

La Val di Sangro riparte con la Fondovalle. Oggi la firma del progetto esecutivo del collegamento Gamberale-Civitaluparella. D'Alfonso: con le economie risultanti risolveremo il problema del viadotto Barche

PESCARA Remo Gaspari la chiamava «l'autostrada senza pedaggio dei due mari», perché una volta ultimata avrebbe collegato Adriatico e Tirreno, e precisamente la nascente area industriale della Val di Sangro con i porti dell'altra costa. Sono passati 40 anni dalla posa della prima pietra, e forse oggi si inizierà a scrivere il capitolo conclusivo della Fondovalle Sangro, priorità perenne di ogni campagna elettorale e di ogni partito. Una incompiuta storica, anzi, un'opera mai completata. Oggi con la firma del progetto esecutivo da parte di Anas dovrebbe iniziare l'ultima e conclusiva tappa. «I soldi ci sono, il progetto è pronto e presto sarà definitivamente licenziato. La Fondovalle Sangro diventa realtà». Così aveva annunciato un mese fa all'interno dello stabilimento Sevel il presidente della Regione, Luciano D'Alfonso, davanti a 41 sindaci, a imprenditori e ai vertici della Sevel e davanti al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, in visita nel cuore della Val di Sangro. Un annuncio logicamente mirato, perché la fabbrica del Ducato ha estremo bisogno che si completi un agevole collegamento con il Tirreno, superando le strettoie di Quadri. «L'amministratore delegato Fca, Sergio Marchionne, non ha chiesto soldi o sgravi» alla Regione, ha ricordato D'Alfonso nella stessa occasione, «ma infrastrutture. Sono almeno 30 anni che più poteri hanno cercato di portare a compimento quest'opera. Anche Remo Gaspari ci sarà rimasto male di non esserci riuscito». Ora (un forse è d'obbligo) ci riuscirà lui a completare i 5,7 chilometri che collegano le stazioni di Gamberale e Civitaluparella (è il 2° lotto, 2° stralcio, 2° tratto inserito nel decreto Sblocca Italia con priorità 1 della Regione Abruzzo. In altri numeri: 5,432 chilometri di strada, 7 viadotti - un terzo del tracciato, circa 1,8 chilometri - 2 gallerie). Per realizzarlo il governo già nel 2009 aveva stanziato 160 milioni, lievitati ora a 190 perché il tracciato è stato rivisto per problemi geotecnici. Gli ultimi 78 milioni sono stati inseriti nel Masterplan Abruzzo dopo che l'opera è stata individuata dalla giunta regionale tra le priorità infrastrutturali. Con le economie che deriveranno dall'appalto D'Alfonso promette di risolvere anche una seconda storica incompiuta, il viadotto Le Barche, di cui resterà il moncone in prossimità di Bomba che «farò dipingere di verde o azzurro», promette il governatore. Il cantiere dovrebbe aprire dopo il giugno 2017, se non ci saranno troppi contenziosi. L'allungamento della superstrada permetterà soprattutto di evitare il passaggio dei tir (300 al giorno) nei centri abitati e di creare un collegamento con i porti di Napoli e soprattutto di Salerno, dove Sevel imbarca i suoi furgoni. E darà anche tregua ai semplici automobilisti che oggi nello stesso tratto affrontano ogni giorno dieci chilometri di strada provinciale tra curve a gomito e tratti impervi che costringono le auto a fare retromarcia o ad accostarsi e anche a salire sulle scarpate per fare spazio ai bisonti della strada. Ma non sarà solo il traffico a migliorare. Nei comuni del comprensorio, per esempio a Pizzoferrato, si è convinti che il completamento della strada e quindi il dimezzamento dei tempi di percorrenza tra i due mari porteranno vantaggi anche alle attività turistiche.