

Antionietta Sannino

Dirige Unico Campania ed è tra i rari ingegneri nel ramo mobilità. Ha imparato il "movimento treni" a Milano. Sua è l'idea di Napolipass

MANAGER
A destra, Antionietta Sannino nel disegno di Francesco Ardizzone

una donna in viaggio

La manager che ha "inventato" il trasporto pubblico a Napoli

GOFFREDO LOCATELLI

LA PRIMA frase che le esce dalle labbra, sofisticata e semplice, fa intuire il piacere di colpevolizzarsi e il bisogno di assolversi. «Per fare certe cose — dice — bisogna osare e avere spregiudicatezza, anche sbagliando». Lei, Antionietta Sannino, ha osato, sgomitato, conteso il primato ai maschi e oggi, a 53 anni, è l'unica donna ingegnere trasportista, una rarità. Dal suo ufficio, al terzo piano del civico 7 di piazza Matteotti, dirige il consorzio Unico Campania ed è amministratore delegato di City Sightseeing Napoli. Per dirla coi numeri, ha sotto di sé 260 persone e coordina le entrate di 15 aziende di trasporto, le stesse che fanno muovere ogni giorno un milione e 600 mila viaggiatori su treni, bus, funicolari e metropolitane.

A distanza ravvicinata, questo specialissimo ingegnere trasmette l'irresolubile bellezza di una donna senz'età. Ha il fisico di una ragazzina. Il giacchino verde e il colore del foulard ne evidenziano la finezza del viso contornato da capelli luminosi, ramati: ne scorgo gli occhi verdi vivacissimi, due cerchietti ai lobi, e qualche piccolo segno che fa capire quante cose ha guardato, ricorda, sa. L'ingegnere

maschile. Imparai a ubbidire, ma decisi che non sarei stata sempre schiava degli altri».

A Milano l'ingegnere diventa brava nel movimento treni e fa carriera. Dopo sei anni torna a Napoli da direttore del trasporto locale ferroviario in Campania, Molise e Basilicata. Con qualche robusta traccia di nostalgia, raccontò di essere rimasta 18 anni nelle Ferrovie. «La vecchia azienda di Stato funzionava bene perché alla base c'era una buona scuola di formazione. Dopo sono arrivati gli sperperi di denaro, i tagli alla manutenzione e le nomine fatte con l'avallo di politici e sindacati. Me ne sono andata quando non dividevo più la strategia del vertice sulla gestione del trasporto locale». Nel 1993 è lei che attiva a Napoli la Metropolitana collinare, un progetto in naftalina da oltre 20 anni, e fino al '98 rimane al vertice della struttura. L'anno dopo crea la gestione della tariffazione integrata sull'area metropolitana di Napoli.

Antionietta prende da uno scaffale un cimelio speciale: il primo biglietto di Giranapoli, datato primo febbraio 1995, e ricostruisce un periodo che contiene

passione culturale e sincero pragmatismo. «Fino al 1994 c'erano sei diversi biglietti per viaggiare nell'area napoletana. Andai ad un convegno internazionale e sentii parlare per la prima volta sul modo di unificare le tariffe di più aziende. Fu così che realizzai Napolipass, il



primo progetto di bigliettazione intelligente in Italia, e partì la tariffa integrata Giranapoli». Rammenta che a quei tempi il mezzo pubblico era il trasporto di una minoranza: appena 250 mila spostamenti al giorno. «Oggi sono un milione e 200 mila in ambito urbano napole-

tano e un milione e 600 mila in Campania. Siamo stati menzionati dalla Comunità europea come esempio da seguire». È con questi risultati che è arrivata al vertice di Unico Campania e ha reso possibile circolare su qualsiasi bus o treno con un solo biglietto. Come direttore del consorzio si occupa della commercializzazione dei biglietti e della ripartizione degli introiti, 160 milioni di euro l'anno, su cui le 15 aziende litigano spesso.

