

Edilizia e Territorio

Su ponti e strade è emergenza, ma per il super-archivio non c'è fretta

28 ottobre 2019 - Maurizio Caprino

Che fine ha fatto la banca dati delle opere pubbliche «Ainop» annunciata dopo il crollo del Ponte di Genova



Quindici giorni, non uno di più. Tanto doveva bastare per il «monitoraggio» straordinario «dello stato di conservazione e manutenzione delle opere viarie e dighe» avviato in tutta fretta dal ministero delle Infrastrutture il 17 agosto 2018. Erano passati solo tre giorni dal crollo del Ponte Morandi e furono mobilitati tutti gli enti gestori. Ora, a 14 mesi di distanza, si è definitivamente capito che avevamo scherzato: la ministra Paola De Micheli ha firmato un decreto che non pone alcun vero limite di tempo.

Certo, i 15 giorni sono riferiti a una mera ricognizione delle opere a rischio, mentre il [Dm \(n. 430 dell'8 ottobre\)](#) riguarda il [funzionamento della super banca dati Ainop \(Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche\)](#) prevista a fine settembre 2018 dal decreto Genova (Dl 109/2018, articolo 13) proprio perché ci si rese subito conto che quel monitoraggio straordinario era più che altro velleitario: in pieno agosto i tecnici degli enti gestori erano in ferie e i dati sarebbero dovuti arrivare entro il 1° settembre a Roma, dove - in tutto il ministero - si faticava

persino a trovare il personale per mettere a verbale le audizioni di manager e tecnici di Autostrade per l'Italia chiamati dalla commissione ispettiva ministeriale sul crollo del Ponte Morandi. E meno male che il lavoro della commissione doveva essere il perno della procedura di «caducazione» della concessione.

Ma proprio perché l'Ainop si presentava nel decreto Genova come la prima seria risposta tecnica all'emergenza del degrado delle infrastrutture emersa ormai con prepotenza (mentre il dibattito politico già virava immancabilmente sulle grandi opere da costruire) ci si era illusi che potesse funzionare davvero. E invece siamo qui a misurare i ritardi e a temere un altro spreco di denaro pubblico.

I ritardi rischiano di non poter essere neanche più misurati. Il decreto Genova dava tempo fino al 30 aprile scorso per inserire i dati, praticamente le schede di identificazione di ogni opera pubblica con tutta la loro storia dal progetto fino all'ultima ispezione effettuata. Il decreto ministeriale attuativo, invece, concede una serie di termini (dalla prossima primavera al 31 dicembre 2020) soltanto per «avviare» la messa a disposizione dei dati. Non pare esserci alcuna scadenza entro cui tutti i gestori dovranno aver messo tutto nell'Ainop. E, se ci fosse, sarebbe opinabile: la norma ha una formulazione contraddittoria.

Com'è possibile che un decreto ministeriale vada allegramente in deroga a un Dl convertito in legge dal Parlamento? La scappatoia sta nell'intesa perfezionata in Conferenza unificata il 1° agosto, che ha fissato la nuova tempistica. Era prevista dallo stesso Dl e la Conferenza è riconosciuta dalla Costituzione. Inoltre, in quella sede le Regioni e gli enti locali hanno portato tutta la preoccupazione per adempimenti che paiono fuori dalla portata di non poche amministrazioni.

Ma l'Ainop deve essere alimentato anche da altri soggetti più specializzati e con bilanci floridi, come le concessionarie autostradali. Perché concedere una proroga generalizzata, peraltro in mesi in cui sulle autostrade proliferano controlli e restrizioni disposti da pm e ispettori ministeriali per sospetti problemi strutturali (l'ultimo sulla tangenziale di Napoli)?

Proprio l'Ainop dovrebbe per la prima volta fare da riferimento per le ispezioni strutturali. Quelle su cui per la prima volta nella storia proprio il decreto Genova aveva istituito un controllo pubblico. Affidandolo a una nuova agenzia, l'Ansfisa, anch'essa finita di fatto in stallo: ha un regolamento e uno statuto che dovevano essere pronti entro fine marzo e solo ora dovrebbero essere sbloccati dal Consiglio di Stato. Ma continua a soffrire per resistenze interne al ministero, su cui ci sono state due interrogazioni parlamentari (primi firmatari i deputati Manuela Gagliardi e Giorgio Mulè); la ministra, nella sua risposta, ha glissato. Poi, il 14 ottobre, ha scritto una lettera alle concessionarie

autostradali, comunicando che le validazioni sui controlli fatti svolgere da loro saranno affidate, a rotazione, alle università (che non è chiaro se abbiano la possibilità di garantire il servizio a regime).

Alla luce di tutto questo, diventano molto incerti i risultati degli stanziamenti previsti dal decreto Genova per mettere in piedi l'Ainop: 300mila euro per il 2018, un milione per quest'anno e 200mila euro a regime dal 2020. E sorge il dubbio che non si voglia davvero premere più di tanto sul pedale dei controlli, non solo per non mettere in difficoltà Regioni ed enti locali: tra i controllati di spicco ci sono Fs (sia in proprio sia come capogruppo dell'Anas) e Atlantia, impegnate nel salvataggio di Alitalia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA