

Ponte sullo Stretto, arriva l'ok del Cipess: ma si annunciano una pioggia di ricorsi

Il Comitato interministeriale dà l'ok. Ora serve l'approvazione della Corte dei Conti. Un'opera da quasi 15 miliardi e le prescrizioni da superare. Il passaggio alla Commissione Ue, il rischio di infrazione e la battaglia legale in arrivo (Fonte: <https://www.corriere.it/> 6 agosto 2025)



Arriva l'ok al progetto definitivo al ponte sullo Stretto di Messina: **il Cipess, il comitato interministeriale, lo ha approvato**. L'opposizione, tutte le associazioni ambientaliste e il comitato cittadino messinese «Invece del ponte» ribadiscono però un secco no e in particolare il comitato spiega che da oggi potranno «finalmente» partire i ricorsi. Ma la soddisfazione della presidente del Consiglio **Giorgia Meloni** è evidente, stando a quanto si apprende del suo intervento nel corso della riunione del Cipess: «Un'infrastruttura dai tanti primati, a partire da quello che lo [renderà il ponte sospeso a campata unica più lungo del mondo](#).

Ma il progetto non si limita alla costruzione del ponte in senso stretto. Sono previsti infatti oltre 40 chilometri di raccordi stradali e ferroviari per connettere l'infrastruttura».

Tariffa base auto «sotto i 10 euro»

In una nota della società Stretto di Messina si stima «una tariffa base per le autovetture inferiore a 10 euro, con riduzioni significative per i viaggi frequenti». «La puntuale definizione delle tariffe si

avrà in prossimità dell'apertura al traffico del ponte», aggiunge la nota, in cui si precisa che l'ipotesi di piano tariffario è «sensibilmente inferiore agli attuali costi di attraversamento».

«Italia più connessa»

«Si tratta, è quasi superfluo dirlo - ha continuato Meloni nel corso del suo intervento - di un'opera strategica per lo sviluppo di tutta la Nazione, frutto di un lungo processo progettuale e normativo - i primi progetti risalgono alla fine degli anni Sessanta - che questo governo ha scelto di riavviare ufficialmente nel 2023, dopo la sospensione decisa dal **governo Monti** nel 2012. Di questo ringrazio il ministro Salvini per il coraggio e la determinazione. Non è un'opera facile ma lo riteniamo un investimento sul presente e sul futuro dell'Italia, e ci piacciono le sfide difficili quando sono sensate». La presidente del Consiglio, sempre secondo quanto si apprende, si è soffermata anche sugli effetti occupazionali dell'opera: «Lo facciamo per dare lavoro e opportunità oggi, visto il moltiplicatore che un'opera di questa imponenza può generare sul nostro tessuto economico e produttivo, e per lasciare alle generazioni future un'eredità concreta: un'Italia più connessa, più competitiva, più coesa. Il Ponte sarà un simbolo ingegneristico di rilevanza globale, una dimostrazione della forza di volontà e della competenza tecnica dell'Italia, che ha pochi paragoni nel mondo».

Salvini: «Cantieri a settembre»

«Se si parte come si sta partendo, l'obiettivo dell'attraversamento» del Ponte sullo Stretto «tra il 2032 e il 2033 è quello che i tecnici prevedono. Che è anche il periodo temporale in cui il primo treno unirà Torino e Lione, il primo treno unirà Fortezza e Innsbruck, e i romani potranno coprire la distanza della metro C. Diciamo che per chi crede alla cabala il 20 e il 32 possono essere due numeri sfidanti», ha detto il **vicepremier e ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini** parlando del Ponte sullo Stretto in conferenza stampa. «Ora ci vorrà la bollinatura della Corte dei Conti, ma **tra settembre e ottobre conto di partire con i cantieri**, lavori ed espropri. Gli espropriati avranno un surplus rispetto a quelli dell'alta velocità in altri territori», ha aggiunto.

Il via libera

«È arrivata l'approvazione del progetto definitivo per l'avvio dei lavori del ponte sullo Stretto di Messina. Se ne parla dagli antichi romani», esclama il ministro Matteo Salvini. «E non ti sei fatto una domanda?» ribatte, con un meme ironico sui social, Azione. **Spiega il ministero che ha avuto l'ok «una articolata documentazione»** sottolineando che l'approvazione del Cipess «rappresenta un passaggio decisivo per l'opera, che consacra il riavvio del progetto fortemente voluto dal ministro Matteo Salvini. Mai nella lunga storia dell'opera si era arrivati a una fase approvativa così avanzata».

