

In riferimento all'articolo e video pubblicati mercoledì 12 marzo, intitolato "Ponte di Messina, opera strategica per l'Italia e l'Europa o spreco di risorse", la società Stretto di Messina precisa quanto segue.

Il valore del **cofinanziamento UE** va oltre l'importo di "soli" 25 milioni. Stretto di Messina ha partecipato e vinto un bando europeo – Connecting Europe Facility for Transport – aperto a tutti i Paesi dell'Unione per il finanziamento di infrastrutture. La Commissione Europea ha, infatti, evidenziato l'interesse collettivo dell'Opera, sulla base della sua capacità di incidere sui quattro gli obiettivi dei corridoi TEN-T: coesione, efficienza, sostenibilità e incremento dei benefici per gli utenti. Il finanziamento accordato, unitamente all'inserimento del Ponte nell'ambito del corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo', da parte del Consiglio Europeo, conferma il ruolo strategico dell'Opera per l'Europa e consente di prevedere la possibilità di reperire ulteriori contributi UE a copertura dei costi di realizzazione del Ponte con conseguente riduzione dell'onere a carico dello Stato.

In merito alla **sismicità dell'area**, si ricorda che ponti sospesi sono stati già costruiti anche in zone con un potenziale sismogenetico (ovvero con una capacità di generare terremoti) più elevato rispetto a quello dello Stretto di Messina, quali ad esempio Turchia, Giappone e California.

I ponti sospesi, come il Ponte sullo Stretto di Messina, possiedono una naturale insensibilità alle azioni sismiche grazie alla loro intrinseca estraneità alle frequenze tipiche dei terremoti. Inoltre, fin dalle prime fasi di progettazione del Ponte, l'azione sismica, con particolare riguardo alle opere a terra, è stata oggetto di un'analisi approfondita. Il Ponte è stato progettato per resistere ad un terremoto con magnitudo paragonabile a quella sprigionata dal terremoto del 1908. In presenza di un sisma di questa intensità, il Ponte rimane in campo elastico, ovvero non subisce danni strutturali, garantendo margini di sicurezza ulteriori rispetto ai requisiti progettuali. Decenni di studi hanno approfondito le conoscenze sul terremoto di Messina del 1908 e sulla faglia principale che lo ha generato, classificandolo come un evento estremamente raro, con tempi di ritorno stimati pari a duemila anni.

In merito all'aspetto della penuria d'acqua nell'area interessata dai lavori si rappresenta che per **l'approvvigionamento dei cantieri** del Ponte sullo Stretto non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di Messina e Villa San Giovanni. Sia in fase di cantiere che a fine lavori, saranno generati surplus idrici per il territorio.

Qualsiasi progetto infrastrutturale, in fase approvativa è soggetto a **prescrizioni e raccomandazioni**. Il 13 novembre 2024 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ha rilasciato parere favorevole sul progetto definitivo con 62 condizioni, 60 sono da ottemperare in sede di approvazione del progetto esecutivo e due dopo l'entrata in esercizio del Ponte. Si tratta di un numero di prescrizioni da valutare in relazione alla complessità del progetto, composto da oltre 10 mila elaborati. Si consideri inoltre che la maggior parte si riferiscono ad integrazioni del monitoraggio ambientale in funzione dello sviluppo del progetto esecutivo e di altri parametri da monitorare, come avviene peraltro in ogni altra opera.

Sul fronte delle **ricadute economico-sociali e ambientali**, l'analisi Costi Benefici svolta seguendo le linee guida europee e nazionali ha mostrato che la realizzazione del Ponte sullo

Stretto di Messina è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. Tra i principali indicatori sintetici, a fronte di un costo investimento stimato in 13,5 miliardi, richiamo il Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e il Tasso interno di rendimento economico (TIRE) del 4,51%. Tra i principali benefici socio economici c'è il risparmio di tempo: 1 ora per i mezzi leggeri; 1,5 ore per i mezzi pesanti; 2 ore per i treni. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modali in favore della ferrovia e al netto delle emissioni prodotte in fase di cantierizzazione, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO2.

Con l'approvazione da parte del CIPESS del progetto definitivo, sarà approvato anche il Piano economico finanziario che accerterà l'esistenza della copertura per l'intero fabbisogno dell'opera, proprio per evitare **rischi di incompiuta**, che nella maggior parte dei casi discendono da mancanza di fondi in itinere. A questo proposito si ricorda che la Finanziaria 2025 ha interamente coperto i fabbisogni dell'investimento pari 13,5 miliardi che riguardano il Ponte, 40 km di raccordi stradali e ferroviari (di cui 80% in galleria), 3 nuove stazioni ferroviarie sotterranee e un centro direzionale progettato da Libeskind.

In merito alla spesa per altre infrastrutture nel sud Italia, occorre evidenziare che i programmi del Ministero delle Infrastrutture, nelle regioni dello Stretto, prevede per Sicilia e Calabria investimenti in corso e programmati pari a 70 miliardi di euro, anche le nuove linee ad Alta Velocità sia in Sicilia che in Calabria.

Stretto di Messina ha sempre agito all'insegna della massima **trasparenza** e nel pieno **rispetto delle norme**.