



Pier Luigi Guida

## IL PONTE NEL TUNNEL

**U**na delle questioni più accese, anche sulle pagine dei quotidiani mentre scriviamo, riguarda il cosiddetto "attraversamento stabile dello Stretto di Messina", di cui questo numero ospita un contributo di un esperto che ormai da tempo dedica tutta la sua vita all'argomento. Con l'autore siamo rimasti in contatto da più di dieci anni, quando per motivi di lavoro eravamo insieme pendolari, e da lui, per la verità senza grandi motivazioni, eravamo aggiornati sulla questione, mostrando la nostra agnostica attenzione, se non la compiacenza di un amichevole, professionale interesse. In fondo anche noi saremmo fra quegli italiani orgogliosi di avere in casa una nuova meraviglia del mondo, che ingenti flussi di turisti potrebbero venire a visitare portando ricchezza e benessere nelle regioni interessate. Ma le ulteriori attenzioni con cui l'autore ha cercato di coinvolgerci, instillandoci ogni tanto nuove informazioni attraverso la posta e inondando il nostro WhatsApp, specie negli ultimi tempi, con messaggi, articoli e interi libri, hanno infine scavato la roccia, fino a richiedere un articolo di chiarimenti sulla questione. In verità, come cultori di project management, non potevamo non dedicare un po' di tempo e di soddisfazione all'argomento, che della gestione progetti dovrebbe essere senza dubbio un santuario.

Così abbiamo letto l'articolo, e come deformazione professionale richiede, prima di accettare il testo con il direttore della Rivista abbiamo cercato, come si dice in gergo giornalistico, di verificare le fonti, e quindi i punti oscuri, e non essendo ancora i tempi in cui la questione sarebbe scoppiata, abbiamo cercato di farci un'idea sul progetto, o almeno inquadralo nell'ottica della materia del project management. Costituendo peraltro il ponte, o più in generale l'attraversamento dello Stretto, comunque il progetto fra gli interventi considerati strategici per il Paese, fatte le debite proporzioni con altri progetti e programmi di cui pure avremmo davvero bisogno.

In realtà abbiamo scoperto che l'ipotesi attuale del ponte trova origine nel rapporto di un gruppo di lavoro ministeriale che favorì (negli anni '80) la soluzione "aerea", giudicando più arduo e rischioso (all'epoca) realizzare l'attraversamento in sotterraneo o, come dicono gli esperti, in subalveo. In realtà abbiamo appreso che le tecnologie degli scavi in galleria si sono da allora notevolmente sviluppate ed esistono al mondo esempi di tunnel altrettanto lunghi e significativi, ma ai quali, ahimè, il nostro ipotetico caso di galleria subalvea non toglierebbe alcun record mondiale, come invece sarebbe per il ponte, che spingerebbe la tecnologia dai 2.000 ai 3.000 metri di campata aerea. Infine, ci dicono che anche il rischio sismico in sotterraneo potrebbe essere gestito oggi in modo adeguato, tralasciando molte altre questioni tecniche.

Per farla breve, siamo stati assaliti dal dubbio che forse la discussa opera strategica di cui potrebbe vantarsi il Paese non segua le giuste regole, o come si dice le buone pratiche, di project management strategico, come la circostanza richiederebbe. E nonostante una legge speciale sembra abbia voluto bypassare ogni norma e legge normale in materia (Codice degli appalti), riteniamo che la situazione dovrebbe meritare un più serio approfondimento di buone pratiche e buon senso, quali lo studio approfondito di possibili alternative, la migliore gestione degli stakeholder (in tutti i sensi), nonché la sicurezza - come qualcuno direbbe senza ragionevole ombra di dubbio - che non vi siano rischi tecnologici per la realizzazione di un'opera che sarebbe unica al mondo, e su cui i diversi esperti non sembrano concordare, riteniamo e speriamo, senza eventuali conflitti di interesse delle parti. Vorremmo in sostanza vivere in un Paese in cui un progetto di tal natura e importanza fosse idealmente "bipartisan", non strumento politico di divisione, ma occasione di unificazione della società oltre che dello Stretto.

I nostri dubbi si sono rafforzati quando l'ultima relazione ministeriale del MIMS (Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile), pur avendo assentito all'idea del ponte, ha definito una serie di 68 requisiti aggiuntivi da mettere a posto. E i dubbi sono diventati certezza (del dubbio) quando anche il Ministero dell'Ambiente ha da parte sua avanzato oltre 238 questioni da soddisfare. Ci si può chiedere quindi se con oltre 300 "issue" da risolvere - alcuni ci dicono rilevanti -, salvo ogni altra considerazione sull'impatto eco-sociale del progetto, non sia venuto il momento di mettere in ordine le cose, nel rispetto di ogni logica di buon senso e di project management, per risolvere lo storico dilemma dell'attraversamento dello Stretto.

Insomma, dovremmo essere tutti razionali nell'affrontare problemi del genere, specie quando sono a rischio notevoli risorse del Paese, sempre che si abbiano. Infatti temiamo che anche questa volta il ponte sia entrato in un tunnel in cui non sia visibile la luce, ovvero valutare di mettere il ponte in un tunnel subalveo, secondo le numerose proposte che nella storia si sono succedute, e che oggi appaiono, nonostante le problematiche relative, più realizzabili e sostenibili.

Buona lettura!