

Ponte sullo Stretto: la Corte dei conti nega il visto. E ora?

La Corte dei conti ha negato il visto alla delibera CIPESS che approvava il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto: niente Gazzetta, cantieri fermi. Il Governo può chiedere la registrazione “con riserva”, ma restano aperti pareri tecnici mancanti (CSLLPP, INGV, Italferr) e nodi giuridici (art. 72 Dir. 2014/24/UE). Ecco storia, scenari e rischi.

(Fonte: <https://www.ingenio-web.it/> 30.10.2025)

La notizia è secca: la Corte dei conti ha **negato il visto di legittimità** alla delibera CIPESS che ad agosto aveva approvato il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto.

Conseguenza immediata: niente pubblicazione in Gazzetta e stop all’avvio dei cantieri finché non si scioglie il nodo. Le motivazioni puntuali arriveranno **entro 30 giorni**.

Resta comunque una strada: il Governo può deliberare in **Consiglio dei ministri** chiedendo la registrazione **con riserva** (istituto previsto dal sistema dei controlli), che dà efficacia all’atto ma comporta una **responsabilità politica** e l’invio dell’elenco degli atti “con riserva” al Parlamento. Nel frattempo lo scontro politico è frontale, ma l’iter tecnico-amministrativo è sospeso in attesa di mosse formali.

Tra i profili attenzionati dai magistrati contabili: **coperture economiche, stime di traffico, conformità ambientale e antisismica**, e il tema - tipicamente “europeo” - delle modifiche contrattuali quando l’aggiornamento dei costi supera determinate soglie.

Il riferimento, qui, è alla disciplina UE sugli appalti (art. 72 della Direttiva 2014/24/UE) che delimita quando si può proseguire senza una nuova gara e quando, invece, la modifica diventa “sostanziale”.

Ricordiamo che la Corte dei conti è la magistratura contabile dello Stato: controlla legittimità, regolarità ed efficienza dell’uso di risorse pubbliche e giudica la responsabilità amministrativa. È composta da presidente, collegio di presidenza, sezioni riunite, sezioni centrali di controllo, sezioni giurisdizionali d’appello, sezioni regionali di controllo e giurisdizionali, oltre alla Procura generale e alle procure regionali, con magistrati contabili (presidenti di sezione, consiglieri, referendari) e personale amministrativo di supporto sul territorio nazionale.

Dopo il no della corte dei conti cosa può succedere

- **Cos’è successo:** la Sezione centrale di controllo di legittimità della Corte dei conti ha negato visto e registrazione alla delibera CIPESS di agosto 2025 che approvava il progetto definitivo. Le motivazioni arriveranno entro 30 giorni.
- **La next move possibile:** il Governo può chiedere al **CdM** di far proseguire comunque l’atto. In tal caso la Corte, a Sezioni riunite, dispone la registrazione **con riserva** e ne informa il Parlamento. Finché non accade, **Gazzetta** e cantieri restano fermi.

- **Che cos'è la delibera "bocciata":** è la delibera CIPESS di **6 agosto 2025** che ha approvato il progetto definitivo; il MIT ha comunicato l'esito quel giorno.

Storia (essenziale) del progetto

Vediamo di ricordare la storia essenziale di questo progetto che ha sempre destato forti scontri sia da un punto di vista tecnico che politico (fonte Società Stretto di Messina *con alcune integrazioni*).

