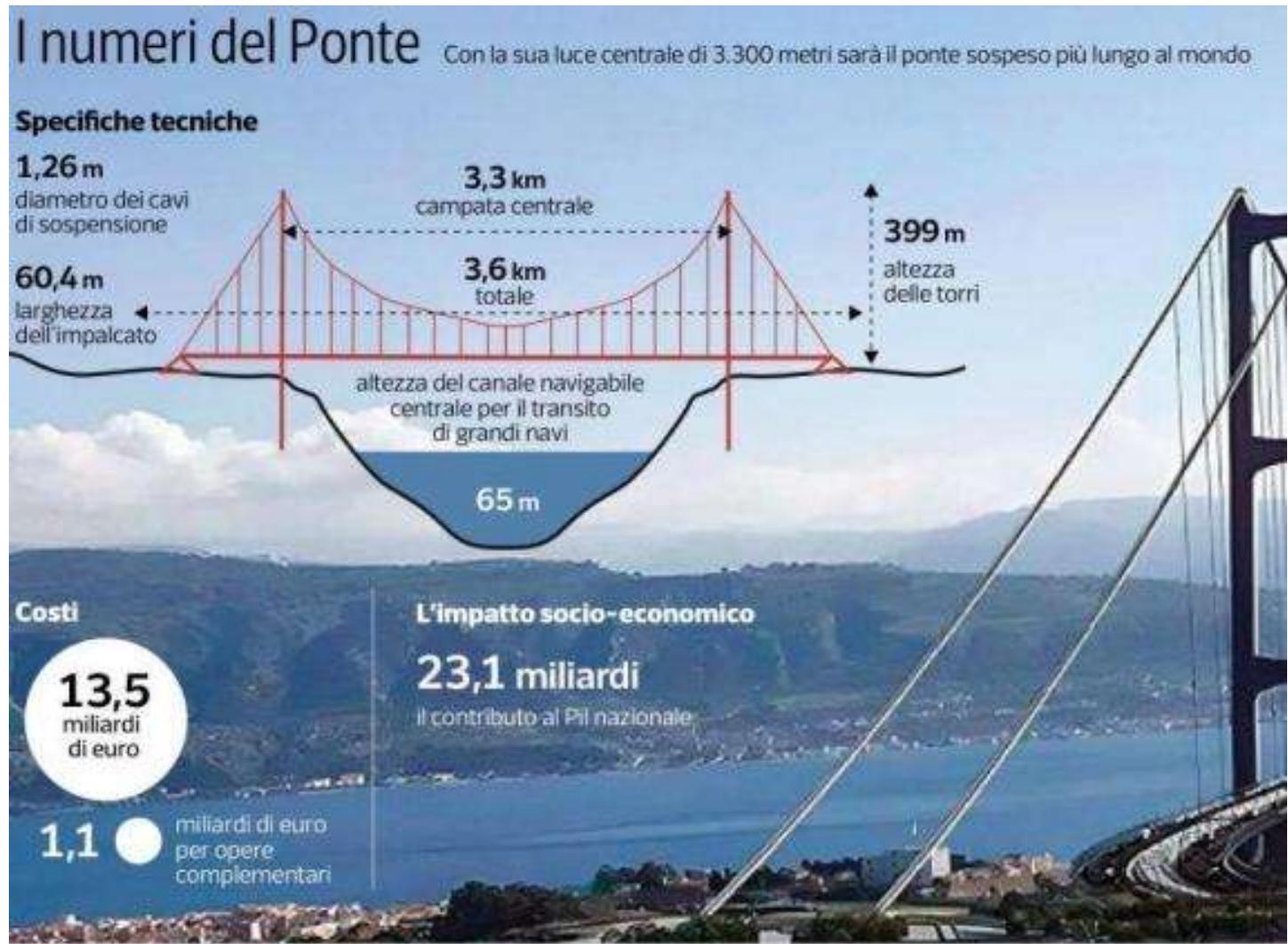


Ponte sullo Stretto, i conti in tasca: il piano di 20 anni fa, il costo delle opere e le stime (generose) dei ricavi di Federico Fubini

Al costo di dieci euro a transito per un ammortamento dei costi dell'opera in trent'anni dovrebbero transitare almeno 31 milioni di veicoli sul ponte ogni anno

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 2 novembre 2025)



Riproponiamo, con pochi aggiornamenti, l'articolo sul ponte sullo Stretto apparso l'8 settembre scorso con la newsletter "Whatever it takes" alla luce della recente [decisione della Corte dei Conti](#).

