

**UNIVERSITARI CONTRO IL PONTE - DOCUMENTO PRESENTATO IN CONFERENZA STAMPA  
ALLA CAMERA DEI DEPUTATI 31 IL /07 2024**

Nei mesi scorsi è nato, a partire dall'Università di Messina, un movimento di universitari che ha raccolto adesione da 282 docenti dell'Università di Messina e 281 di altre Università italiane e di 8 Paesi europei e 3 Paesi del Continente Americano e ha avviato un approfondimento critico del progetto del ponte sullo Stretto di Messina.

Vogliamo anzitutto denunciare che l'intero percorso di questo progetto costituisce uno stravolgimento del rapporto fra potere e società in un'organizzazione democratica dello Stato. La democrazia suppone che il potere sia a servizio della società, traendo dal consenso di questa la legittimità per le sue scelte di governo. Nel caso del ponte si verifica il capovolgimento di questi termini. È la società a essere asservita a scelte autoreferenzialmente maturate dal potere esecutivo, che le impone non solamente ai territori e alle popolazioni interessate, ma perfino al Parlamento, legiferando senza requisiti di necessità e urgenza, col ricatto del voto di fiducia che evita il rischio di banchi vuoti, di voti contrari e di debacle; così si mortifica il Parlamento e si coprono i dissidi interni alla maggioranza, dove interi settori guardano con ostilità evidente a questo progetto. È accaduto l'anno scorso col DL 35 che l'Autorità Anticorruzione aveva definito "un regalo fatto ai privati", è accaduto ieri col DL 89 che introduce norme pazzesche, miranti a far iniziare i lavori senza approvazione integrale del progetto esecutivo, e in presenza di un progetto che di "definitivo" ha solo il nome, ma non la sostanza che la legge gli imporrebbe. Chi ha approvato questa legge ha comunque stabilito che il progetto è privo di copertura finanziaria da parte del bilancio dello Stato. Avendo già sottratto risorse a investimenti del Fondo di Sviluppo e Coesione per 2,3 miliardi, gli ulteriori 2 miliardi mancanti prelevati da altri investimenti infrastrutturali prioritari alle Regioni Sicilia e Calabria<sup>1</sup>, utilizzando risorse destinabili (per esempio) alle vitali infrastrutture idriche .

Siamo consapevoli che il ponte non riguarda soltanto i territori dello Stretto di Messina, ma ha rilevanza nazionale ed europea, sia per le ingenti risorse che sottrae ad altri progetti infrastrutturali, sia per i molteplici punti di contrasto dell'opera con le priorità trasportistiche europee e con le norme europee su partecipazione democratica, ambiente, concorrenza.

L'intero percorso normativo che ha "risuscitato" procedure annullate nel 2013 si basa su una rappresentazione mistificata dell'interesse pubblico. Il governo ha ripristinato contratti vecchi di 18 anni e progetti vecchi di oltre 12, affermando che se ciò non fosse avvenuto lo Stato avrebbe dovuto pagare fino a 2 miliardi per il contenzioso intentato dai progettisti dopo la caducazione dei contratti<sup>2</sup>. Falso. In primo grado il giudice ha respinto ogni pretesa: il progetto consegnato era (ed è tuttora) incompleto perché non corredato dalle richieste e necessarie integrazioni, nessuna penale poteva essere reclamata<sup>3</sup>.

La Direttiva UE n. 24/2014, art. 72, (e il DLgs 50/2016 e s.m.i.) obbliga ad annullare gli appalti in essere e procedere a nuova gara se l'incremento di valore supera il 50%. Il valore del

---

<sup>1</sup> Il Sole 24 Ore, 19 Dicembre 2023, *Grandi Opere. Sì alla rimodulazione delle risorse per il Ponte: 2,3 miliardi dal Fsc.*

<sup>2</sup> A. Ciardullo, *Ponte sullo Stretto, il viceministro Edoardo Rixi: rilanciare il vecchio progetto? Una scelta obbligata*, Milano Finanze, 24 febbraio 2024.

<sup>3</sup> Tribunale Ordinario di Roma Sez. XVI Civile, Sezione specializzata in materia di impresa, *Sentenza n. 22386/2018* del 21/11/2018, RG n. 16617/2018, Repert. N. 24877 del 21/11/2018.

contratto per il ponte è passato da 3,89 miliardi<sup>4</sup> (4,6 con aggiornamento prezzi) a 10,86 miliardi<sup>5</sup>, con un incremento del 279%, ma il Governo ha emanato un Decreto Legge<sup>6</sup> che ripristina i vecchi contratti senza nuova gara.

