

Ponte sullo Stretto: l'Italia dovrà restituire i soldi a Bruxelles per i ritardi

Il progetto del Ponte sullo Stretto accumula un nuovo ritardo e lo conferma anche la società Stretto di Messina: nel bilancio 2025 risultano 12 milioni di euro ricevuti dall'UE a fine 2024 e ora da restituire, perché slittano i tempi della progettazione esecutiva. La somma è stata riclassificata tra gli "altri debiti", in attesa che CINEA - agenzia della Commissione europea che gestisce i finanziamenti UE per infrastrutture, trasporti e ambiente - indichi modalità e termini del rimborso. Sul fronte regolatorio, arriva inoltre una nuova bocciatura dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che chiede maggiori presidi sui costi di gestione e sulle tariffe di pedaggio. Le stime ufficiali parlano di un ticket medio di 27,4 euro nel primo anno, in crescita del 2% annuo fino a 48,7 euro nel 2063, ben oltre le cifre ipotizzate in passato dal governo.

A certificare lo slittamento è **la stessa società concessionaria**. Nel [documento](#) di bilancio, a pagina 101, si legge testualmente: «Con riferimento al debito per il contributo Connecting Europe Facility for Transport (CEF-T 2023) relativo al cofinanziamento europeo dei costi di progettazione esecutiva dell'Opera, si segnala che, nel corso del mese di marzo 2026 è stata richiesta la **risoluzione anticipata del Grant Agreement** sottoscritto nel 2024 dalla Società con CINEA a seguito dello slittamento temporale dell'iter approvativo del progetto oggetto di contributo, che ne comporta la conclusione oltre i termini massimi previsti da CINEA. Pertanto, SdM dovrà restituire l'importo - pari ad euro 12.375 mila, ricevuto nel mese di dicembre 2024 a titolo di anticipo, da parte del MIT per conto di CINEA - nei termini e alle condizioni che saranno indicate dalla stessa CINEA». L'amministratore delegato Pietro Ciucci ha precisato che la restituzione sarà temporanea e che la società ha avviato volontariamente la richiesta di risoluzione anticipata per poter partecipare ai prossimi bandi europei.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nel suo parere al Ministero, ha osservato che il piano economico-finanziario «pur potendosi considerare adeguato nell'attuale fase di impostazione e avvio del progetto», richiederà l'introduzione o il rafforzamento di alcuni presidi. Secondo l'organismo di controllo, il piano «non può essere considerato uno strumento statico, dovendo piuttosto essere accompagnato da un **sistema di monitoraggio strutturato**, idoneo a verificare nel tempo la coerenza tra avanzamento dell'Opera, costi effettivi, previsioni di traffico, assetto delle componenti stradale e ferroviaria e allocazione dei rischi». Per garantire la sostenibilità economica, l'infrastruttura dovrebbe essere attraversata ogni anno da oltre 10 milioni di autovetture.

Le previsioni tariffarie contenute nel documento si discostano nettamente da quanto ipotizzato in passato dal ministro Matteo Salvini (circa 10 euro per auto) e dallo stesso Ciucci (tra 4 e 7 euro per le automobili). L'ad della società ha tuttavia respinto l'idea di una bocciatura, spiegando che la cifra di 27,4 euro è una media ponderata annuale e non il costo

di un singolo passaggio. In una nota, Ciucci ha dichiarato che le tariffe «garantiscono nel periodo di esercizio dell'Opera l'equilibrio economico-finanziario della concessione e la copertura integrale dei costi operativi e della **manutenzione ordinaria e straordinaria**, promuovendo al contempo la continuità territoriale tra Sicilia e Calabria con costi sensibilmente inferiori alle attuali tariffe di attraversamento».

Nel frattempo, a inizio maggio, il cosiddetto "decreto Ponte" è diventato legge dello Stato. Con 160 voti a favore, 110 contrari e 7 astenuti, la Camera dei Deputati ha infatti [approvato](#) il testo senza modifiche rispetto al Senato, definendo le regole e i costi per l'infrastruttura sullo Stretto di Messina. Nello specifico, emerge che l'opera varrà complessivamente 14,442 miliardi di euro, il **248% in più** rispetto alle stime iniziali. Al netto del via libera parlamentare, il provvedimento non scioglie i nodi principali che da anni accompagnano l'opera: tempi, sostenibilità economica, compatibilità ambientale e, soprattutto, la reale possibilità di avviare i cantieri nei termini annunciati dal ministro Matteo Salvini e poi sistematicamente smentiti dai fatti. Si prevede infatti una profonda rimodulazione delle tempistiche di esborso: 2,787 miliardi verranno traslati dal quadriennio 2026-2029 al periodo 2030-2034.



Stefano Baudino

Laureato in Mass Media e Politica, autore di dieci saggi su criminalità mafiosa e terrorismo.

Interviene come esperto esterno in scuole e università con un modulo didattico sulla storia di Cosa nostra. Per *L'Indipendente* scrive di attualità, politica e mafia.