Non sono mai stato contrario al progetto del [ponte sullo Stretto di Messina](#). L'idea mi è sempre sembrata ambiziosa, affascinante, potenzialmente uno choc positivo per il Mezzogiorno e per l'intero Paese. Realizzare un progetto architettonico tanto audace può dare fiducia alle popolazioni che abitano sulle due sponde e non solo a loro - mi sono sempre detto - influenzando nuove decisioni di investimento e innescando una spirale di crescita che avrebbe portato con sé altre infrastrutture soprattutto in Sicilia. Nell'ultimo quindicennio i grattacieli hanno cambiato i comportamenti dei milanesi, hanno dato loro l'idea che un certo tipo di modernità era alla loro portata e - malgrado le tensioni sociali e inchieste adesso in corso - hanno innescato una spirale ascendente della città. Per questo non ho mai visto alcun motivo per essere contrario a priori al

Ponte sullo Stretto. Poi, nella prima domenica di settembre, ho sentito Matteo Salvini parlarne al Forum Teha di Cernobbio.

Il pedaggio

Un numero mi ha colpito, nella presentazione del vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture: sette. Salvini lo ha messo nel suo grafico sul “Ponte degli italiani”; è il prezzo previsto del pedaggio per il passaggio in auto quando quello che dovrebbe diventare il più lungo ponte a navata unica al mondo se e quando sarà completato. L’opera si prevede di 3.666 metri di lunghezza complessiva, sessanta metri di larghezza, sei corsie stradali e due binari ferroviari, con quattro pilastri alle estremità alti quasi quattrocento metri e 72 metri di altezza navigabile sotto al ponte. Sarebbe persino più lungo e più largo di alcuni dei ponti più avveniristici e spettacolari in Europa e al mondo: per esempio quello di **Canakkale** in Turchia sullo Stretto dei Dardanelli (3,6 chilometri, concluso nel 2023), quello di **Storebæltsforbindelsen** in Danimarca lungo 6,7 chilometri (ma con una campata unica di 1,6) o quello di **Pelješac** in Croazia (lungo 2,4 chilometri e alto quasi cento metri sull’acqua).

Il budget per la manutenzione

Insomma, un’opera di enorme ambizione. Spettacolare. Poi c’è il pedaggio a sette euro. Non è un dettaglio da poco perché - aveva annunciato il vicepremier sulle rive del Lago di Como - questa settimana Palazzo Chigi avrebbe mandato il progetto del ponte per approvazione alla Corte dei conti, che notoriamente adesso sta esprimendo le sue riserve; se la magistratura contabile avesse dato il suo via libera nei tempi previsti da Salvini a Cernobbio, dal mese scorso o in questo sarebbero iniziati gli espropri e i primi lavori preliminari del cantiere. Dunque - ho immaginato a Cernobbio sentendo il vicepremier - dev’esserci già un piano di ammortamento che permette di calcolare i tempi del ritorno sull’investimento. A maggior ragione perché per finanziarlo è stato limato di 1,7 miliardi il budget per la manutenzione ordinaria di tunnel e viadotti che già esistono in Italia: altro atto di coraggio, dopo la tragedia del Ponte Morandi di Genova.

Business plan?

Dunque ho cercato un business plan preciso del progetto: stime sul traffico atteso, tariffe, tempi di ammortamento. Ma non esiste, non in pubblico almeno. Sappiamo però che il costo previsto oggi per la realizzazione del «Ponte degli italiani» è di 13,5 miliardi di euro e che il traffico automobilistico e di mezzi pesanti dovrebbe nel tempo coprire nel tempo il 70% dell’investimento (la parte restante spetterebbe al traffico ferroviario).

Al costo di dieci euro a transito (media fra il pedaggio auto e quello presumibile dei camion) per un ammortamento dei costi dell’opera in trent’anni dovrebbero transitare almeno 31 milioni di veicoli sul ponte ogni anno. Non so se sia un numero plausibile, so che che esso è dieci volte superiore al

numero di veicoli che transitano oggi. In altri termini, il traffico su gomma attraverso lo Stretto di Messina dovrebbe decuplicare dal primo anno di apertura del ponte solo per rendere il progetto finanziariamente sostenibile in trent'anni: al ritmo attuale - poco più di tre milioni di transiti all'anno - lo sarebbe in tre secoli. Non ho idea nemmeno di quanti terremoti nel frattempo potrebbero mettere in pericolo la stabilità della struttura, dato che la senatrice a vita e scienziata Elena Cattaneo ci [informa](#) che alcuni dei principali sismologi italiani ritengono eccessivamente ottimistiche le ipotesi sul rischio sismico al quale l'intera struttura sarebbe esposta in quell'area notoriamente vulnerabile.

