



università degli studi di roma "la sapienza"

**dal mondo del pressappoco all'universo della precisione**  
il tema del collegamento stabile tra il continente europeo e la sicilia

# il ponte di Messina

**atti del convegno**

roma 19 dicembre 2001

**cattedra di tecnica delle costruzioni - facoltà di ingegneria**

a cura di antonella **carosi** francesco **santenitti**

# interventi

**relazione del prof. ing. Pietro Lunardi**

ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Partecipare a questo convegno è per me motivo di orgoglio e di soddisfazione, orgoglio proprio di chi, innamorato della propria professione, è cosciente di affrontare in questa sede uno dei temi più entusiasmanti del nostro Paese e della nostra epoca.

La costruzione del Ponte di Messina, per la mia generazione, è stata sempre un tema progettuale e mai un tema riconducibile all'attuazione concreta dell'opera. È stato cioè sempre un obiettivo del Paese da mantenere fisso in ogni documento strategico di Governo ma, come tutti quegli obiettivi che rimangono a lungo tali, non solo non si è mai attuato ma addirittura è sempre stato generatore di approfondimenti, di verifiche, di studi di fattibilità, cioè è stato il grande obiettivo da regalare alle future generazioni.

Ebbene oggi siamo tutti convinti non solo della improcrastinabilità dell'opera, ma abbiamo in soli centocinquanta giorni costruito le condizioni perché finalmente si conosca, nei minimi dettagli, il programma che ci porterà nell'arco di tre anni all'avvio concreto delle opere.

Per evitare infatti che ancora una volta un obiettivo strategico diventi una bandiera soltanto legata a schieramenti temporali, si è cercato di identificare in modo analitico i tempi che ci distanziano realmente dall'avvio dei lavori.

Purtroppo si è avuto modo di appurare che in assenza di strumenti adeguati e di una vera riorganizzazione dei soggetti responsabili dell'intera operazione, i tempi sarebbero stati superiori ai 55 mesi; si è quindi riverificato ogni segmento temporale e si è riusciti a contenere la fase progettuale dai 21 mesi iniziali ad appena 16 mesi e la fase legata all'approvazione finale del progetto e alla consegna dei lavori dai 30 mesi previsti a circa 22 mesi; in tal modo si è passati da 51 mesi a 38 mesi.

Questa presa di coscienza non è una dichiarazione pessimistica ma finalmente identifica chiari luoghi di responsabilità, chiare procedure tecnico-amministrative e soprattutto responsabilizza chi deve giornalmente verificare che tutto ciò accada in modo da consentire entro il primo semestre del 2004, utilizzando lo strumento della "Legge Obiettivo", l'avvio dei lavori.

Accanto a questo lavoro, mirato essenzialmente al contenimento dei tempi, c'è stata un'altra attività di tipo economico-finanziario mirata essenzialmente a dare non solo certezze sulle modalità di accesso alle risorse, ma anche di ricerca dei possibili modelli gestionali dell'intera iniziativa.

Oggi possiamo dichiarare, dopo l'intensa attività svolta in questi 150 giorni, che non solo la decisione sulla realizzazione del ponte rappresenta finalmente una scelta irreversibile, ma che tale decisione è finalmente supportata da precisi e misurabili momenti attuativi.

Al fine di chiarire questo itinerario ritengo utile entrare nel merito dell'opera per ricordare a tutti noi quali siano le specificità e le peculiarità che danno all'intervento una sommatoria di significati strategici.

E' forse il primo elemento di novità è proprio che ci si trova di fronte ad una sommatoria di significati strategici.

Il primo senza dubbio è quello urbanistico-territoriale: la realizzazione del ponte consente infatti la costruzione di una nuova realtà urbana, di un nuovo sistema urbano, il sistema urbano più baricentrico nel bacino del Mediterraneo. Questo aspetto, affrontato più volte da illustri territorialisti, ha sottovalutato, a mio avviso, un aspetto che sicuramente fa assumere all'intervento una particolare valenza. Si costruisce cioè una città lineare che da Catania a Reggio Calabria offre al Paese un nuovo bacino produttivo, un nuovo bacino turistico, una nuova occasione di amplificazione sia del PIL delle due Regioni, sia di quello dell'intero Mezzogiorno.

Il secondo significato strategico è quello legato alla ottimizzazione dei processi di scambio generati dalla continuità territoriale.