- **1968** Anas indice un Concorso internazionale di idee per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente.
- **1971** [Legge n° 1158/71](#), istitutiva di una società a partecipazione pubblica per la progettazione, realizzazione e gestione di un collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente.
- **1981** Costituzione della Società Stretto di Messina e nel **1985** stipula della concessione per lo sviluppo del progetto. Prende avvio la fase di studio delle diverse tipologie di attraversamento: aerea (ponte), alvea (tubo sommerso),
- subalvea (tunnel sotterraneo). A completamento degli studi viene scelta la soluzione del ponte sospeso ad una campata.
- **1992** Il progetto di ponte sospeso è ultimato e presentato alle Ferrovie dello Stato, all'Anas, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che esprimono il proprio parere favorevole. Nasce il Messina Style.
- *nel 1997 il CSLLPP esprime il voto n. 220 (favorevole con osservazioni).*
- **2001** Il Ponte sullo Stretto di Messina è tra le infrastrutture strategiche (Legge Obiettivo).
- **2002** Società Stretto di Messina aggiorna il Progetto Preliminare.
- **2003** [Il CIPE approva il Progetto Preliminare](#) (delibera 66/2003).
- **2006** Firma dei contratti con Contraente Generale, Project Management Consultant, Monitore Ambientale e Broker Assicurativo a seguito di gare internazionali. *Il Contraente Generale era Eurolink, allora guidato da Impregilo, oggi Webuild con partner internazionali (tra cui Sacyr, IHI, Condotte e Itinera. Progettista Cowi.*
- **2006** A novembre la Legge n. 286 stabilisce di non considerare il Ponte sullo Stretto di Messina una priorità nel programma di Governo differendo nel tempo ogni decisione sull'opera.
- **2008** A settembre il Cipe riconferma la pubblica utilità del Ponte e il mese successivo la Società Stretto di Messina impartisce l'Ordine di inizio attività al Contraente generale, al Project Management Consultant e al Monitore ambientale.
- **2011** Il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina approva [il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina](#) e dei 40 chilometri di raccordi stradali e ferroviari
- **2012** A maggio terminano i lavori della prima opera propedeutica al Ponte sullo Stretto di Messina, la "[variante ferroviaria di Cannitello](#)" a Villa San Giovanni.

- **2012** A fine anno il governo decide di fermare il progetto e di mettere in liquidazione la società Stretto di Messina: *stop con DL 179/2012 e successiva messa in liquidazione della concessionaria (15 aprile 2013).*
- **2021 (aprile-maggio)** - *Commissione tecnica MIMS, ministro Giovannini. Relazione “La valutazione di soluzioni alternative per l’attraversamento stabile dello Stretto” inviata al Parlamento: no al tunnel, richiesta di studio comparativo tra campata unica e più campate (con preferenza per la soluzione a tre campate) e approfondimenti sismici; indicazione di un finanziamento a prevalenza pubblica. Non boccia il ponte, ma chiede ulteriori verifiche e un passaggio istruttorio più robusto.*
- **2023** Il [DL 35](#)/2023 stabilisce il riavvio delle attività finalizzate alla realizzazione del Ponte, si tiene primo Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina.
- **2024 Febbraio** Il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina approva la [Relazione di aggiornamento del progetto definitivo](#) e lo invia ai ministeri e alle autorità competenti.
- **2024 Novembre** La [Commissione di VIA del Mase esprime parere favorevole](#) sullo Studio di impatto ambientale.
- **6 agosto 2025:** *CIPESS approva il progetto definitivo; in pari data Stretto di Messina e Eurolink firmano il contratto. progettista COWI.*
- **29 ottobre 2025:** la Corte di Conti nega il visto.

Dati Tecnici Principali del Progetto Definitivo del Ponte sullo Stretto

- Campata Centrale Sospesa: 3.300 metri
- Lunghezza Complessiva: 3.666 metri
- Altezza delle Torri: 399 metri (sulle due sponde)
- Larghezza dell'Impalcato: 60,4 metri
- Composizione (per carreggiata): 3 corsie stradali (2 di marcia + 1 di emergenza) + 2 binari ferroviari
- Vita Utile stimata: 200 anni
- Franco Navigabile: 65 metri (fino a 72 metri in assenza di traffico ferroviario)
- Resistenza a Vento: Progettato per resistere a raffiche superiori a 200 km/h
- Raccordi a Terra: Circa 40 km di collegamenti stradali e ferroviari (gran parte in galleria)

I pareri (e gli atti) che mancano all’appello pubblico

Nei 44 anni che decorrono dalla costituzione della Società Stretto di Messina ad oggi, leggendo l'insieme di pareri e atti emergono alcune *anomalie* da un punto di vista della burocrazia tecnica che colpiscono ogni addetto ai lavori del settore delle costruzioni.