A differenza dei salernitani, che hanno un maggiore senso civico, i napoletani non brillano in questo settore, visto che i 140 controllori del consorzio fanno oltre 10 mila multe al mese. «In assenza dei controllori, — dice l'ingegnere con un sorriso — forse non pagherebbe nessuno. Lo scorso anno abbiamo avuto il picco dell'evasione con oltre il 40 per cento dei viaggiatori senza biglietto. Oggi sui bus siamo intorno al 20 per cento: come dire che su un milione di persone 200 mila non pagano il biglietto. L'evasione più bassa è sulla Metropolitana collinare, il 3 per cento». Il direttore confessa che fino a pochi anni fa a Napoli circolavano più biglietti falsi che veri. «Mi aiutò molto la Polfer — dice — e denun-

ciammo molti esercizi commerciali che vendevano biglietti falsi. Oggi l'ologramma sui biglietti, che è un'esclusiva mondiale, rende impossibile la contraffazione. Lo ha creato il gruppo tedesco Kurtz, lo stesso che fornisce la tecnologia olografica alla Banca Centrale europea per gli euro».

L'organizzazione dei trasporti pubblici è dunque una delle poche eccellenze che può vantare la Campania. «Siamo stimati in tutta Europa — dice con orgoglio l'ingegnere — e additati come esempio da seguire». Oltre a bus, metrò e treni, Antionietta Sannino si è tuffata nel settore turistico e nel 2003, dopo un'esperienza a Roma, ha fatto nascere la City Sightseeing Napoli, il servizio di trasporto turistico con i caratteristici bus rossi a due piani. «Io non mi occupavo di turismo, mami accorsi che a Napoli c'erano tutti i numeri per inventare questo nuovo servizio. Be', è stata un'altra scommessa vinta: abbiamo 60 dipendenti, 14 bus e chiuso il quinto anno di attività con 2,2 milioni di euro. Sightseeing non s'è mai fermata, neppure con l'immondizia per le strade...».

Le gratificazioni che ha ricevuto, i



“ Vengo da Barra, da una famiglia modesta con tre figli. Ero timida ma brava in matematica. Nelle Ferrovie imparai a ubbidire ma decisi che non sarei sempre stata schiava degli altri

gnere comincia a presentarsi senza trucchi espressivi: «Vengo da Barra, da una famiglia modesta con tre figli, e sono cresciuta con la chiarissima regola che a scuola ci va solo chi studia. Io ero timida, ma brava in matematica e fisica, così andai al Politecnico e a 23 anni ne uscii con 110 e lode in ingegneria elettronica».

Racconta che, dopo la laurea, se ne andò a Milano. Non voleva un lavoro qualsiasi, voleva emergere, fare qualcosa di significativo. «Mi sentivo dentro una molla che non mi ha mai lasciato». Il brutto comincia quando la giovane ingegnere fa il concorso nelle Ferrovie, lo supera e annusa il mondo che la circonda. «Quando mi presentai all'ufficio Movimento, e iniziai la severissima scuola di formazione delle ferrovie, mi ritrovai in un ambiente ancora tutto al



“ Ho due figlie che ho allevato parlando con loro al telefono. Non avevo altra scelta: dovevo dimostrare di valere lavorando più dei colleghi uomini. Oggi le donne hanno qualche chance in più

successi e le sconfitte che l'hanno fortificata, non hanno impedito a questa formidabile donna-manager di essere anche madre di due ragazze, Roberta e Claudia, di 28 e 22 anni. «Le ho cresciute parlando al telefono — confessa — ma non avevo alternative. Oggi per le donne ci sono più possibilità di inserimento. Io per anni ho dovuto dimostrare di valere lavorando di più dei colleghi uomini».

Nei ritagli di tempo, quando stacca la spina, Antionietta avverte quel nodo alla gola che la fa scappare lontano da Napoli, nella sua casa di Acciaroli. Ha bisogno di tempo per alimentare l'altra parte di sé. La lettura come antidoto al lavoro. «Sto leggendo la trilogia di Stieg Larson, e l'ultimo film che ho visto è "Tulpan", di Sergej Dvortsevov. Confesso di aver sempre fatto le cose che mi piacevano e sono contenta di me stessa».