E qui prendono corpo i numeri, le stime, gli indicatori e tutto quanto testimonia ed assevera la redditività dell'intervento. Io non metto in dubbio la validità delle analisi e l'enorme documentazione che mette in evidenza i flussi di traffico su gomma e su ferro che caratterizzeranno le varie filiere logistiche tra la Sicilia ed il Continente, tuttavia un collegamento stabile genera nuove condizioni, nuove occasioni, nuove attrazioni che è difficile misurare in una fase di fattibilità; quindi se già i dati disponibili motivano l'indispensabilità dell'opera, sono sicuro che, una volta realizzato, il ponte diventerà un segmento determinante di

un tessuto connettivo che supera la dimensione nazionale e interessa l'intero sistema europeo.

Il terzo significato strategico è invece strettamente ingegneristico. Dobbiamo realizzare un'opera seguendo un approccio di tipo completamente diverso da quello con cui si realizza una infrastruttura, dobbiamo invece seguire obbligatoriamente una logica di tipo industriale. Le varie componenti del ponte infatti costituiscono veri prototipi, costituiscono vere innovazioni progettuali. La costruzione del ponte cioè rappresenta il più grande laboratorio di ricerca applicata che il nostro Paese mette a disposizione della cultura scientifica internazionale. In tal modo la realizzazione del ponte diventa una grande occasione per il mondo universitario del nostro Paese, per la nostra cultura ingegneristica. Un mondo ed una cultura a cui mi onoro di appartenere ed a cui, dopo questa interessante esperienza istituzionale, tornerò a dedicare integralmente il mio impegno.

Questi significati che da soli denunciano la forza dell'iniziativa progettuale, la forza del suo segno sul territorio, la forza della sua dimensione socio-economica, hanno tutti un comune denominatore: lo sviluppo compatibile. L'offerta infrastrutturale, soprattutto nel comparto dei trasporti, vive da molto tempo una situazione paradossale; l'utente (cittadino, imprenditore, gestore di sistemi complessi, ecc.) definisce ormai da solo gli itinerari e le modalità di trasporto più rispondenti alle proprie esigenze. Ci troviamo cioè in presenza di una miriade di micro pianificazioni.

Questo spontaneismo programmatico non è legato a processi di ottimizzazione dell'offerta di trasporto in funzione della domanda, ma è solo legato ad una spasmodica ricerca, da parte della domanda, di una ipotetica offerta di trasporto. Ebbene questa assurda forma di organizzazione spontanea è la vera patologia del sistema e soprattutto rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile. Sulla tematica legata all'ambiente, proprio in una sede come questa e su un tema come la realizzazione del ponte sullo Stretto, gradirei che si evitasse di cadere in un banale equivoco: il Dicastero delle Infrastrutture e dei trasporti persegue obiettivi di infrastrutturazione antitetici

all'ambiente ed il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio insieme al mondo ambientalista riporta tali scelte strategiche all'interno della norma; ebbene questa assurda dicotomia tra Dicasteri, tra ciò che sia giusto e ciò che sia sbagliato in un ambito così delicato ed essenziale per il Paese, quale la risorsa ambientale, è solo una gratuita interpretazione, una interpretazione utile solo a chi vuole, a tutti i costi, creare schieramenti o, peggio ancora, utilizzare strumenti non oggettivi per imporre la propria soggettività. Ebbene con il collega ed amico Matteoli siamo convinti che non c'è soggettività nell'approccio alle problematiche ambientali.

Occorre però che questa grande opera sia realizzata contestualmente all'intera iniziativa programmatica che, in questi 150 giorni, questo Governo ha, giorno dopo giorno costruito con le Regioni e supportato finanziariamente e proceduralmente. Occorre cioè evitare che il ponte sia affrontato come unico anello mancante del complesso sistema infrastrutturale del Paese; occorre cioè attuare entro tempi certi il corridoio plurimondiale Palermo-Messina e Salerno-Reggio Calabria, occorre attuare il complesso sistema dei valichi sia appenninici sia alpini, occorre cioè convincersi che i problemi del Mezzogiorno non si risolvono solo facendo opere nel Sud dimenticando che le strozzature di tale economia stanno spesso in aree molto più lontane.

E' proprio questa esigenza di contestualità, questa volontà di passare dalle intuizioni programmatiche alle azioni compiute, l'elemento che ci deve caratterizzare soprattutto in questa fase. Quando infatti mi chiedono: quando cominceranno i lavori di costruzione del Ponte, spesso rispondo i lavori sono già cominciati; nei prossimi mesi infatti prenderanno corpo tutte quelle opere di affinamento progettuale che costituiscono, a mio avviso, una fase essenziale del complesso itinerario realizzativo.

E' senza dubbio una sfida complessa e difficile ma è proprio la complessità e la difficoltà l'elemento che ci carica di entusiasmo ed al tempo stesso ci fa sentire artefici di una delle più grandi iniziative infrastrutturali di questo nuovo secolo.