Al di là della **Motivazioni Corte dei conti** che arriveranno entro 30 giorni e di cui, quindi, fino ad allora non conosceremo nel dettaglio i rilievi tecnici-juridici, **vi sono dei passaggi mancanti.**

- Innanzitutto il mancato coinvolgimento del **CSLLPP (Consiglio Superiore LL.PP.)** sulla **valutazione del progetto definitivo**: l'ultimo riferimento formale ampiamente citato nei documenti è il **voto 220/1997** (sul "massima 1992"). Un **parere aggiornato** del CSLLPP sul **definitivo 2024-2025** non risulta pubblicato nei canali istituzionali consultati. In un'opera di questa scala, un passaggio istruttorio aggiornato avrebbe valore sostanziale. (Rilievo basato su documentazione ufficiale CIPESS/MIT e dossier Camera).
- **Aspetti sismici/faglie**: Stretto di Messina e MIT rivendicano che il **definitivo** sia "completo e dettagliato" sul sismico; **INGV** a gennaio 2025 ha precisato di **non avere** un mandato ufficiale di validazione dell'opera, pur segnalando contributi di singoli ricercatori; attendibile quindi chiedere **chiarimenti istituzionali** sul quadro geologico-sismotettonico aggiornato di sito.

Appare chiaro che su un'opera di questa importanza il parere di questi due soggetti istituzionali nel riguardo sia del progetto che della problematica della faglia siano non solo importanti ma fondamentali. Peraltro la stessa Commissione Ministeriale convocata dal Ministro Giovannini aveva sollecitato 2021 delle verifiche e un passaggio istruttorio più robusto.

Inoltre in questi ultimi anni sono emerse dal mondo tecnico delle osservazioni da figure di primo piano della progettazione di ponti a livello internazionale, a partire dall'articolo dei Prof. De Miranda, Mazzolani e Santi Rizzo, che meriterebbero una risposta (in allegato la loro richiesta di parere al Consiglio Superiore).

D'altronde, va sottolineato che il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** è il **massimo organo tecnico consultivo dello Stato**, con origini che risalgono al **1859**, che opera con piena autonomia, esprimendo pareri obbligatori sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di grandi opere pubbliche statali (sopra i 50 o 200 milioni di euro), oltre a definire le norme tecniche per la sicurezza delle costruzioni.

Vi infine un ulteriore pezzo che manca, e che forse potrebbe essere oggetto del parere della Corte dei Conti. Quello relativo al **Contraente generale/composizione**: Eurolink oggi esiste ed è **operativo** (contratto firmato **6/8/2025**), ma la sua **composizione** è evoluta rispetto al 2006:

- allora era composta da **Impregilo** (45% → oggi **Webuild**), **Sacyr** (18,7%), **Società Italiana per Condotte d'Acqua** (15%), **CMC di Ravenna** (13%), **IHI** (6,3%), **Consorzio Stabile A.C.I.** (≈2%).
- oggi la leadership è **Webuild** (capofila) — erede di Impregilo/Salini-Impregilo, **Sacyr** — quota dichiarata **22,4%** nelle note stampa del gruppo, **IHI Corporation** (Giappone), **Condotte 1880** — nuova società (Tiberiade Holding/Mainetti) che ha rilevato il "ramo core" e mantiene la storica **quota 15%** in Eurolink - **Itinera** (Gruppo ASTM/Gavio) — indicata tra i partner industriali nelle comunicazioni ufficiali post-CIPESS.

Ciò rafforza la necessità di verificare la piena coerenza contrattuale tra gara originaria, modifiche sopravvenute e disciplina UE sulle modifiche sostanziali, in particolare il possesso da parte della nuova compagine dei requisiti richiesti in gara.

Considerazioni finali

a) Un'opera "estrema" che pretende un processo estremo

Parliamo di una delle opere più complesse al mondo e con un **"fattore di scala"** che la rende unica rispetto a tutti ponti costruiti fino ad oggi. Infatti avrebbe una luce di circa $2/3$ superiore a quella del più lungo ponte costruito finora (Dardanelli) e quasi 2 volte e mezzo quella del più lungo ponte ferroviario; per dare un'idea della difficoltà, bisogna sapere che molti parametri non variano linearmente con la luce ma con il cubo della stessa e quindi il salto di scala è da $1,4^3=2,7$ a $3,3^3=36,0$.

