

Il Ponte sullo Stretto: Un'Analisi Multidisciplinare dei Rischi e delle Criticità Fondamentali

Introduzione: Un Progetto Definito da Decenni di Controversie e Domande Irrisolte

Questo rapporto fornisce un'analisi definitiva e basata sull'evidenza scientifica delle argomentazioni critiche contro la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina. Superando la retorica politica, l'analisi esamina le fondamenta del progetto attraverso una lente geologica, ambientale, tecnica, economica e giuridica. La storia dell'opera è lunga e travagliata, caratterizzata da una ciclicità legata ai cambiamenti politici che ne ha scandito le fasi di accelerazione e di stallo.¹ Questa cronistoria non è un semplice aneddoto, ma la dimostrazione di una persistente incapacità di risolvere questioni fondamentali di fattibilità, che ha portato a ingenti costi già sostenuti (i cosiddetti *sunk costs*) per centinaia di milioni di euro, senza alcun progresso tangibile.¹

La metodologia di questo studio si basa sulla sintesi di pubblicazioni scientifiche di istituzioni come il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), relazioni ufficiali di organi governativi e della Corte dei Conti, valutazioni tecniche del Comitato Scientifico del progetto stesso e analisi critiche di organizzazioni indipendenti. L'obiettivo è costruire un'argomentazione inconfutabile, ancorata a una documentazione verificabile, che metta in luce i rischi inaccettabili associati all'opera.

Sezione 1: Un Terreno Instabile - Rischi Geologici e Sismici nell'Area Tettonica più Attiva d'Europa

1.1 L'Assetto Tettonico: Un "Crocevia di Faglie Attive"

Per comprendere appieno il rischio, è necessario partire dal consenso scientifico sulla geologia dello Stretto di Messina: si tratta di una delle zone a più alta sismicità dell'intero Mediterraneo.⁶ Studi del CNR hanno mappato una complessa e interconnessa rete di faglie attive, sia a terra che in mare, che attraversa l'area.⁶ Questi sistemi tettonici sono responsabili dei più devastanti terremoti della storia italiana, tra cui il catastrofico evento del 1908 (magnitudo M_S 7.1) e il sisma del 1693 nella Sicilia Orientale (M_S 7.3).⁸ Il pericolo non si limita ai terremoti; la documentazione scientifica attesta anche la presenza di rischi geologici associati, come tsunami e frane sottomarine, fenomeni direttamente innescati dall'attività sismica locale.⁸

1.2 Il Terremoto di Progetto contro l'Incertezza Scientifica

I proponenti dell'opera affermano che il ponte è progettato per resistere, senza subire danni, a un terremoto con un periodo di ritorno di 2000 anni, equivalente a una magnitudo di 7.1 sulla scala Richter.⁹ Questo standard viene presentato come garanzia di una sicurezza eccezionale.¹¹ Tuttavia, questo parametro di progettazione è uno dei punti di maggiore contesa. Diversi geologi hanno pubblicamente avvertito che "il rischio sismico è più alto di quanto raccontano le carte"¹², suggerendo che la base di calcolo del progetto potrebbe essere pericolosamente sottostimata.

Questa preoccupazione è corroborata da una raccomandazione cruciale dello stesso Comitato Scientifico del progetto, che ha esplicitamente richiesto la necessità di "completare i dati geo-sismotettonici" e di integrare il più recente modello europeo di pericolosità sismica (ESHM20).² Si tratta di un'ammissione inequivocabile che l'analisi sismica su cui si basa il progetto, risalente al 2011, è obsoleta e incompleta. La difesa del progetto si basa spesso sul confronto con altri grandi ponti costruiti in zone sismiche, come in Giappone o in Turchia.⁹ Questo paragone, tuttavia, maschera una realtà più profonda e allarmante. Non si tratta semplicemente di costruire in una zona "sismica", ma in un'area geologicamente unica, descritta dal CNR come un "crocevia" di strutture tettoniche complesse e non ancora completamente mappate.⁶ La richiesta di aggiornamento dei modelli da parte del Comitato Scientifico conferma che i rischi specifici di questa località non sono stati quantificati secondo gli standard scientifici più recenti. Il paragone internazionale diventa così uno strumento

retorico che normalizza un rischio eccezionale e semplifica pericolosamente un problema geologico unico e irrisolto.

