

## Il caso dell'autoporto finisce in Regione. Inaugurata nel 2008 la struttura da 33 milioni è ancora chiusa

SAN SALVO – C'era ancora la Cassa del Mezzogiorno quando fu posata la prima pietra dell'autoporto. Oggi la struttura è ancora chiusa. Nell'ultimo mese se ne parla come risposta alle lamentele dei camionisti costretti a sostare in un piazzale senza servizi. La storia inizia più di vent'anni fa quando, nel 1986, la prima amministrazione di Arnaldo Mariotti cerca una soluzione alla sosta dei tir lungo le strade della zona industriale. L'idea è semplice: un'area dotata di servizi per una spesa prevista di 500 milioni di lire. Il consorzio industriale però presenta un altro progetto, quello poi approvato dalla Regione. A fine anni '80 cominciano i lavori.

Gli anni passano e i costi lievitano. I fondi arrivano dalla Cassa del Mezzogiorno e dalla Comunità Europea. L'autoporto è inaugurato nel 2008: 48 piazzali, 84mila metri quadri di estensione ed edifici vari per una spesa finale che sfiora quota 33 milioni di euro. Per accedervi è stata creata una bretella che lo collega alla vicina Statale 650 e che resterà aperta il tempo di una notte. Subentrano subito difficoltà nella costituzione di una società di gestione mista pubblico-privato. La Giunta regionale non trova la quadra.

A complicare il tutto nel 2010 arriva una legge nazionale che vieta ai comuni al di sotto dei 30mila abitanti di entrare nelle società di gestione. Gli accessi vengono sbarrati e raggiungere la struttura oggi è impossibile. Furti di materiale elettrico e infissi aggiungono al conto altri 50mila euro per il recupero. Oggi le alternative sembrano essere la modifica, presentata dal Pd in Regione, alla legge che consenta l'ingresso dei comuni o, altrimenti, la vendita ai privati (come stabilito dalla Spendig Review).

Una terza via la indica Nicola Argirò, Presidente della IV Commissione: «Ne parleremo oggi in consiglio regionale. Una via d'uscita potrebbe arrivare coinvolgendo la Sangritana: realizzare uno snodo ferroviario che colleghi la zona industriale al Porto di Punta Penna. Così potrebbero essere interessati a entrare nella gestione anche la Pilkington e le altre aziende». L'interesse dei privati è l'altro nodo della questione: Pilkington, Denso e Conad Adriatico pare abbiano già ribadito il loro «non ci interessa». La speranza è che possano cambiare idea di fronte alla possibilità di un trasporto su rotaia, contribuendo ad allontanare lo spettro del monumento allo spreco di denaro pubblico.