Si tratta quindi di un salto tecnologico e di una sfida ingegneristica mai tentata finora, paragonabile, per l'ingegneria civile, alla decisione di raggiungere la luna presa agli inizi degli anni '60; bisogna essere ben consapevoli del livello di difficoltà e delle incognite.

In Italia sono pochi - qualche decina, non di più - gli specialisti con esperienza davvero specifica per scala e mix di discipline (instabilità aerodinamica, interazione treno-impalcato, sismica/faglie, fenomeni di fatica, cavi ad altissime prestazioni, metodi di costruzione e assemblaggio).

Non è un terreno per semplificazioni, per dialoghi da talk show, da parte di soggetti, anche del mondo dell'ingegneria, che non hanno una vera competenza per analizzare un progetto così complesso.

b) Ferrovia e rigidezza: perché il mondo recente sceglie "strallato" o ibridi

I ponti **road+rail** di ultima generazione privilegiano soluzioni **ad alta rigidezza**: cable-stayed o ibride (stralli + sospensione), proprio per garantire compatibilità con l'esercizio ferroviario.

Esempi: **Yavuz Sultan Selim** (ibrido, Istanbul, con sede ferroviaria, luce max 1408m), **Tsing Ma** (sospeso bi-livello con ferrovia, luce max 1377m), **Hutong Yangtze** (cable-stayed road+rail, luce max 1092 m).

Un punto di riflessione utile è che questi ponti hanno luce pari a meno della metà di quella del ponte sullo Stretto, che invece ha una rigidezza molto inferiore ed è estremamente deformabile, lasciando molte perplessità in merito alla effettiva percorribilità ferroviaria

Sorprende quindi il **mancato coinvolgimento di Italferr**, una delle società di ingegneria più qualificate e prestigiose al mondo, del gruppo Ferrovie dello Stato, che ha sicuramente la competenza per valutare, almeno dal punto di vista della compatibilità tra gli elementi prestazionali di progetto e la percorribilità da parte dei treni riportati del progetto definitivo.

c) Appalti e diritto UE: attenzione al "perimetro"

Se l'aggiornamento tecnico-economico **supera certe soglie o cambia** in modo sostanziale l'oggetto/assetto dell'affidamento, la Direttiva **2014/24/UE, art. 72** impone cautela: non ogni modifica può restare “dentro” il contratto storico.

Si pensi solo al fatto che le valutazioni economiche discendono da quelle fatte nel 2010 con riferimenti economici e tecnici ovviamente cambiati. Basti pensare al fatto che nel frattempo molte norme sui materiali (in particolare i cavi di acciaio) sono sostanzialmente cambiate (e con esse i relativi prezzi degli stessi).

Qui si gioca una partita che, in assenza di robuste basi giuridiche e motivazioni, apre al contenzioso immediato, soprattutto in sede europea.

d) Strategia e domanda reale

La narrazione di “corridoio strategico” va messa a terra con numeri **di traffico** aggiornati.

Il comparto container italiano nel **2024** si è mosso tra **11,9 e ~12 milioni di TEU** complessivi, con leadership di **Gioia Tauro** (hub di **transhipment** in **Calabria**, non Sicilia), mentre gli scali siciliani non sono tra i driver del container gateway nazionale.

Parlare di benefici macro senza leggere **dove** si genera la domanda rischia l'astrazione.

e) Sostenibilità economica

Nel quadro economico precedente, era previsto che il **60% del costo dell'intervento fosse reperito dal concessionario Stretto di Messina S.p.A.**, con lo schema del “**project financing**”, sul mercato finanziario internazionale a fronte della gestione dell'opera (e incasso dei relativi pedaggi stradali e ferroviari) per un periodo definito.

Inoltre una quota di finanziamento (fino al 20%) poteva provenire da **fondi europei del Meccanismo per Collegare l'Europa**, lo strumento dell'Unione Europea per gli investimenti strategici nelle infrastrutture di trasporto, in particolare le reti TEN-T di cui fa parte il Ponte, ma difficilmente senza una gara europea si potrà accedere a questi fondi.