1.3 La Controversia sulla Faglia di Cannitello: Costruire su un Terreno Instabile

Una delle accuse più gravi e circostanziate riguarda la localizzazione della torre calabra. Secondo analisi basate sulle stesse mappe del progetto, il pilone sorgerebbe direttamente sopra o a cavallo della faglia di Cannitello, una struttura geologica attiva e capace, classificata dall'ISPRA come di "massima pericolosità".¹³ Sebbene la società Stretto di Messina S.p.A. abbia negato questa eventualità, la controversia evidenzia un'estrema incertezza sul posizionamento degli elementi strutturali più critici del ponte.¹³

Il dibattito sul coinvolgimento dell'INGV aggiunge un ulteriore livello di opacità. I proponenti sostengono un coinvolgimento continuo dell'istituto¹⁵, ma l'INGV stesso ha precisato di non avere un mandato ufficiale di validazione sull'opera.¹⁶ Inoltre, accordi recenti per ulteriori studi sono stati formalizzati solo *dopo* la consegna dei documenti chiave del progetto.¹⁵ Questa sequenza di eventi — riattivare un progetto basato su un design del 2011, ricevere critiche sulla vetustà dei dati sismici da parte del proprio comitato scientifico e solo in un secondo momento avviare nuove collaborazioni per approfondimenti — rivela una filosofia progettuale profondamente viziata. Si dà priorità alle scadenze politiche piuttosto che a una rigorosa e preventiva due diligence scientifica. Il "Progetto Definitivo" approvato si basa quindi su una comprensione non definitiva del principale fattore di rischio, creando un'enorme passività procedurale e di sicurezza per il futuro.

Sezione 2: Un Danno Ambientale Irreversibile - L'Impatto su un Ecosistema Unico del Mediterraneo

2.1 Un'Autostrada nel Cielo: L'Impatto Irreversibile sull'Avifauna

Lo Stretto di Messina non è solo un braccio di mare, ma uno dei più importanti corridoi migratori ("bottleneck") del Paleartico occidentale per decine di migliaia di uccelli veleggiatori.

Le principali associazioni ambientaliste (WWF, Legambiente, Lipu) hanno costantemente denunciato che il ponte avrebbe un impatto "gravissimo e irreversibile non compensabile né mitigabile" sull'avifauna a causa dell'altissimo rischio di collisione.¹⁷ Le valutazioni di impatto ambientale del progetto sono state criticate come profondamente lacunose, accusate di sottostimare la presenza di specie e di utilizzare strumentazioni (radar) inadeguate e mal posizionate per il monitoraggio.¹⁸ La stessa Commissione ministeriale per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ha rilevato un impatto "elevato e irreversibile" sulla migrazione degli uccelli.¹⁷

2.2 Distruzione di Habitat Protetti (Rete Natura 2000)

Il tracciato del ponte e le opere connesse interferiscono direttamente con numerosi siti della Rete Natura 2000, il sistema europeo di aree protette per la tutela di specie e habitat rari e minacciati. La Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) relativa a queste aree è stata giudicata "parziale, omissiva e metodologicamente criticabile" dagli esperti.¹⁸ Già nel 2013, la Commissione VIA aveva espresso un parere negativo su questo specifico aspetto.¹⁸ Un esempio emblematico di danno irreversibile è la prevista distruzione delle rare e protette formazioni geologiche note come *beach rock* sulla costa vicino a Ganzirri.¹⁸

2.3 Un Processo di Approvazione Ambientale Viziato e Contestato

Il progetto attuale tenta di riattivare un iter di Valutazione di Impatto Ambientale risalente a oltre un decennio fa.¹⁹ Le associazioni ambientaliste sostengono che questa procedura sia giuridicamente e scientificamente insostenibile, dati i cambiamenti normativi e le nuove conoscenze scientifiche maturate nel frattempo. Il WWF, in particolare, ha evidenziato un "errore eccezionalmente grave" nell'analisi del proponente: la totale assenza di una valutazione degli impatti cumulativi ("effetto cumulo"), in palese violazione delle normative nazionali e comunitarie.¹⁸

Nonostante il Ministero dell'Ambiente abbia infine concesso un parere favorevole con "prescrizioni"²², le associazioni hanno presentato ricorso al TAR del Lazio, sostenendo che tali prescrizioni siano illogiche e insufficienti, rimandando di fatto la soluzione di problemi critici a una fase successiva, quando il progetto avrà già acquisito un forte slancio politico e finanziario.¹⁷ Questo meccanismo di "approvazione condizionata" rappresenta un pericoloso precedente: permette a un progetto di superare uno snodo autorizzativo cruciale pur essendo privo di una soluzione praticabile per il suo impatto ambientale più grave. Si sposta l'onere

della prova a una fase successiva, rendendo molto più difficile fermare l'opera.

