

Ponte sullo Stretto, il decreto diventa legge: chi saranno i commissari, il nodo dei fondi slittati al 2034 di Massimiliano Jattoni Dall'Asén

Via libera definitivo della Camera al decreto Ponte: commissari straordinari, nuove norme sull'iter autorizzativo e nomina dell'Ad di Rfi per le opere ferroviarie collegate. Le opposizioni: «Si certifica che non si farà mai» (Fonte: <https://www.corriere.it/> 7 maggio 2026)



La maggioranza la chiama accelerazione. Le opposizioni parlano invece dell'ennesimo «maquillage» normativo attorno a un'opera - quella del **Ponte sullo Stretto di Messina** - che continua a vivere più nei decreti che nei cantieri. Intanto, il Parlamento ha chiuso la partita: **la Camera ha approvato definitivamente il decreto Infrastrutture** (ormai per tutti il «decreto Ponte») con 160 voti favorevoli, 110 contrari e 7 astenuti.

La conversione in legge dovrebbe rimettere formalmente in moto l'iter del **Ponte sullo Stretto**, dopo settimane di rilievi tecnici, polemiche politiche e scontri sul futuro dell'opera.

Che cosa prevede il decreto

Il testo approvato dal Parlamento è cresciuto rispetto alla versione iniziale: **dagli 11 articoli originari si è passati, dopo la modifica del Senato, ai 15 definitivi**. Dentro ci sono commissari straordinari, proroghe di incarichi fino al 2028 e interventi considerati strategici dal governo: dall'affidamento della concessione della A22 Brennero-Modena alla messa in sicurezza del sistema del Gran Sasso e delle tratte autostradali A24 e A25. Hanno trovato spazio anche le misure per

accelerare la Linea C della metropolitana di Roma e gli interventi collegati agli **Europei di calcio del 2032**.

Ma il cuore politico del provvedimento resta il Ponte. **Il decreto interviene infatti anche per superare [i rilievi formulati nei mesi scorsi dalla Corte dei Conti](#)** sugli atti relativi al progetto definitivo e alla delibera Cipess che aveva dato il via libera all'opera.

In concreto, il ministero delle Infrastrutture dovrà **adeguare il percorso amministrativo alle osservazioni dei magistrati contabili**. Il testo prevede inoltre la nomina degli amministratori delegati di Anas, **Claudio Andrea Gemme**, e di Rete ferroviaria italiana (Rfi), **Aldo Isi**, quali commissari straordinari unici per le opere viarie e ferroviaria complementari al Ponte, con l'obiettivo di coordinare le opere collegate.

C'è poi il **capitolo finanziario**, che è anche quello che ha acceso le contestazioni più dure. **Il decreto rimodula infatti le risorse destinate all'opera**, spostando circa 2,8 miliardi di euro dal periodo 2026-2029 al quinquennio 2030-2034. Per la maggioranza si tratta di una redistribuzione tecnica delle coperture. Per le opposizioni è invece il segnale che **i tempi reali del progetto si stiano già allungando**.

La linea del governo

Per l'esecutivo il Ponte continua a rappresentare una delle grandi opere simbolo della legislatura. Il relatore del provvedimento alla Camera, il deputato di Fratelli d'Italia **Massimo Milani**, ha parlato della necessità di «assicurare la tempestiva realizzazione di opere infrastrutturali strategiche». Ovviamente, questo è anche a sostegno di **Matteo Salvini**, che ha trasformato il Ponte in uno dei dossier identitari della legislatura e il governo non poteva permettersi che il progetto restasse bloccato nei passaggi tecnici e amministrativi.

Le critiche delle opposizioni

Dal canto loro, le opposizioni hanno concentrato gli attacchi soprattutto sul rinvio delle risorse e sul sistema dei commissari. Per il deputato del Pd **Marco Simiani** il Ponte è ormai «di fatto morto»: il governo, sostiene, avrebbe congelato miliardi senza che esista ancora un quadro realmente consolidato dell'opera. Anche per il deputato del Movimento 5 Stelle **Agostino Santillo** il decreto è «la certificazione che il Ponte non si farà mai». Secondo il grillino, lo slittamento dei fondi al 2034 dimostrerebbe l'assenza di un cronoprogramma credibile. Senza contare, dice Santillo, che il governo starebbe moltiplicando le figure commissariali invece di semplificare davvero le procedure. **Nicola Fratoianni** di Avs ha parlato di una «scelta ideologica della destra», sostenendo che quelle risorse potrebbero essere destinate a interventi più urgenti per Calabria e Sicilia: reti ferroviarie, infrastrutture locali, dissesto idrogeologico.

Un'opera ancora sospesa tra politica e cantieri

Il dato politico, comunque, è chiaro: il governo ha riportato il progetto dentro un quadro normativo pienamente approvato dal Parlamento. Ma il passaggio parlamentare non coincide ancora con l'apertura dei cantieri. Per ora il Ponte resta soprattutto un'opera amministrativa: delibere Cipess, commissari, rilievi della Corte dei Conti, fondi spostati più avanti nel tempo. I lavori veri, quelli sullo Stretto, sono davvero ancora un'altra cosa.