Dal quadro che emerge dalla Legge 58/23, il costo dell'intervento è invece **interamente da coprire con risorse pubbliche**, e questo fa anche venir meno quella forma di controllo che l'investitore privato avrebbe esercitato sui costi di costruzione.

Nell'allegato al DEF 2023 si precisa che “**il costo dell'opera oggetto di concessione risulta di 13,5 Mld €**”, ma a questo va aggiunto il costo delle connessioni ferroviarie ed opere complementari, che rientrano nel contratto di programma con RFI, e delle connessioni stradali ed opere complementari, da definirsi nei contratti di programma con ANAS.

Inoltre elenchi prezzi (e computi) non sono stati aggiornati rispetto al 2010 lasciando ampio spazio a richieste economiche da parte dell'impresa.

In definitiva, allo stato attuale, **il costo dell'intervento non appare determinabile con certezza** ma, considerando tutte le incognite e la durata prevista dei lavori di circa 10 anni, l'importo complessivo ragionevolmente potrà superare i 20 miliardi di euro, facendo saltare il piano economico finanziario dell'opera.

La necessità di una via maestra (anche per chi “tifa” il ponte)

Personalmente **spero vivamente che il ponte si faccia** - è un sogno credo per tutti coloro che vivono nel mondo dell'ingegneria - ma **bene**.

Tradotto:

- **Motivazioni della Corte** sul tavolo e **integrazione** puntuale degli atti richiesti.
- **Pareri tecnici** aggiornati e pubblici sugli snodi critici (**CSLLPP** in primis; chiarimenti **INGV** sul quadro faglie, e verifica di **Italferr**).
- **Aggiornamento tecnico-economico** del progetto definitivo
- **Verifica giuridico-contrattuale** della continuità dell'affidamento alla luce dell'evoluzione di **Eurolink** e delle **norme UE**.
- **Project control** serrato su costi, tempi, risk register (vento, sismica, montaggi, supply chain acciai/cavi).

Perchè credo che la realizzazione del ponte debba dipendere da una scelta tecnica, non un totem politico.

Un'opera **ingegneristica** di questa scala non dovrebbe diventare un totem identitario. Non è un problema di numero di posti di lavoro (con gli importi previsti se ne possono generare altrettanti con altre opere), nè di immagine dell'ingegneria italiana (i progettisti sono danesi). E' semplicemente una questione tecnica.

La qualità delle procedure - più che i titoli - determinerà se e come il ponte nascerà e quanto costerà **mantenerlo per centinaia di anni** (di cui si è parlato molto poco).

Le scelte del ponte non devono essere configurate come uno scontro tra politica e magistratura. E' **un appello aperto e trasparente che faccio al Ministro Matteo Salvini e alla presidente del Consiglio Giorgia Meloni**: proseguite nella vostra azione politica nella direzione della realizzazione del ponte ma nella logica del coinvolgimento tecnico dell'importanti risorse tecnico istituzionali su cui il Paese può fare riferimento. Si pensi all'esperienza del Ponte San Giorgio di Genova, che non è solo stato firmato da uno degli architetti - italiano - più famosi al mondo, ma progettato e realizzato in tempi brevi con tutti i passaggi tecnico istituzionali (non burocratici) previsti. **Vogliamo un ponte, sicuro, sostenibile, realizzato senza contenziosi, non un ponte a tutti i costi.**

Qui si misura la maturità del Paese.

Allegati

[Mail-pec al CONSIGLIO SUPERIORE LL PP del 23-9-2025](#)

[Nota ai Presidenti di CSLP e CNI 23-9-2025](#)

[Articolo: Un ponte Sospeso sullo Stretto di Messina - Realtà o Utopia Costruzioni](#)

[Metalliche_gen-feb 2025](#)

[Camera dei Deputati SILOS_Scheda n.65 Ponte sullo Stretto](#)

Leggi anche

[Ponte sullo Stretto: la Corte dei Conti chiede chiarimenti su costi e stime di traffico](#)

[Sfide geologiche e geotecniche nella realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina](#)

[Ponte sullo Stretto: approvato il progetto definitivo dal CIPESS, si va avanti con tanti punti da affrontare](#)