Le opportunità

Il Mit afferma anche che «dall'intervento si attendono reali opportunità di rilancio socioeconomico per il Sud e per l'Italia intera». **Sulle barricate le associazioni ambientaliste che chiedono l'intervento dell'Ue** con tanto di procedura di infrazione: «L'impatto ambientale del ponte sullo Stretto di Messina è certo, documentato e, dopo anni di negazioni, ammesso dagli stessi proponenti l'opera. **Per superare questa impasse è stata avviata una procedura speciale che consentirebbe comunque la realizzazione del Ponte secondo condizioni precise** fissate dalle norme comunitarie, condizioni che però non sono state rispettate».

La protesta degli ambientalisti

Per questo Greenpeace, Legambiente, Lipu e Wwf hanno presentato un nuovo reclamo all'Ue a integrazione di quello già inviato il 27 marzo, chiedendo l'apertura di una procedura di infrazione. **«È una giornata straordinaria: l'approvazione del progetto definitivo per l'avvio dei lavori del ponte sullo Stretto di Messina apre una nuova era»**, ribatte Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di FI. Grazie al Ponte sullo Stretto di Messina «23,1 miliardi di euro di contributo al Pil nazionale, **con 36,700 posti di lavoro stabili e 10,3 miliardi di entrate fiscali per lo Stato, già nella fase di cantiere del progetto»**, replica il sottosegretario con delega al Cipess, **Alessandro Morelli** che spiega: «A regime, il valore attuale netto economico sarà positivo per 1,8 miliardi di euro, grazie a minori tempi e costi di trasporto, maggiore efficienza logistica, incremento dei flussi turistici e riduzione delle emissioni inquinanti». Ma i nodi sono ancora tanti, a partire dall'ok necessario della Corte dei Conti sulle valutazioni economiche dell'opera.

Il fronte dei ricorsi legali

Protesta anche l'associazione cittadina siciliana *Invece del ponte* molto attiva in questi mesi: «Non c'è alcun via libera definitivo al Ponte sullo Stretto. **Al contrario di quanto affermano Salvini e i suoi megafoni locali, non si dà il via a nessun cantiere, né inizieranno i lavori.** Si tratta, piuttosto, dell'inizio di un percorso tutto in salita per chi ha trasformato un progetto fallimentare in una bandiera propagandistica. **E soprattutto, si aprirà finalmente il fronte dei ricorsi legali**, in tutte le sedi nazionali ed europee».

Il Comitato Capo Peloro

Si tratta di «un annuncio che ci aspettavamo, per questo abbiamo aperto a Torrefaro casa Cariddi, un presidio di resistenza noponte per promuovere momenti d'incontro e di lotta e per contrastare soprattutto le bufale siponte come quest'ultima. Sì, **perché non crediamo affatto che l'approvazione del progetto del ponte sia definitiva»**, scrive in una nota il comitato Noponte Capo Peloro. «Basti pensare alle **68 osservazioni del comitato tecnico scientifico, alle 62**

prescrizioni della commissione via/vAS e le precedenti prescrizioni del 2011, e soprattutto al capitolo ancora aperto del parere della commissione europea per la violazione della direttiva habitat - prosegue la nota -. Altro che partita finita, si apre soltanto una nuova fase della lotta contro il ponte che intendiamo condurre fino alla vittoria».

Bonelli: regalo ai privati

Secondo Angelo Bonelli, deputato Avs e co-portavoce di Europa Verde: «Il ponte sullo Stretto rappresenta **il più grande regalo ai privati nella storia della Repubblica: 14,6 miliardi di euro di fondi pubblici**, quando nel 2005 il costo dell'opera, assegnata tramite bando di gara, era stimato in 3,88 miliardi. Nemmeno Silvio Berlusconi, che del Ponte fece una bandiera, arrivò a tanto». «Mentre Salvini suona la fanfara e si appresta a celebrare l'approvazione del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto da parte del Cipess come una “giornata storica”, la realtà racconta ben altro. **Non c'è nulla di storico, se non lo spreco colossale che questo intervento rappresenta:** miliardi di euro destinati a un'opera inutile, che sarà ricordata nei manuali di storia come uno dei più grandi errori nella gestione delle risorse pubbliche italiane», attacca **il capogruppo Pd in commissione trasporti della Camera, Anthony Barbagallo.**