2.4 Decostruire la Narrativa del "Ponte Verde"

I sostenitori del ponte affermano che l'opera porterà benefici ambientali grazie alla riduzione delle emissioni dei traghetti, citando potenziali tagli drastici di CO₂ (94%) e altri inquinanti.²³ Questa narrativa è parziale e fuorviante. In primo luogo, ignora l'enorme impronta di carbonio legata alla costruzione stessa del ponte (produzione di acciaio e calcestruzzo). In secondo luogo, come sottolineato dai critici, il ponte è bimodale (stradale e ferroviario) e incentiverà inevitabilmente la crescita del traffico su gomma, annullando parte dei presunti benefici.²⁴ Infine, le analisi sulle emissioni si basano su assunzioni discutibili riguardo alle tipologie di veicoli in circolazione.⁴ Il linguaggio della "mitigazione" e della "compensazione" viene utilizzato per creare un percorso procedurale per l'approvazione di quello che, in realtà, è una scelta consapevole di accettare un danno ecologico permanente e su vasta scala. Non è possibile "compensare" l'interruzione di una rotta migratoria di scala continentale o "mitigare" la distruzione definitiva di un habitat unico.

Sezione 3: Hybris Ingegneristica? Le Sfide Tecniche Senza Precedenti di una Campata di 3.3 km

3.1 Il "Salto Dimensionale": Un Ponte Oltre la Tecnologia Comprovata

La campata centrale sospesa di 3.300 metri prevista dal progetto¹⁶ non rappresenta un progresso incrementale, ma un salto nel vuoto tecnologico. Attualmente, il ponte sospeso con la campata più lunga al mondo è il Ponte dei Dardanelli (Çanakkale) in Turchia, con una luce di 2.023 metri.⁹ Il Ponte di Messina sarebbe più lungo di oltre il 60%, un "salto dimensionale" che solleva questioni fondamentali di fattibilità e sicurezza, definite senza precedenti da numerosi esperti.¹⁴ Un tecnico ha addirittura affermato che un ponte a uso misto (stradale e ferroviario) di questa lunghezza non è "tecnicamente realizzabile" con i materiali attuali.²⁶

Ponte	Paese	Campata Principale (m)	Anno Completamento	Tipologia Traffico	Note Ambientali
Ponte sullo Stretto di Messina	Italia	3.300 (progetto)	-	Stradale e Ferroviario	Zona sismica e ventosa estrema
Ponte dei Dardanelli (Çanakkale)	Turchia	2.023	2022	Stradale	Zona sismica
Ponte Akashi Kaikyō	Giappone	1.991	1998	Stradale	Zona sismica e soggetta a tifoni
Ponte Yangsigang	Cina	1.700	2019	Stradale	-
Ponte Nansha	Cina	1.688	2019	Stradale	-

Tabella 1: Confronto tra i principali ponti sospesi per lunghezza della campata centrale. La tabella evidenzia il "salto dimensionale" senza precedenti del progetto del Ponte sullo Stretto e la sua unicità nel prevedere traffico ferroviario pesante su una campata di tale lunghezza.

3.2 La Sfida Irrisolta della Stabilità Aerodinamica (Vento)

Lo Stretto di Messina è noto per i suoi venti potenti e turbolenti. Il progetto dichiara di poter resistere a raffiche superiori a 275 km/h.¹⁰ Tuttavia, lo stesso Comitato Scientifico ha identificato la mancanza di test e analisi aerodinamiche aggiornate come una delle criticità più rilevanti.¹⁰ Le analisi disponibili risalgono al progetto del 2011. Esperti indipendenti mettono in guardia contro complessi fenomeni aerodinamici, come i "Vortici di von Karman", che possono avere effetti inaspettati e catastrofici su strutture così lunghe e flessibili.²⁵ L'affermazione dell'amministratore delegato della società, secondo cui sono stati fatti "una

quantità" di test e "se ne faranno ancora" ²⁷, è un'ammissione implicita che il "progetto definitivo" attuale non si basa su prove sperimentali complete e conclusive.

