

L'intervista al presidente dell'Anas che ieri è stato in città

«Per l'Alta velocità serve il Ponte»

Armani: finanziabile dalle Ferrovie. L'unione col Cas è una chance di sviluppo

Gli investimenti previsti nell'isola ammontano a 2,7 miliardi: oltre il 50% sono manutenzioni

Alessandro Tumino

Compie due anni la sua **presidenza dell'Anas**, la società delle strade e autostrade italiane, da lui assunta il 18 maggio 2015. Una sfida che definire delicata è eufemistico, al timone di quell'ente chiamato a gestire al meglio oltre 26.000 chilometri, 11.000 ponti e 1300 gallerie, e a venire fuori da un vortice di contenziosi miliardari accumulati nei decenni, senza dimenticare le famose "150 cause su 196 dirigenti". Resta ancora un fiume in piena, due anni dopo, **Gianni Vittorio Armani**, 49 anni, varesino di Tradate, già amministratore delegato di Terna, che per prima cosa ha dovuto misurarsi con gli effetti di scandali scoppiati qua e là e con quelle direzioni interne «che nemmeno si parlavano tra loro», come disse al Corriere nel 2015.

– **L'Anas si porta dietro un contenzioso da 7 miliardi e nodi storici come quello del personale, con strade del tutto sguarnite e altre ad alta concentrazione. Quanto dureranno questi antichi problemi?**

«Il problema più difficile è

quello di certi presupposti. **L'Anas** è ancora oggi quasi strutturalmente costituita per essere in difficoltà. Parlo chiaro: in due anni abbiamo fatto investimenti per oltre 3 miliardi e mezzo e ricevuto fondi dallo Stato per 1 miliardo. E chiaro che così il contenzioso resterà sempre alto: ora, per la precisione sono 9 miliardi. Il contenzioso, in verità, non è **dell'Anas** ma dello Stato, ovvero di chi paga o non paga le opere. Noi siamo il facilitatore della risoluzione di quei contenziosi nati nel rapporto tra imprese e stazioni appaltanti. Quanto al personale siamo intervenuti dove necessario, eliminando certi compromessi politici con il territorio, utilizzando le tecnologie, sbloccando l'assunzione di un migliaio di tecnici e ripristinando le figure territoriali. Non è facile, la nostra organizzazione applica ancora, tra i tanti, un decreto ministeriale del 1986, redatto quando ancora non c'erano i cellulari...».

– **Lei ha scommesso in modo forte sugli investimenti ma le autostrade Anas e ancor più le strade statali siciliane risentono di emergenze storiche, tipo Gioiosa Marea o Capo Ali. A quando una svolta radicale?**

«Non ci vorrà molto. In Sicilia stiamo investendo complessivamente, 2,7 miliardi dei quali oltre il 50% in manutenzioni straordinarie, il che significa autorizzazioni più semplici,

progettazione e cantierabilità molto più immediata. Ma soprattutto attuiamo un nuovo modo di procedere: non più un lotto gigantesco alla volta, ma opere lungo tutta una direttrice, partendo sempre dalla sistemazione e dal miglioramento dell'esistente, necessario a finanziare, al contempo, le nuove infrastrutture».

– **Le grandi infrastrutture di trasporto sono negate alla Città metropolitana di Messina. Lei porta avanti il piano di fusione Fs-Anas come grande occasione per dare all'estremo Sud un nuovo futuro. Ma il Def del Governo blocca l'Alta velocità a Salerno ed in Sicilia propone solo studi di fattibilità sull'Alta velocità ridotta Palermo-Catania, e la revisione del vecchio progetto del secondo binario Catania-Messina...**

«Come per gli aeroporti, per l'Alta velocità ferroviaria, risulta determinante l'effetto rete. La premessa dell'innovazione è una rete efficiente ed estesa di collegamento. Io ritengo che il **Ponte sullo Stretto** possa essere l'elemento trainante per l'Alta velocità delle Ferrovie nella Sicilia, che costituisce da un mercato regionale sufficientemente grande per giustificare l'investimento. Insomma, la sola via per un grande ammodernamento delle Ferrovie. Proprio il Ponte è l'esempio migliore di come le opere più importanti siano il frutto di un'ottica pro-

gettuale integrativa. Il collegamento autostradale non giustifica un pedaggio sufficientemente remunerativo per il gestore che sia, al contempo, accettabile per l'utente, ai fini di un investimento efficiente. E poi farlo con fondi destinati all'ammodernamento ferroviario significherebbe sottrarlo al grosso pagamento di interessi alle imprese di costruzione».

– **Lei, però, ha invitato a riportare i costi del progetto Ponte ai 4 miliardi della grande opera in sé, e fa riferimento a "opere non funzionali" da 1,2 miliardi previste dal progetto. Ma quelle sono opere volute per connettere il Ponte alla città, quali le tre stazioni metropolitane ferroviarie Europa, S. Cecilia, Annunziata.**

«Come accadde anche in altre parti d'Italia, non si possono mettere insieme tutti i problemi di una città per risolverli tutti all'interno di un solo progetto. Diventerebbe un assalto alla diligenza. Giusto che la città sia connessa in metropolitana ferroviaria al Ponte, ma di quelle 3 fermate ne basta una, da cui poter raggiungere al meglio Catania e Palermo. Perché poi, se si devono realizzare 3 fermate Ponte, magari non si riesce a finanziare, al contempo, anche l'Alta velocità ferroviaria. Comunque, sul Ponte deve decidere il Paese: noi, come **Anas**, siamo pronti a dare il nostro contributo, e poi non tornare più indietro, perché è inammissibile che questo progetto sia stato acceso e spento per 25 volte». «



Il presidente dell'Anas, l'ingegnere lombardo Gianni Vittorio Armani. Al tavolo con lui l'on. Enzo Garofalo e l'assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Pistorio