaglianti. È vero che i lavori sulla Salerno-Reggio sono andati avanti per decenni ma 266 addetti per 465 chilometri (1,7 a testa) non saranno abbondanti? E 137 per i 580 chilometri (4,2 a cantoniere) del Lazio, per quanto vigilino sul trafficatissimo **raccordo anulare** e la superstrada per Fiumicino, non saranno eccessivi rispetto ai 36 chilome-

tri pro capite in Lombardia?

Non è una questione di Nord e Sud: la Calabria ha un addetto ogni 7,2 chilometri e la Campania ogni 8,1 ma la Puglia solo uno ogni 43. Il caso più clamoroso, però, segnala **Armani**, è quello dell'Emilia-Romagna: con 1.150 chilometri da seguire, gli addetti sono 23. Cinquanta chilometri a cantoniere o sorvegliante. Troppo pochi per curare adeguatamente una rete stradale che, come si è visto nel caso del cavalcavia crollato a Lecco («dove il cantoniere il suo dovere lo aveva fatto: sono stati altri a mancare») è stata spesso trascurata. «Ci mancano almeno duemila cantonieri, per poter fare quanto ci viene chiesto. È una questione di sicurezza. Chiediamo solo ciò che è concesso alle Ferrovie o alle Poste: siamo i primi a voler essere misurati sulle nostre scelte e se sbagliamo mandateci via. Ma abbiamo bisogno di ricostruire la società con gente all'altezza. Siano manager o cantonieri, li vogliamo selezionare noi».

Eppure, accusa, «la legge Madia prevede non sia fatta alcuna assunzione. Fino al 2018 è vietato a società ed enti pubblici, tra cui l'**Anas**, di prendere chiunque. L'unico modo per assumere è andare a pescare il personale di troppo in liste di altri enti scambiandosi l'un l'altro gli esuberanti. Ma non



funziona. Non può funzionare. L'hanno già fatto in passato. È stato un disastro. Lo scambio degli esuberanti non è un sistema sul quale costruirsi un'azienda che funzioni. Noi abbiamo necessità di ingegneri, sorveglianti stradali, cantonieri... Specialisti. Un nostro cantoniere deve sapere se un viadotto tiene o no. Se all'Anas cresce un netturbino, con tutto il rispetto per i netturbini, che ne facciamo?». Altro esempio? «Il codice degli appalti prevede che non si possono più fare se non c'è il progetto esecutivo. È giusto. Ma non abbiamo neanche gli ingegneri. Perché non ne abbiamo mai avuti. E un problema come questo non possiamo affrontarlo solo dal 2018 in avanti».

Certo, la storia di Anas spinge a diffidare... «Ma il disastro è stato fatto prima! Quando

sono arrivato c'erano quattro generazioni della stessa famiglia. Il bisnonno aveva lasciato il posto al nonno e il nonno al padre e il padre al figlio. In certi uffici ci sono ancora moglie e marito, figli e nuore e cugini. Ma se chiami me e mi chiedi di cambiare tutto, mi vuoi lasciar lavorare? Vuoi tenerti il disastro o provare a risolverlo?».

Sospira: «Abbiamo mille cause di lavoro. Su seimila dipendenti. E siamo arrivati ad accumulare 150 cause su 196 dirigenti. Adesso sono di meno, ma il tema resta. Colpa delle norme, fatte male... Per non dire degli incarichi...». E spiega: «Quando sono entrato, come in tutta la pubblica amministrazione, erano previsti incarichi professionali extra di ogni genere che incrementavano i guadagni di chi già era ben pagato. Tredici milioni di

euro l'anno, costavano. Siamo noi ad averli tolti. Nell'azienda da cui venivo, Terna, se un dipendente era stato assunto come avvocato e doveva curare una causa la curava come dipendente. In Anas no: prendeva lo stipendio come dipendente e la parcella extra da avvocato. Cifre enormi, a volte».

Risultato del caos generale: «Contenziosi mostruosi: 9 miliardi. Nove! Che le imprese possono invocare perché le regole, purtroppo, sono state fatte male». E in tribunale chi ci va? «Una volta avvocati esterni, nonostante avessimo i nostri. Adesso l'Avvocatura dello Stato. Anche se, purtroppo, stracarica di lavoro com'è, fatica a starci dietro e spesso, nonostante la buona volontà, non riesce manco a presentarsi in giudizio...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La società



● L'Anas gestisce la rete stradale e autostradale italiana e provvede alla sua manutenzione ordinaria e straordinaria

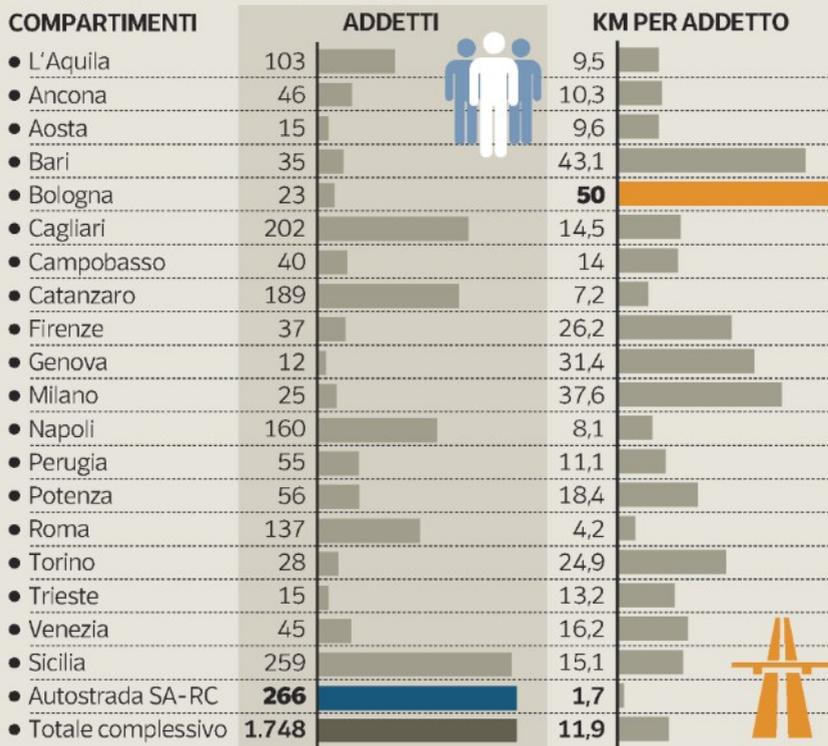
● È costituita in forma di società per azioni con un unico socio: il ministero dell'Economia e delle Finanze. Opera però sotto la vigilanza tecnica e operativa del ministero delle Infrastrutture

● Attualmente gestisce una rete di oltre 25.556 chilometri di strade statali, autostrade, compresi svincoli e complanari

● Dal maggio 2015 il presidente di Anas è Gianni Vittorio Armani, 48 anni, ingegnere elettronico (foto Imago-economica)

## Il personale su strada

I dipendenti dell'Anas impiegati (tra capi squadra, conducenti mezzi, cantonieri e sorveglianti, sia full time che part time), per compartimento



Fonte: Anas

d'Arco