



Politica - Ponte sullo Stretto di Messina, associazioni: "Un azzardo che peserà su tasche italiani"

Roma - 06 ago 2025 (Prima Pagina News) Il commento delle Associazioni Greenpeace, Lipu, Legambiente e WWF Italia.

Il CIPESS ha approvato la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina dopo una procedura amministrativa complicata, supportata da leggi "ad pontem", approvate con voto di fiducia, e già oggetto di ricorsi amministrativi e reclami comunitari. Le Associazioni Greenpeace, Lipu, Legambiente e WWF Italia giudicano la decisione del CIPESS un vero e proprio azzardo, sia per motivazioni economiche sia per il quadro d'incertezza del progetto che rimanda alla fase progettuale esecutiva test dirimenti ed analisi essenziali. Non stupiscono le dichiarazioni trionfalistiche del Governo e del Ministro Salvini in particolare: rientrano nel quadro della propaganda politica e sono state già smentite dai numeri e dalle carte. Come si è sempre dato per scontato il parere della Commissione VIA, oggi si dà già per acquisito il parere della Corte dei conti che, invece, ancora deve pronunciarsi. Si tace sul fatto che la cosiddetta apertura dei cantieri sarà poco più che simbolica e riguarderà interventi preliminari sia perché il progetto esecutivo non è ancora stato redatto, sia perché la modifica di legge voluta dal Governo per procedere ad una cantierizzazione a fasi spezzetterà il progetto esecutivo lasciando sino all'ultimo aperta l'incognita sui risultati sulle prove da fatica sulla tenuta dei cavi e sugli approfondimenti sismici prescritti dalla Commissione VIA. Si fa finta che gli impegni di spesa pubblica assunti per il Ponte abbiano le necessarie coperture quando ci si sta affannando per farli incredibilmente passare tra le spese militari al di fuori del patto di stabilità. Un progetto stimato a 13,5 miliardi di euro, mai valutato in termini di terzietà, che ha visto posizioni negative esplicite dei Governi tecnici di Mario Monti e Mario Draghi, che è stato prima presentato come attrattore d'investimenti privati ed oggi invece assorbe oltre 6 miliardi del Fondo di Coesione e Sviluppo (di cui 1,6 di competenza delle Regioni Sicilia e Calabria): per il Ponte si sottraggono fondi destinati ad alleviare le disparità economiche e sociali e a promuovere lo sviluppo equilibrato del territorio, tagliando altri interventi destinati a servizi e welfare. Il Ponte va avanti mentre si sottraggono risorse al trasporto dei pendolari, alle scuole ed all'assistenza sanitaria. Ma il Ponte costerà davvero 13,5 miliardi di euro? Crederlo è come credere che i bambini li porta la cicogna. La cifra riportata nell'allegato infrastrutture al DEF nell'agosto 2023 è rimasta la stessa ad agosto 2025 e certo l'andamento della svalutazione e il contesto economico è cambiato rispetto a quello che si poteva prevedere. Non a caso alcune testate finanziarie già stimano l'opera a 14,6 miliardi. Inoltre, il tempo della cantierizzazione e di consegna dell'opera non è quello inizialmente previsto, non fosse altro perché sono stati sottostimati i tempi del processo autorizzativo come provano i ripetuti annunci del Ministro Salvini che ha continuato a spostare in avanti la data di inizio lavori. Tutto questo avrebbe dovuto comportare una diversa



modulazione del piano finanziario. Del resto, considerando che il Ponte circa 10 anni fa era stimato con presuntuosa certezza per 8,5 miliardi, è arduo pensare che tra 10 anni i 13,5 miliardi attuali rimarranno tali. Ma questo non sembra importare. L'importante è dare il via ad un contratto che, con tutte queste incognite, stabilisce, nel caso di non realizzazione dell'opera, una penale vicina ad 1,5 miliardi a favore del Consorzio Eurolink, un consorzio che grazie ad una discutibile interpretazione normativa ha goduto di un affidamento senza gara poiché aveva vinto l'appalto nel 2005 quando il costo del Ponte era stimato in 3,8 miliardi euro. Trattandosi di finanze pubbliche è evidente che le ripercussioni saranno sulle tasche degli italiani. Il Ponte è solo una questione politica come dimostrano peraltro i rapidi cambi di fronte che hanno caratterizzato il Ministro Salvini, pochi anni fa contrario e oggi maggiore sponsor del Ponte. L'opera non ha nulla a che fare col sistema trasportistico. Una radicale revisione del sistema dell'attraversamento dinamico dello Stretto, con traghetti e aliscafi nuovi, a bassissimo impatto ambientale, magari appositamente progettati sulle dimensioni dei nuovi treni ad alta velocità (compresi quelli a due piani di nuova generazione non ancora operanti), con i punti di attracco ristrutturati e resi più efficienti, con nuovi collegamenti o col ripristino di alcuni dimessi (come quello diretto con l'Aeroporto di Reggio Calabria), costerebbe un terzo del Ponte e garantirebbe una mobilità più flessibile e idonea alle esigenze del territorio e non solo. Greenpeace, Legambiente, Lipu e WWF Italia hanno correttamente denunciato gli impatti ambientali irreversibili e non mitigabili che per anni sono stati negati. Ne è prova la stessa valutazione d'impatto ambientale che per essere positiva ha dovuto andare in deroga per ragioni di presunti motivi imperativi di rilevante interesse pubblico che hanno descritto un'opera dall'effetto miracolistico, capace di risolvere tutti i mali della Calabria e della Sicilia: aumento del PIL, aumento dell'occupazione, miglioramento del sistema trasporti, ottimizzazione del sistema sanitario ecc. I numeri non convincono e le analisi nemmeno, ma il Governo anche contro il buon senso ha deciso di andare avanti comunque. Nei prossimi giorni ci sarà chi farà dell'approvazione CIPESS la propria campagna elettorale. Greenpeace, Lipu, Legambiente e WWF Italia, invece, continueranno a sostenere le proprie tesi e ricorreranno ancora una volta in tutte le sedi, affinché lo scempio non si compia e non si buttino via miliardi di euro in un'opera inutile, mentre il sistema del trasporto pubblico dell'intero Paese si trova in condizioni sempre più insostenibili.

(Prima Pagina News) Mercoledì 06 Agosto 2025