3.3 Un Progetto Obsoleto: Resuscitare un Disegno del 2011

Il "nuovo" progetto è, nella sua essenza, un aggiornamento del progetto definitivo del 2011.⁹ Questo è un difetto capitale. Nel decennio trascorso, le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018), la scienza dei materiali (in particolare per i cavi d'acciaio ad alta resistenza) e gli standard di progettazione si sono evoluti in modo significativo.¹⁶ L'adeguamento a queste nuove norme non è un semplice "aggiornamento", ma richiede una riprogettazione fondamentale dell'intera opera, che non è stata eseguita. Ciò ha implicazioni dirette sulla sicurezza, sulla durabilità e sui costi.¹⁶

3.4 Le 68 "Raccomandazioni": Il Segno di un Progetto Fondamentalmente Incompleto

Il parere favorevole del Comitato Scientifico è stato accompagnato da un elenco di 68 "osservazioni e raccomandazioni".¹⁰ I proponenti le hanno minimizzate, definendole come normali "approfondimenti" da svolgere in fase esecutiva.⁵ Questa è una rappresentazione fuorviante. Le raccomandazioni evidenziano lacune fondamentali nel progetto definitivo, tra cui:

- La necessità di analisi sismiche e del vento aggiornate.¹⁰
- La necessità di ricalcolare le analisi strutturali per scenari di eventi estremi.¹⁰
- La necessità di specificare l'uso di materiali moderni, in particolare l'acciaio, per soddisfare i nuovi requisiti di elasticità e durabilità.¹⁰

Questi non sono dettagli minori, ma elementi centrali per la sicurezza del progetto che rimangono irrisolti. Un "progetto definitivo" che richiede 68 aggiornamenti sostanziali sui suoi parametri di sicurezza più critici non è, secondo qualsiasi standard ingegneristico ragionevole, un progetto definitivo. È un progetto preliminare che viene forzato attraverso un processo politico. I rischi dell'opera non sono semplicemente additivi, ma si moltiplicano a vicenda: la campata senza precedenti (Rischio A) viene tentata in una zona di sismicità estrema (Rischio B) e con dinamiche del vento complesse (Rischio C), utilizzando un progetto basato su una scienza obsoleta (Rischio D). Il risultato non è solo un progetto ad alto rischio, ma un progetto con un livello inquantificabile di rischio "cigno nero", dove l'interazione di molteplici fattori

estremi potrebbe portare a modalità di collasso non previste.

Sezione 4: L'Economia di un Elefante Bianco - Benefici Discutibili e Costi fuori Controllo

4.1 Una Storia di Costi Crescenti

Il costo del progetto ha subito un'inflazione drammatica. Valutato circa 3.9 miliardi di euro nel 2003³⁰, è salito a oltre 6 miliardi nel 2011.¹ La stima ufficiale attuale è di 13.5 miliardi per il solo ponte, a cui si aggiunge 1.1 miliardo per le opere di connessione, per un totale di 14.6 miliardi di euro.⁴ Esperti indipendenti, considerando la complessità dell'opera e una durata dei lavori di circa dieci anni, stimano che il costo finale potrebbe ragionevolmente superare i 20 miliardi di euro.¹⁶

4.2 Le Fondamenta Incrinata: Previsioni di Traffico Obsolete e Inaffidabili

L'intera giustificazione economica del ponte si basa su un'Analisi Costi-Benefici (ACB).³¹ Questa ACB è un aggiornamento di uno studio condotto dall'Università Bocconi nel 2012.³³ I critici sottolineano che i modelli di traffico sottostanti sono obsoleti e non sono stati aggiornati per riflettere le realtà economiche e logistiche del 2023.³⁰ Un'analisi critica di una precedente ACB evidenziava l'assurda ipotesi che i flussi di traffico non sarebbero cresciuti in 30 anni, ma si sarebbero semplicemente trasferiti dal mare al ponte⁴, una visione statica che ignora gli effetti dinamici di un investimento così imponente. Non a caso, la Corte dei Conti ha richiesto esplicitamente chiarimenti sull'affidabilità di queste stime e sulla scelta della società di consulenza che le ha prodotte.³⁴

4.3 Rendimenti Discutibili: Decostruire l'Analisi Costi-Benefici

L'ACB ufficiale rivendica un ritorno economico positivo, con un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3.9 miliardi di euro e un Tasso Interno di Rendimento Economico (TIRE) del 4.51%.³³ Tuttavia, queste cifre positive sono estremamente sensibili agli input viziati menzionati in precedenza. I critici sostengono che l'analisi sia stata concepita per "confermare la maggiore efficienza dell'attraversamento stabile" piuttosto che come una valutazione oggettiva.³⁸ Il dossier del Kyoto Club afferma che il progetto non sarà mai in grado di remunerare il capitale investito a causa della scala limitata degli scambi economici che potrebbe attivare.³⁰ Inoltre, per garantire la sostenibilità finanziaria, il piano prevede una sorta di "tassa" sul trasporto ferroviario, obbligando RFI a pagare un canone elevato, di fatto sussidiando il ponte a spese dell'utenza ferroviaria.³⁰

