

# La mia autostrada sarà intelligente

«Il 22 dicembre la Salerno-Reggio Calabria diventerà percorribile a quattro corsie» dice Gianni Armani, presidente e amministratore delegato di Anas. «Perché credo nell'alleanza gomma-rotai».

**P**arla dei rifiuti tolti dalle strade («Prima non si capiva chi dovesse fare che cosa; ora noi monitoriamo e raccogliamo, i Comuni smaltiscono»). Pianifica un futuro «impegnativo ma risolutivo» («Siamo pronti ad assumerci la responsabilità di amministrare la gran parte delle strade italiane al posto di Regioni, Province e Comuni»). Rivendica di aver ripulito la sua azienda, «indagando, denunciando e collaborando con la magistratura e le strutture di controllo statali». In fondo, però, la conversazione con Gianni Armani, numero uno dell'Anas, ruota fondamentalmente intorno a due temi importanti - il Ponte sullo Stretto e la fusione aziendale con le Ferrovie - più una notizia sul futuro della Salerno-Reggio Calabria, l'autostrada più discussa (e discutibile) d'Europa. **Presidente, il dibattito sul Ponte si è fatto alquanto stucchevole.**

Senta, qui bisogna decidere soltanto una cosa: vogliamo una ferrovia contemporanea nel Sud Italia? Se la vogliamo, il Ponte non è necessario, è obbligatorio. Il Ponte stradale, da solo, non si ripagherebbe mai, bisogna ragionare sui treni. L'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria è giustificabile soltanto se prosegue verso la Sicilia, dove vive il 10 per cento della popolazione italiana. Senza questo mercato potenziale, la ferrovia è inconcepibile in termini economici, la Calabria ha troppo pochi abitanti e merci per un investimento così costoso. Se pensiamo invece di poter fare a meno dell'Alta velocità fino a Palermo e Catania, non parliamone più, né del Ponte né della ferrovia, e puntiamo su porti e aeroporti.

## E la polemica sui costi?

Anche queste sono chiacchiere. Gli impegni di investimenti di Fs ammontano a circa 94 miliardi di euro. Quattro miliardi per il Ponte sono poca cosa.

**Lei parla molto di Ferrovie. Sulla fusione con Fs**

**Gianni Armani, 51 anni, è presidente e amministratore delegato di Anas dal maggio 2015.**



Possibilità di infrastrutturazione tecnologica delle gallerie nei luoghi non serviti dalla rete



Comunicazioni a corto raggio



Posa dei cavidotti con tecniche «No dig»

**tanto è stato scritto. Ma i vantaggi risultano ancora oscuri. Può spiegarli?**

Guardi, è molto semplice. Per costruire nuove strade l'Anas ha bisogno di soldi. Lo Stato ne ha pochi, quindi dobbiamo cercarli altrove. Per poterlo fare, dobbiamo uscire dal perimetro pubblico e diventare un soggetto privato.

**Fin qui è chiaro. Ma perché una fusione?**

Perché se avessimo fatto da soli, avremmo impiegato anni. Invece a cavallo tra 2016 e 2017 saremo già pronti. Ma non è solo questo. Noi facciamo infrastrutture e Fs pure. Nascerà una grande sinergia industriale nel programmare gli investimenti, e coordinando i piani si riducono gli impegni finanziari. Inoltre, siamo poco presenti all'estero in termini di fatturato: mettendoci assieme possiamo farlo crescere, e anche molto. Infine, la fusione investe anche un tema fin troppo sottovalutato.

**E cioè?**

# IL PROGETTO



# 43

I CHILOMETRI DELLA A3 TRA SALERNO E REGGIO CALABRIA ANCORA INCOMPLETI

Anas ha avviato un bando di gara da **20 milioni** per il progetto «Smart Road» sulla A3. Sono previsti **sistemi di connessione radio** (palo rosso) per garantire il Wi-fi in motion; **sistemi monitoraggio e gestione della manutenzione** (palo giallo): la strada sarà dotata di moderni sensori per il monitoraggio di tutti i parametri per la sicurezza. **Road Management Tool** (palo turchese) che consentirà lo sviluppo di ulteriori funzionalità del sistema di gestione RMT di Anas; **sistema di comunicazione dati** con posa di fibra ottica; **sistema di produzione dell'energia elettrica** nelle Green Island e **infrastruttura per operatori commerciali**. I pali saranno posizionati a distanza di un chilometro lungo i 440 chilometri della A3.

La frontiera tecnologica. Per capirci: ormai si sperimentano camion che viaggiano come filobus. Nel medio periodo, strade e ferrovie convergeranno, in termini di infrastrutture, sicurezza, alimentazione energetica. Pensiamo alla Salerno-Reggio. Io sono arrivato molto tempo dopo. Ma quando abbiamo cominciato a rifarla, avremmo potuto progettare larghi tratti insieme all'Alta velocità ferroviaria. Pensi al risparmio, parliamo di miliardi di euro.

**Ci pensa Matteo Renzi a risparmiare. Il governo ha sottratto due miliardi e mezzo alla programmazione per il Sud. Servivano per finire la A3.**

Non li ha sottratti. Erano soldi annunciati ma non finanziati. Esistevano soltanto sulla carta.

**Armani, perdoni l'insistenza. Per il completamento erano previsti quasi altri quattro anni di lavori.**

**Com'è possibile che Renzi giuri che il prossimo 22 dicembre l'autostrada sarà finita?**

Il presidente del Consiglio ha inteso dire che sarà

interamente percorribile a quattro corsie. E così sarà. D'altronde noi stessi abbiamo verificato che cosa era meglio fare. Ricostruire quei tratti di autostrada, come era previsto, sarebbe risultato superfluo. Perciò abbiamo redatto e finanziato un piano di manutenzione straordinaria per un miliardo di euro.

**Un piano che di certo non sarà completato entro il 22 dicembre.**

Mentirei se dicessi il contrario. Tuttavia per la Salerno-Reggio è previsto il primo, grande esperimento di «smart road» italiana: connettività su tutta l'autostrada, interazione con i sistemi informativi dell'auto, più sicurezza, possibilità di circolazione di auto senza pilota, e altro ancora.

**Visti i trascorsi, mi permetta di dubitare sul successo di tale rivoluzione.**

Fa male, l'appalto è in assegnazione. In caso di insuccesso la invito a massacrarmi su *Panorama*...

© RIPRODUZIONE RISERVATA