Il progetto del ponte prevede il sostanziale raddoppio del traffico stradale<sup>7</sup>, contrariamente agli obiettivi della strategia UE per i trasporti sostenibili, che impone una drastica riduzione del trasporto su gomma.

Il Governo ha richiesto l'inclusione del ponte nel nuovo regolamento Europeo Ten-T, qualificandolo ancora il 13 giugno scorso in Consiglio dei Ministri Europei come progetto in fase di "studio/idea"; a quella data però aveva già ricevuto e istruito (da quattro mesi) un progetto adottato quale "definitivo" dalla sua società concessionaria in house e per il quale annuncia l'imminente apertura dei cantieri.

La Commissaria Valean, in riferimento al ponte, ha chiarito che: "Il promotore del progetto deve studiare alternative ragionevoli pertinenti per il progetto stesso"<sup>8</sup>, ma il Governo ha sempre rifiutato di considerare alternative al progetto in esame, scartando anche uno studio dello stesso Ministero Infrastrutture che, nel 2021<sup>9</sup>, indicava tre alternative strutturali possibili, di cui almeno una ritenuta "più vantaggiosa" dell'attuale. Il progetto è dunque non adeguato alle linee-guida della Commissione UE.

Il progettista (Eurolink), il Comitato Scientifico e il CdA Società Stretto di Messina, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti hanno rispettivamente sottoposto, adottato, istruito proceduralmente un progetto dichiarato "definitivo", ma si tratta di una forzatura al limite del falso. La "Relazione del Progettista"<sup>10</sup> che avrebbe dovuto "aggiornare" il progetto è un mero elenco di adempimenti impropriamente e illegittimamente rinviati alla progettazione seguente, che dovrebbe essere invece per legge meramente "esecutiva", senza mutamenti del quadro dei costi<sup>11</sup>. Solo per fare un esempio, il progetto non ha realizzato gli approfondimenti del quadro di riferimento sismo-tettonico e geodinamico, rinviando alla fase esecutiva il semplice approfondimento della più recente letteratura scientifica<sup>12</sup>, quando le documentazioni geologiche ufficiali (Catalogo ISPRA-ITHACA)<sup>13</sup> attestano faglie attive sotto le fondamenta di

---

<sup>4</sup> Stretto di Messina SpA e Consorzio Eurolink, *Contratto per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione con qualsiasi mezzo dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia*, Registrato all'Agenzia delle Entrate il 06.04.2006;

Stretto di Messina SpA, *Analisi di fattibilità finanziaria e Piano economico finanziario*, 21 settembre 2009

<sup>5</sup> Stretto di Messina SpA, *Aggiornamento dell'analisi costi benefici (ACB) sviluppata dal CERTeT-Università Bocconi nel corso del 2012*, Documento GER0332, 29/12/2023.

<sup>6</sup> Decreto Legge n. 35/2023, convertito con Legge n. 58/2023.

<sup>7</sup> Stretto di Messina SpA, *Aggiornamento degli studi sui flussi di traffico previsti in relazione alla messa in esercizio del Ponte - Relazione Generale*, Documento GE0322\_F0, 20/06/2011

<sup>8</sup> A. Valean, *Interrogazione parlamentare | Answer for question E-001348/24 | E-001348/2024(ASW) | Parlamento Europeo*, 10/07/2024.

<sup>9</sup> Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, *La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, Relazione del Gruppo di Lavoro – Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza*, 30 aprile 2021.

<sup>10</sup> Stretto di Messina SpA – Eurolink SCpA, *Ponte sullo Stretto di Messina, Progetto Definitivo – Documentazione Integrativa ai sensi della Legge n. 58 del 26.05.2023*, Documento GER0326

<sup>11</sup> Decreto Legislativo n. 50/2016 e ss.mm.ii.

<sup>12</sup> Stretto di Messina SpA – Eurolink SCpA, *Ponte sullo Stretto di Messina, Progetto Definitivo*, cit., pag. 83.

<sup>13</sup> P. Nuvolone, "Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei Collegamenti Stradali e Ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia" – Osservazioni tecniche di approfondimento sulla presenza di faglie attive e capaci sui luoghi interessati al progetto, mimeo, maggio 2024, Comune di Villa San Giovanni (RC) – Prot. N. 0016535 del 27/05/2024 in arrivo Cat 6 cl. 4 Fascicolo.

torre e blocco di ancoraggio lato-Calabria, in zona di inedificabilità, ai sensi delle “Linee Guida per la Gestione del Territorio in aree interessate da Faglie Attive e Capaci (FAC)”<sup>14</sup>. In base a ciò, il ponte andrebbe spostato, con relativi impatti sul costo dell’opera.