L'intero caso economico si basa su un "aggiornamento" di uno studio del 2012. L'ultimo decennio ha visto cambiamenti radicali nella logistica, l'ascesa delle compagnie aeree low-cost, nuove politiche europee sui trasporti e una pandemia che ha rimodellato i modelli di mobilità. Basare una decisione da 15-20 miliardi di euro su un modello così datato non è una previsione affidabile, ma un artefatto di un'epoca passata, un atto di profonda imprudenza finanziaria. Inoltre, l'argomento spesso utilizzato secondo cui "costa più non farlo che farlo"²³, a causa delle penali contrattuali, è un classico esempio della "fallacia dei costi sommersi": si usa una perdita passata per giustificare una spesa futura ancora più grande, impedendo una valutazione razionale se l'investimento di oltre 14.6 miliardi sia oggi sensato.

Sezione 5: Un Fallimento di Governance - La Bocciatura della Corte dei Conti

5.1 Il Rifiuto del "Visto di Legittimità"

Con una decisione di enorme portata, la Corte dei Conti ha negato il "visto di legittimità" alla delibera del CIPESS che approvava e finanziava il progetto definitivo del ponte.¹⁶ Non si tratta di un intoppo procedurale, ma di una formale bocciatura da parte del supremo organo di controllo dello Stato, che ha giudicato l'iter di approvazione viziato nella sostanza e nella forma.

5.2 Le Critiche Centrali: Mancanza di Motivazione e Documentazione Assente

La Corte ha rilevato che la delibera di approvazione mancava di una "puntuale motivazione" e si configurava più come una "ricognizione delle attività" che come una "ponderazione delle risultanze" di tali attività.³⁴ In modo cruciale, mancavano validazioni tecniche essenziali, in particolare un parere formale e aggiornato del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) sull'aggiornamento del progetto al 2024.¹⁶ La Corte ha inoltre chiesto di quantificare i costi derivanti dalle 68 raccomandazioni del Comitato Scientifico, costi al momento non previsti.³⁴

5.3 Questioni Finanziarie e Contrattuali Irrisolte

La magistratura contabile ha evidenziato discrepanze tra le cifre del costo totale riportate in diversi documenti ufficiali.³⁵ Ha sollevato seri dubbi sull'affidabilità delle stime di traffico e dei ricavi che sono alla base del piano economico-finanziario.³⁴ Infine, ha segnalato il problema del superamento della soglia del 50% di aumento dei costi rispetto al contratto originale, una condizione che, secondo le normative europee, potrebbe invalidare l'affidamento diretto al consorzio Eurolink e richiedere una nuova gara d'appalto internazionale.¹⁶

Le conclusioni della Corte dei Conti non sono una critica al design del ponte in sé, ma all'intero processo di governance. Rivelano che la leadership politica e gli organi di approvazione hanno promosso un progetto privo delle necessarie validazioni tecniche, della trasparenza finanziaria e della giustificazione giuridica. La reazione ostile del governo, che ha definito la decisione una "disperata invasione di campo" ⁴¹, conferma la tensione tra volontà politica e rigore procedurale, evidenziando un fallimento critico della pubblica amministrazione.

Area di Preoccupazione	Rilievo Specifico della Corte dei Conti	Implicazione per il Progetto
Legittimità Procedurale	La delibera CIPESS manca di "puntuale motivazione"; è una ricognizione di attività, non una	L'atto di approvazione è formalmente debole e potrebbe essere illegittimo.

	ponderazione dei risultati. ³⁵	
Validazione Tecnica	Assenza del parere aggiornato del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) sul progetto 2024. ¹⁶	Manca una validazione tecnica chiave da parte del massimo organo consultivo dello Stato.
Quantificazione dei Costi	Mancata quantificazione degli oneri derivanti dalle 68 raccomandazioni del Comitato Scientifico. ³⁴	Il costo reale del progetto è incerto e quasi certamente superiore a quello dichiarato.
Base Economica	Richiesta di chiarimenti sull'affidabilità delle stime di traffico e ricavi alla base del Piano Economico Finanziario. ³⁴	La sostenibilità economica dell'opera è basata su dati non verificati e potenzialmente inaffidabili.
Normativa Europea	Superamento della soglia del 50% di aumento dei costi rispetto al contratto originale, che potrebbe richiedere una nuova gara.[40]	L'affidamento diretto al contraente attuale potrebbe violare le norme UE sugli appalti pubblici.