Il parere della Corte dei Conti

Ma in questo momento mi interessa un dettaglio meno importante della sicurezza del ponte: se alla fine la Corte dei conti potrà dare o meno il via libera definitivo - dopo aver sciolto le attuali riserve - in base a ciò che sa. Senz'altro i magistrati contabili dispongono di una documentazione che ai contribuenti - che pagano l'opera - non è stata mostrata. Esiste tuttavia un [rapporto](#) di Unimpresa che prevede una copertura dei costi in trent'anni sulla base di 25 milioni di passaggi di veicoli su gomma all'anno: un po' meno della mia stima di 31 milioni di passaggi, perché Unimpresa sembra aver visto un business plan con un pedaggio un po' più alto (ma nel frattempo Salvini lo ha abbassato da dieci a sette euro).

Resta sempre lo stesso dilemma: quanto è verosimile che i passaggi si moltiplichino per dieci a venticinque o trenta milioni di veicoli all'anno? Per capirlo, ho cercato di comparare il traffico immaginato del ponte sullo Stretto con quello reale in auto attraverso il tunnel sotto la Manica. È vero, in quel caso le auto [viaggiano](#) sul treno "LeShuttle" e non sulle proprie ruote; ma i transiti di veicoli si contano in poco più di due milioni all'anno e avvengono fra due Paesi di circa 70 milioni di abitanti e fra Londra e Parigi, le due più vaste megalopoli d'Europa. Come può il traffico su gomma fra la Sicilia (4,8 milioni di abitanti) e il resto d'Italia superare di dieci volte quello fra Francia e Regno Unito? Per non parlare del fatto che ormai le persone, oltre dieci milioni l'anno, trovano più rapido e meno caro collegarsi con la Sicilia in aereo.

Il confronto con l'estero

Insomma, il piano finanziario del ponte non sembra essere stato pensato con molta cura. Il che fa sorgere un'altra domanda. Ecco i costi attualizzati all'inflazione in euro attuali di opere simili costruite di recente:

- Ponte di [Pelješac](#) (Croazia, 2022), 420 milioni di euro
- Ponte di [Canakkale](#) (Turchia, 2023), 2,7 miliardi di euro
- Ponte [Kobe-Awaji](#) (Giappone, 1998), 3,5 miliardi di euro
- Ponte [Yavuz Sultan Selim](#) (Turchia, 2016), 2,3 miliardi di euro
- Ponte sullo Stretto, 13,5 miliardi di euro

È vero che il progetto italiano è leggermente più ambizioso, un po' più lungo di quasi tutti e con più corsie. Ma perché costa già da quattro a trentadue volte più degli altri, prima ancora di qualunque sforamento dei costi che in queste opere arriva sempre durante la realizzazione?

Il gruppo di esperti

Qui bisogna fare un passo indietro. Nel 2020 un gruppo di lavoro presentò, su richiesta del ministero delle Infrastrutture, una [relazione](#) sul ponte. Nel gruppo figuravano fra gli altri l'allora rettore del Politecnico di Milano Ferruccio Resta, vari altri accademici del massimo livello, l'amministratore delegato dell'Anas, l'ex amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. È da lì che ho preso i dati sui costi dei ponti degli altri.

Cosa dissero quegli esperti? In breve, che sembrava migliore e più sicura l'ipotesi di un ponte a più campate con due piloni in mare e che sarebbe servito comunque un serio approfondimento e un nuovo progetto di fattibilità tecnico-economica. Anche per tenere conto delle innovazioni tecnologiche più recenti. Ma ciò avrebbe significato cancellare il vecchio progetto a campata unica del 2006 (quello che oggi Salvini sta lanciando), incluso l'appalto che vinse su di esso nel 2012 la società di costruzioni che oggi si chiama WeBuild. L'ex ministro del settore Enrico Giovannini racconta in un suo [libro](#) che il governo di Mario Draghi stanziò 50 milioni per affidare quel nuovo progetto di fattibilità a Rete ferroviaria italiana. Ma all'arrivo del governo di Giorgia Meloni, quello studio fu cancellato e venne ripreso automaticamente il vecchio progetto del 2006, più il relativo vincitore della gara di allora. Senza bisogno di nuove gare d'appalto ad evidenza pubblica. Ma nel frattempo i costi di quel progetto di ormai vent'anni fa erano esplosi, per inerzia, a 13,5 miliardi di euro. Prima ancora di iniziare.