Irrisolti punti di controversia tecnica<sup>15</sup> riguardano le oscillazioni prodotte dal vento sulla struttura, che ne inibiscono per un numero imprecisato di giorni la fruibilità sia ferroviaria che stradale, le incertezze tecniche legate a un salto dimensionale senza precedenti, la tenuta dei cavi che reggono l’impalcato, i quali non sono stati sottoposti alle necessarie “prove di fatica”<sup>16</sup>, la realizzabilità delle progettate “coppie di cavi” che reggono l’infrastruttura<sup>17</sup> (e, per conseguenza, della stessa costruibilità del ponte).

Controverso è anche il modo in cui è stata misurata l’altezza del ponte sul livello del mare (il “franco navigabile”). In progetto si ha un valore di 65 metri “a pieno carico”, ma le simulazioni: considerano il passaggio di treni lunghi la metà di quanto previsto dall’Europa e ipotizzano temperatura esterna di 20°C, assenza di moto ondoso e acciai di minore elasticità rispetto a quelli adesso previsti. Considerando temperature maggiori, un peso superiore, presenza di onde mosse dai forti venti e nuovi coefficienti di deformabilità per l’acciaio del ponte, questa misura è suscettibile di ridursi sensibilmente. ciò significa che il progetto attuale non è conforme alle specifiche richieste in gara e non può pertanto essere approvato.

Malgrado le forzature normative e procedurali del Governo e di SdM, il progetto non può essere legittimamente considerato “definitivo”. Per legge, infatti, “*Il progetto definitivo individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti dalla stazione appaltante ...; il progetto definitivo contiene, altresì, tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni, nonché la quantificazione definitiva del limite di spesa per la realizzazione*”<sup>18</sup>. Dunque, le incomplete analisi geo-sismotettoniche e le indefinitezze tecniche sono tali da non aver “*individuato compiutamente i lavori da realizzare*”, non è garantito il rispetto delle specifiche di progetto (ossia dei “*criteri, vincoli e indirizzi posti in fase di gara*”) e l’assenza di un qualunque (necessario) documento estimativo dei costi o di un pur annunciato Piano Economico e Finanziario non consentono di avere la necessaria “*quantificazione definitiva e certa del limite di spesa*”. Il progetto attualmente adottato come “definitivo” non risponde ai requisiti di legge per essere considerato tale.

L’analisi costi benefici del ponte propone, uno “scenario controfattuale *Do Nothing*”<sup>19</sup>. La BEI (cui il Governo intende ricorrere per finanziamento) chiarisce che progetti strutturalmente

---

<sup>14</sup> Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Protezione Civile, 2015. documento redatto dalla Commissione Tecnica per la micro-zonazione sismica per conto della Conferenza delle Regioni e delle Provincie Autonome e della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è referenziato nella Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 2 Agosto 2019 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 26/11/2019 col n. 278.

<sup>15</sup> M. De Miranda, F. Mazzolani, S. Rizzo, *Attraversamento dello Stretto di Messina – Soluzione di ponte a luce unica – Criticità di carattere strutturale con riferimento al documento SIA Relazione AMR 0971: “Quadro di riferimento progettuale*”, 10 aprile 2024, in: Italia Nostra et al., cit., Appendice 1, pp. 484-526.

<sup>16</sup> A. Risitano, audizione Consiglio Comunale di Messina – Commissione Consiliare Ponte, 21 giugno 2024.

<sup>17</sup> Cavi di diametro di 1,2 mt dovrebbero essere montati in quota per una lunghezza di 3.300 metri mantenendo una distanza fra essi di 80 cm. Le oscillazioni dovute al vento durante la fase di montaggio hanno elevatissima probabilità di generare collisioni fra i cavi, con grave pregiudizio per la sicurezza dei lavori e la vita dei lavoratori, ponendo seri problemi di costruttività della struttura di supporto dell’impalcato e, dunque, dell’intero ponte.

<sup>18</sup> Decreto Legislativo n. 50/2016 (Codice degli Appalti), art. 23, c. 7.