Tabella 2: Sintesi delle principali criticità sollevate dalla Corte dei Conti nel suo parere negativo, che evidenziano un sistemico fallimento della due diligence procedurale, tecnica ed economica.

Sezione 6: La Strada non Intrapresa - Alternative Valide Ignorate con Pregiudizio

6.1 L'"Alternativa Zero": Una Soluzione Razionale ma Scartata

I critici, in particolare le associazioni ambientaliste, sostengono che gli studi ufficiali abbiano sistematicamente e pregiudizialmente escluso l'alternativa più logica: la cosiddetta "Alternativa Zero".²⁴ Questa opzione consiste in una profonda modernizzazione e ottimizzazione del sistema di traghettamento esistente, attraverso l'introduzione di una flotta navale moderna ed efficiente (con navi in grado di trasportare interi convogli ferroviari), il potenziamento delle infrastrutture portuali e una logistica integrata dei trasporti pubblici.⁴² Il costo stimato per un ammodernamento completo si aggira intorno a 1.2 miliardi di euro, meno del 10% del costo ufficiale del ponte.⁴²

6.2 Un'Analisi Comparativa Viziata

La relazione ufficiale del Ministero delle Infrastrutture sulle alternative è stata criticata per la sua metodologia fallace. Al gruppo di lavoro era stato assegnato il compito di confrontare solo diversi tipi di *attraversamento stabile* (ponte a campata unica, a più campate, tunnel), escludendo a priori il confronto con l'opzione del traghettamento potenziato.²⁴ Questo rappresenta un errore fondamentale di valutazione strategica, poiché presuppone la necessità di un collegamento stabile senza prima dimostrarne la superiorità rispetto a uno status quo ottimizzato. L'esclusione sistematica dell'Alternativa Zero suggerisce che il progetto non sia guidato da un approccio razionale volto a risolvere un problema di connettività, ma dall'obiettivo di realizzare un'opera monumentale fine a se stessa. L'intero processo analitico sembra essere stato costruito a ritroso per giustificare un impegno politico preesistente.

Conclusione: Una Cascata di Rischi Inaccettabili e Interconnessi

Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina non è un solido investimento infrastrutturale con difetti minori e gestibili. È un'opera definita da una cascata di rischi gravi, irrisolti e interconnessi che si amplificano a vicenda.

L'estremo rischio geologico in una delle aree più sismiche d'Europa amplifica le sfide ingegneristiche senza precedenti di una campata mai tentata prima. Queste incertezze tecniche, aggravate da un progetto obsoleto, creano rischi di costo inquantificabili. Il quadro economico-finanziario, basato su dati datati e inaffidabili, ha portato a un crollo della governance, culminato nella bocciatura formale da parte del massimo organo di controllo

dello Stato. Nel frattempo, un'alternativa più razionale, economica e a basso impatto ambientale è stata deliberatamente ignorata, mentre un danno ecologico irreversibile viene trattato come una questione secondaria.

L'evidenza documentale e scientifica suggerisce in modo schiacciante che il progetto rappresenta una scommessa irresponsabile con i fondi pubblici, la sicurezza dei cittadini e il patrimonio naturale del Mediterraneo. La linea d'azione più prudente e razionale non è procedere con la sua costruzione, ma spostare l'attenzione e le risorse verso l'implementazione di quelle alternative valide, a minor rischio e più sostenibili che sono state costantemente e impropriamente messe da parte.

Bibliografia

1. Ponte sullo Stretto di Messina, la storia del progetto - Sky TG24, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://tg24.sky.it/cronaca/approfondimenti/ponte-stretto-messina-storia>
2. Ponte sullo stretto di Messina - Wikipedia, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, https://it.wikipedia.org/wiki/Ponte_sullo_stretto_di_Messina
3. Il Mirabolante Ponte sullo Stretto - Long Form Will, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://willmedia.it/longform/ponte-sullo-stretto/>
4. Dibattito approfondito sui vantaggi economici del Ponte sullo Stretto di Messina - YouTube, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=FFWL9tYT6Uc>
5. ASPETTI SISMICI, FAGLIE, ALTEZZA DEL PONTE, TRANSITO NAVALE, I CAVI DEL SISTEMA DI SOSPENSIONE E ALTRE INFORMAZIONI UTILI PER CONOSCERE MEGLIO IL PROGETTO DELL'OPERA - Stretto di Messina S.p.A., accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://strettodimessina.it/web/ponte-sullo-stretto-di-messina-aspetti-sismici-faglie-altezza-del-ponte-transito-navale-i-cavi-del-sistema-di-sospensione-e-altre-informazioni-utili-per-conoscere-meglio-il-progetto-dell/>
6. Lo Stretto di Messina crocevia di faglie attive | Consiglio Nazionale delle Ricerche, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.cnr.it/it/news/5425/lo-stretto-di-messina-crocevia-di-faglie-attive>
7. Uno studio sulla sismicità nello Stretto di Messina | Consiglio Nazionale delle Ricerche, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.cnr.it/it/news/13800/uno-studio-sulla-sismicita-nello-stretto-di-messina>
8. Consiglio Nazionale delle Ricerche LO STRETTO DI MESSINA: CRITICITA' GEOLOGICHE E TETTONICHE Autori: Dott.ssa Alina Polonia La, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, https://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/upload_file_doc_acquisiti/pdfs/000/004/170/10_Memoria_CNR-ISMAR.pdf
9. Il problema sismico per il Ponte sullo Stretto - Camera dei Deputati, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://documenti.camera.it/leg19/documentiAcquisiti/COM08/Audizioni/leg19.co>

