

Autoporti cari ma abbandonati. Nell'Abruzzo che ha fame di infrastrutture c'è anche il caso di impianti logistici costati 80milioni e desolatamente vuoti

PESCARA Gli autoporti sono un insieme di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. Se comprendono uno scalo ferroviario, in collegamento con porti e aeroporti, prendono il nome di interporti. Ritenuti fondamentali per il traffico e lo snodo delle merci, hanno costituito in Italia, e ancora di più in Europa, punto di slancio di diverse realtà industriali. Ebbene, in Abruzzo ne esistono quattro e sono tutti chiusi. Un altro, il più grande, è in via di ultimazione a Manoppello e apre il prossimo anno con ambiziosi traguardi. Benvenuti a un altro capitolo del libro degli sprechi in Abruzzo, quello delle infrastrutture inaugurate e poi abbandonate, quello che ha portato la Regione a tagliare ospedali con 6 ricoveri l'anno e quello che vede da decenni una trentina di commissari al timone di enti pubblici malgrado fossero stati nominati per gestire situazione transitorie. La storia degli autoporti parte come tante alla fine degli anni Novanta, quando giunte regionali di centrodestra e centrosinistra hanno avallato, attingendo a finanziamenti e promettendo sviluppo e posti di lavoro, progetti che oggi sono simbolo di una strategia pressapochista votata solo al populismo e alla condivisione politica. Non si spiegherebbe altrimenti il motivo di investire fino a 80 milioni di euro (a tanto ammonta il valore dei quattro immobili) senza che a ciascuno di essi fosse agganciata una prospettiva economica chiara e sostenibile. Addirittura in Abruzzo venne scelto di realizzarne due autoporti nella stessa provincia, Teramo, a pochi chilometri l'uno dall'altro. Risultato: uno, quello di Roseto, è deserto e i piazzali sono usati per gare da motocross e di auto modificate; l'altro, in quel di Castellalto, è diventato per metà parcheggio di roulotte usate dalla Protezione civile, l'altra metà è vuota ed è rimasta a carico della Regione. L'idea originaria era di dotare l'Abruzzo di un impianto logistico al Nord, uno al Sud e uno al Centro, direzione Roma. Detto dei due autoporti ravvicinati nel Nord teramano (con inevitabili conseguenze), gli altri due giacciono a San Salvo e ad Avezzano. Il primo è chiuso dal giorno dell'inaugurazione avvenuta due anni fa e i ladri vi hanno rubato perfino i rubinetti dei bagni. Il secondo – che si chiama in maniera più pomposa 'Centro smistamento della Marsica' – ha avuto fortuna solo grazie alle disgrazie del terremoto aquilano. È qui infatti che furono ammassati rifornimenti e i materiali che Protezione civile e Croce rossa portavano man mano nelle zone colpite dal sisma. Poi, basta. Non è riuscito ad andare avanti neanche il progetto, in parte alternativo, di realizzarvi una multisala cinematografica. Da strutture fondamentali, i 4 autoporti si sono trasformati in macigni per la Regione che adesso deve pensare a come scrollarseli di dosso. Ma, si sa, in questo periodo, è difficile trovare investitori. Pubblici? Privati? La Regione aveva pensato ai Comuni in una legge ad hoc sulle società miste di gestione per gli autoporti, ma un decreto ha cancellato in un colpo questa possibilità per gli Enti con meno di 30mila abitanti. Così a San Salvo, come a Roseto e a Castellalto, sarà dura vederli parcheggiati Tir e container piuttosto che vecchie roulotte in mezzo alle erbacce.

A chi la gestione? Disponibili altri 11 milioni, ma poi...

Le Regione deve decidere se cedere le strutture a società miste o a privati

PESCARA Che cosa fare degli autoporti? È la domanda a cui la Regione sta cercando da tempo di dare una risposta. Due le possibilità: riuscire a vendere immobili e terreni mettendoli magari all'asta o pubblicando un bando per manifestazioni di interesse, oppure tenerli e tentare di valorizzarli (investendo altre risorse) e pensare a una gestione privata o mista.? A settembre l'assessore ai Trasporti Giandonato Morra aveva annunciato che la giunta regionale aveva deciso di reperire gli investimenti (attraverso i Par Fas 2007/2013). Secondo il piano agli autoporti sono destinati circa 10,9 milioni di fondi Fas; 1,8 al Centro

smistamento merci della Marsica, 4,5 circa per il completamento dell'Interporto di Manoppello, gli altri 4,6 alle infrastrutture di Roseto, Castellalto e San Salvo. In quali misure i 4,6 milioni saranno suddivisi non è ancora chiaro ed è presumibile che per accaparrarseli ci sarà un "corsa politica". Certo è che non tutte e tre le strutture hanno stessa valenza economica e uguali bacini di traffico. Castellalto, ad esempio, è quella più "a rischio" poiché non appare inserito in un sistema di scambio intermodale. La Regione in questo caso può pensare di dismettere l'immobile e di cedere l'area in concessione, come lo ha d'altra parte già fatto per la metà passata alla Protezione civile. Anche i piazzali di Roseto sono fuori dai flussi di traffico, ma qui Provincia e Comune sono intenzionate ad impegnarsi per la gestione. Un progetto simile c'è anche per l'autoporto di San Salvo al cui capezzale il consigliere regionale Nicola Argirò (presidente della commissione Industria) ha già chiamato tutti i comuni del distretto della Val Sinello. Per il Centro smistamento merci della Marsica, poi, gli investimenti Fas sono finalizzati all'avvio della struttura "addirittura" entro il 2013. Ma sulle gestioni future incombono sia la spending review sugli enti locali sia la legge che impedisce ai Comuni (come San Salvo e Roseto) sotto i 30mila abitanti di partecipare a società miste. La Regione ha di conseguenza preso l'impegno di cambiare la legge che prevede i singoli comuni nelle società di gestione degli autoporti. Si va verso quindi una politica di dismissioni (dopo la valorizzazione) degli immobili o di cessione in concessione a cooperative ed enti pubblici. Il Pd propone l'inserimento dei privati (vedi articolo in basso). Ma di certo per ora c'è solo l'ulteriore impegno di spesa per raddrizzare una situazione-scandalo.

