



**for a living planet®**

**WWF Italia**  
**Sede Nazionale**  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Tel: 06844971  
Fax: 0685356442  
e-mail: [wwf@wwf.it](mailto:wwf@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it](http://www.wwf.it)

## **IL WWF SUL CIPE: META' DEI FONDI PUBBLICI PER GRANDI OPERE INUTILI**

### **IMMOBILIZZATI 2,3 MILIARDI IN INFRASTRUTTURE CHE NON SI RIPAGANO E CHE COSTANO CINQUE VOLTE DI PIU'**

“Il Governo con la decisione assunta oggi in CIPE riesce, a suo dire, a garantire risorse pubbliche, che sono in realtà solo poco più di  $\frac{1}{4}$  (4,9 miliardi sui 16,6 miliardi) del totale dichiarati per le infrastrutture di trasporto. E ha deciso di *immobilizzare*, in questa gravissima situazione economico-finanziaria, il 50% delle risorse pubbliche realmente disponibili (2,3 miliardi di euro: 1.3 miliardi per il ponte sullo Stretto di Messina e 1 miliardo per il terzo valico dei Giovi) per grandi opere che non sono sorrette da piani economico-finanziari credibili e che avrebbero ancora bisogno per essere realizzate di ingenti fondi pubblici, visto che la copertura attuale è del tutto insufficiente.

Le due infrastrutture: costano 5 volte di più di quanto ad oggi stanziato: oltre 11 miliardi di euro: 6100 milioni è il costo stimato ad oggi del ponte e 5060 milioni di euro quello del terzo valico”, commenta il WWF Italia.

“Sinora non esistono piani economico-finanziari credibili che ne dimostrino l'utilità e ne garantiscano la redditività e presentino un calcolo costi-benefici positivo dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Molto meglio, secondo quanto richiesto anche dall'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili) investire in interventi puntuali alternativi che il WWF Italia ha da sempre indicato e in opere medio-piccole veramente utili e realizzabili in tempi certi che, come ammette anche la stessa associazione dei costruttori, *rappresentano i veri progetti anticrisi*” aggiunge il WWF Italia.

(vedi scheda di seguito)

Roma, 6 marzo 2009 ufficio stampa 06-8497 377 – 265 - 213

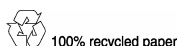


La gestione dei Soci e del Tesseramento WWF  
è certificato ISO 9001:2000 (cert. n. 03.845)

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:  
WWF Italia  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586  
P.IVA IT 02121111005



Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto



**for a living planet®**

**SCHEDA TECNICA DEL WWF ITALIA  
SUL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA E SUL TERZO VALICO DEI GIOVI  
E SUGLI INVESTIMENTI ALTERNATIVI  
( a cura di Stefano Lenzi, referente trasporti e infrastrutture del WWF Italia)**

Qui di seguito ricordiamo quali siano le problematiche economico-finanziarie irrisolte relative al ponte sullo Stretto di Messina e al terzo Valico dei Giovi e vengono individuati, in sintesi, gli interventi alternativi praticabili in sintesi.

**SUL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA** – Il WWF Italia ricorda come non sia chiaro ancora oggi  
1. chi mai metterà gli altri 4,4 miliardi di euro (visto che costa 6,1 miliardi di euro ed oggi il Governo ne rende disponibili 1,3) che servono per costruirlo, visto che tra l'altro lo Stato riesce oggi a destinare 800 milioni di euro in meno di quanto venne destinato quattro anni fa con la ricapitalizzazione della Stretto di Messina SpA (1,3 miliardi di euro oggi, contro i 2,5 miliardi di euro del 2003)  
2. non è chiaro come si pensi di affrontare la ridefinizione dei rapporti con il general contractor capeggiato da Impregilo, visto che il costo dell'opera è di 2,2 miliardi di euro in più di quello con cui è stata vinta la gara (6,1 miliardi rispetto ai 3,9 miliardi di euro del maxiribasso presentato da Impregilo)  
3. non risulta che siano stati superati tutti gli ostacoli tecnici di realizzazione di un ponte sospeso ad unica campata di 3,3 km (nell'area a maggior rischio sismico del Mediterraneo) e di gestione di un'opera, concepita per 100.000 veicoli al giorno quando stime ufficiali al 2032 prevedono solo 18.500 v/g.

**Il Governo, secondo il WWF Italia farebbe bene, in alternativa, a investire**, oltre che sulla A3 Salerno-Reggio Calabria, per: concludere al più presto i lavori sulla linea ferroviaria tirrenica interrotta tra le stazioni di Mileto e Vibo-Pizzo, per ricollegare al più presto Reggio Calabria al resto d'Italia; potenziare le linee ferroviarie che collegano Catania, Messina e Palermo; intervenire per chiudere finalmente i cantieri della SS106 Ionica; destinare ingenti risorse al riassetto del territorio (solo in Calabria la Regione ha calcolato che sarebbero necessari 1,4 miliardi di euro).

**SUL TERZO VALICO DEI GIOVI** – Il WWF Italia ricorda che quest'opera che ora si attesterebbe solo a Novi Ligure (54 km di linea) costa circa 5.060 milioni di euro: il 700% in più di quanto era stimato nel 1991 per la realizzazione dell'intera linea ad AV Milano-Genova (che presentava uno sviluppo tra i 127 e i 137 km a seconda dei progetti e un costo stimabile al 1991 attorno in 3.100 miliardi di lire). Il costo a km della nuova linea è di 94 milioni di euro circa (dieci volte superiori a quelli applicati in Francia sulla linea ad AV Parigi-Lione, 10,2 mln/km e in Spagna, 9,8 mln/km sulla linea ad AV Madrid-Siviglia). Per realizzare una linea "in perdita". Infatti nel maggio 2004 è stato redatto un Piano finanziario di fattibilità da parte di RFI SpA che dimostra come *"il canone per il pagamento degli interessi e la restituzione del capitale – che sarà versato da Rfi a Ispa dal 2012, anno di entrata in esercizio, al 2042 – sarà coperto solo per il 15% dei ricavi di mercato, cioè dalla vendita delle tracce dei treni per gli operatori ferroviari; per il restante 85% dovranno intervenire di anno in anno, le casse del Tesoro"*.

**Il governo, secondo il WWF Italia, farebbe bene, in alternativa, a investire** oltre che sulla linea Pontremolese (Parma-La Spezia), che è la vera linea di collegamento sul versante tirrenico tra il Sud e il Nord-Nord Est d'Italia e verso il Brennero alternativa al terzo Valico dei Giovi, per: concludere finalmente il raddoppio della Genova-Ventimiglia; completare e raddoppiare la Voltri-Ovada-Alessandria (individuata a suo tempo dall'Europa come *free way* per le merci); costruire la bretella di collegamento tra il "camerone" di Borzoli e le due linee storiche dei Giovi già esistenti, per i collegamenti verso Milano; quadruplicare la tratta Tortona-Voghera.