[m08.Audizioni.Memoria.PUBBLICO.ideGes.7923.15-06-2023-16-21-20.222.pdf](#)

10. Ponte sullo Stretto di Messina, le 68 criticità del progetto di Salvini: «Mancano i test per vento e terremoti» - Open, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.open.online/2024/03/14/ponte-sullo-stretto-messina-relazione-comitato-scientifico/>
11. Ponte sullo Stretto di Messina e analisi dei rischi sismici | Webuild Group, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.webuildgroup.com/media/news/ponte-sullo-stretto-di-messina-e-analisi-dei-rischi-sismici/>
12. Ponte sullo Stretto, i geologi: “Il rischio sismico è più alto di quanto raccontano le carte”, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.buildnews.it/articolo/ponte-stretto-geologi-rischio-sismico-piu-alto-quanto-raccontano-carte>
13. Cosa significa che il Ponte sullo Stretto poggia su faglie attive e capaci: quali sono i rischi, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.fanpage.it/innovazione/scienze/cosa-significa-che-il-ponte-sullo-stretto-poggia-su-faglie-attive-e-capaci-quali-sono-i-rischi/>
14. Ponte sullo Stretto, mai costruita un'opera di queste dimensioni: i dubbi sulla fattibilità del progetto - Fanpage, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.fanpage.it/politica/ponte-sullo-stretto-mai-costruita-unopera-di-queste-dimensioni-i-dubbi-sulla-fattibilita-del-progetto/>
15. Ponte sullo Stretto di Messina e analisi dei rischi sismici | Webuild Group, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.webuildgroup.com/en/media/news/ponte-sullo-stretto-di-messina-e-analisi-dei-rischi-sismici/>
16. Ponte Stretto, Corte dei conti: no al visto. Cosa succede ora | Articoli - Ingenio, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.ingenio-web.it/articoli/ponte-sullo-stretto-la-corte-dei-conti-nega-il-visto-e-ora/>
17. Ponte sullo Stretto: Legambiente, Lipu e Wwf presentano ricorso al Tar del Lazio, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.greenreport.it/news/trasporti-e-infrastrutture/4424-ponte-sullo-stretto-legambiente-lipu-e-wwf-presentano-ricorso-al-tar-del-lazio>
18. Ponte, le integrazioni fornite da Stretto di Messina SpA non ..., accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://www.wwf.it/area-stampa/ponte-messina-osservazioni-associazioni/>
19. Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia - Info - Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/1>
20. Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia - Documentazione - Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1/1>
21. Ponte sullo Stretto di Messina: il Comitato scientifico da l'ok ma evidenzia 68