<sup>19</sup> Stretto di Messina SpA, *Aggiornamento dell’analisi costi benefici...*, cit., pag. 14: “*l’analisi confronta uno scenario che prevede la realizzazione del progetto con uno controfattuale di riferimento senza la realizzazione del progetto, definito “Do nothing” che non prevede alcun intervento alternativo al progetto*”.

innovativi vanno confrontati con controfattuali “Do Minimum” o “Do Something Else” (l’alternativa deve prevedere interventi di miglioramento dell’esistente o, più propriamente, vere e proprie alternative strutturali di progetto). Sempre secondo BEI, questo tipo di errore ha l’effetto di sovrastimare il beneficio dell’opera<sup>20</sup>.

In maniera infondata il progetto assume che per effetto del ponte si sospenderà ogni servizio di traghettamento; con ciò la valutazione sociale e ambientale dell’opera sovrastima di molto sia il “beneficio del tempo” che quello “ambientale”. Anche la mancata considerazione dei giorni di chiusura di esercizio sovrastima i benefici dell’opera. Considerando in maniera adeguata parametri di valutazione e stime l’analisi costi benefici diventa negativa<sup>21</sup>.

Il costo dell’investimento è fissato nell’analisi costi benefici a 13,5 miliardi, ma il DL 89/2024 ha ricondotto il perimetro finanziario della legge per il ponte al valore stanziato in Legge di Bilancio 2024<sup>22</sup>, ossia 11,6 miliardi. In contrasto con il buon senso e con le regole sia nazionali che europee, il progetto non è integralmente finanziato, mancando all’appello circa 2 miliardi che, come detto, verrebbero sottratte a investimenti Fsc in Sicilia e Calabria.

Infine l’ultima forzatura procedurale. Col DL 89 in fase di conversione, il Governo introduce la possibilità di non approvare per intero il progetto esecutivo e di procedere “per fasi costruttive”<sup>23</sup>. In pratica si potrà approvare un pezzettino di esecutivo, iniziare i lavori e, qualora dovessero insorgere impossibilità tecniche (o geo-sismo-tettoniche) per la realizzazione dell’opera, il Contraente Generale potrebbe vantare pretese di indennizzo per il necessario stop ai lavori. Ecco il “grande favore ai privati”<sup>24</sup>!

Sotto il profilo della sua sostanzialità democratica, il progetto è stato concepito, disegnato, tecnicamente approvato senza alcun coinvolgimento delle comunità locali, con deliberata distanza dai territori, eludendo ogni normativa europea e nazionale relativa a “dibattito pubblico” e partecipazione popolare. Questa incapacità di coinvolgere o anche solo apprezzare il contesto entro cui l’opera dovrebbe collocarsi determina anche gravi errori tecnici e metodologici nel suo percorso di valutazione.

Un progetto incompleto, finanziariamente scoperto, che non ha affrontato (e risolto) le problematiche geo-sismo-tettoniche, con documenti di valutazione inaffidabili che sovrastimano i benefici e sottovalutano i costi, condotto senza il minimo coinvolgimento delle popolazioni interessate, in contrasto con le priorità strategiche UE per il trasporto sostenibile, figlio di forzature normative e procedurali che contravvengono alle regole europee, falsamente rappresentato all’UE come fosse “a livello di studio/idea” (quando è stato già adottato e sottoposto a iter di approvazione come “definitivo”), e al tempo stesso non adeguato a essere legittimamente approvato come “definitivo”.

Un meccanismo perverso, che produce “regali ai privati”, da fermare con risolutezza.

---

<sup>20</sup> European Investment Bank, *The Economic Appraisal of Investment Projects at the EIB*, 2<sup>nd</sup> Edition, March 2023, pag. 13.

<sup>21</sup> M. Ponti, F. Ramella, *Il ponte sullo Stretto – Analisi socioeconomica*, in: Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, LIPU, MAN, WWF, SdT, Associazione “Invece del ponte – cittadini per lo sviluppo sostenibile dell’area dello Stretto”, Comitato “Noponte Capo Peloro, Osservazioni su Procedura di VIA e VIncA e di Verifica ottemperanza (Codice n. 11169) sul Progetto Definitivo dell’attraversamento stabile dello Stretto di Messina, 11 Aprile 2024, Appendice 2, pp. 527 e segg.

<sup>22</sup> Decreto-Legge del 29 giugno 2024, Art. 2, c. 1., n. 2).

<sup>23</sup> Decreto-Legge del 29 giugno 2024, Art. 2, c. 1., n. 1.2).

<sup>24</sup> G. Merlo, *L’ANAC smonta il ponte di Salvini*, Domani, 8 giugno 2023.