- criticità, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.ingenio-web.it/articoli/ponte-sullo-stretto-di-messina-il-comitato-scientifico-da-l-ok-ma-evidenza-68-criticita/>
22. Ponte sullo Stretto: Via libera della Commissione all'Impatto Ambientale - Ingenio, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.ingenio-web.it/articoli/ponte-sullo-stretto-via-libera-della-commissione-all-impatto-ambientale/>
23. ponte sullo stretto - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2023-05/FAQ_Ponte_Stretto_20230525.pdf
24. La corretta valutazione delle alternative all ... - Legambiente, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/06/Osservazioni-Associazioni-Relazione-MIMS-su-Attraversamento-Stabile-Stretto-di-Messina-27maggio21.pdf>
25. RESOCONTO SOMMARIO COMMISSIONE PONTE - Amministrazione Trasparente - Comune di Messina, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
https://amministrazione-trasparente.comune.messina.it/web/trasparenza/papca-g?p_p_id=jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet&p_p_lifecycle=2&p_p_state=pop_up&p_p_mode=view&p_p_resource_id=downloadAllegato&p_p_cacheability=cacheLevelPage&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_downloadSigned=true&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_id=204545&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_action=mostraDettaglio&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_fromAction=recuperaDettaglio
26. Ponte sullo Stretto di Messina: l'analisi sulle varie soluzioni progettuali - Biblus Acca, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://biblus.acca.it/ponte-sullo-stretto-di-messina-lanalisi-sulle-varie-soluzioni-progettuali/>
27. Ponte, spuntano 68 "criticità" nel progetto definitivo. Quali sono - LetteraEmme, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.letteraemme.it/ponte-spuntano-68-criticita-nella-relazione-al-progetto-definitivo-quali-sono/>
28. FAQ Ponte sullo Stretto - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2023-05/FAQ%20Ponte%20sullo%20Stretto.pdf>
29. Ponte sullo Stretto, dal CS ok "all'unanimità" nonostante 68 "rilievi" - FocuSicilia, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://focusicilia.it/ponte-sullo-stretto-dal-cs-ok-allunanimita-nonostante-68-rilievi/>
30. Lo Stretto di Messina e le ombre sul rilancio del ponte | Kyoto Club, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/Dossier-Ponte-.pdf>

31. Ponte sullo Stretto: l'ultima analisi costi-benefici documenta e quantifica gli effetti positivi sull'economia locale e nazionale | Unioncamere, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.unioncamere.gov.it/comunicazione/comunicati-stampa/ponte-sullo-stretto-lultima-analisi-costi-benefici-documenta-e-quantifica-gli-effetti-positivi-sulleconomia-locale-e-nazionale>
32. Il Ponte sullo Stretto di Messina: analisi costi-benefici e effetti positivi sull'economia locale e nazionale | Unioncamere, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.unioncamere.gov.it/focus/il-ponte-sullo-stretto-di-messina-analisi-costi-benefici-e-effetti-positivi-sulleconomia-locale-e-nazionale>
33. PONTESULLOSTRETTODIME SSINA Aggiornamento dell'analisi costi benefici (ACB) sviluppata dal CERTeT- Università Bocconi nel corso del 2012, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025, <https://va.mite.gov.it/File/Documento/999261>
34. Ponte sullo Stretto, la Corte dei Conti chiede chiarimenti su costi, norme ambientali e stime di traffico. Il ministero: «Normale interlocuzione» - Open, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.open.online/2025/09/24/ponte-sullo-stretto-corte-dei-conti-chiarimenti-delibera-cipess-costi-norme-ambientali-traffico-mit/>
35. Ponte sullo Stretto: la Corte dei Conti chiede chiarimenti su costi e stime di traffico - Ingenio, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.ingenio-web.it/articoli/ponte-sullo-stretto-la-corte-dei-conti-chiede-chiarimenti-su-costi-e-stime-di-traffico/>
36. Tutti i dubbi della Corte dei Conti sul ponte sullo Stretto - Pagella Politica, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://pagellapolitica.it/articoli/dubbi-corte-conti-ponte-sullo-stretto>
37. È stata svolta l'Analisi Costi Benefici? - Stretto di Messina S.p.A., accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://strettodimessina.it/web/faq-domande-frequenti-ponte-sullo-stretto-di-messina/e-stata-svolta-lanalisi-costi-benefici/>
38. parte II osservazioni tecnico - ambientali al sia allegato al progetto di massima dell'attraversamento stabile dello stretto di messina - European Commission, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
https://ec.europa.eu/ten/transport/revision/consultation/2003_09_01_ponte_part_2_1.pdf
39. La Corte dei conti bocchia il Ponte sullo Stretto, no al visto di legittimità - LetteraEmme, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.letteraemme.it/la-corte-dei-conti-bocchia-il-ponte-sullo-stretto-no-al-visto-di-legittimita/>
40. Corte dei conti dice no al visto di legittimità per il Ponte sullo stretto di Messina | Sky TG24, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://tg24.sky.it/cronaca/2025/10/29/corte-conti-ponte-messina>
41. Ponte sullo Stretto, riunione governo dopo bocciatura Corte dei Conti. Salvini: “Si farà”, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://tg24.sky.it/politica/2025/10/30/ponte-stretto-palazzo-chigi-riunione>

42. L'alternativa al ponte sullo Stretto esiste - ANTROPOCENE.org, accesso eseguito il giorno ottobre 30, 2025,
<https://www.antropocene.org/index.php/755-lalternativa-al-ponte>