

Parte la superstrada d'oro per la Val di Sangro: costa oltre 36 milioni a chilometro. Un'impresa romana vince la gara battendo rivali come Astaldi e Maltauro. Apertura al traffico prevista entro il 2022. Servirà alla Sevel e alla Honda

Tra cinque anni sarà pronto l'anello mancante. L'ultimo tratto d'asfalto, costoso e strategico, che collega l'Adriatico al Tirreno passando per la Maiella orientale. L'impresa De Sanctis Costruzioni spa di Roma ha vinto ieri mattina la gara d'appalto da 190 milioni di euro per il completamento della Fondovalle Sangro. Un'opera attesa per quarant'anni. Sono appena 5,3 chilometri di strada, con gallerie e viadotti, che attraversano un'area geologicamente delicata, tra Gamberale e Quadri, e che proprio per questo motivo costeranno molto. METRI E MILIONI. Oltre 36 milioni di euro ogni mille metri di asfalto: più di ogni altra infrastruttura d'Italia se si pensa che il prezzo medio, secondo la Corte dei Conti dell'Unione Europea, è di 4,5 milioni di euro. Ma il valore strategico di questa grande infrastruttura è determinante perché completa il collegamento tra due mari, ed è al servizio delle fabbriche della Val Di Sangro, prime fra tutte la Sevel e la Honda. «Un'autostrada senza pedaggio», la definisce il governatore, Luciano D'Alfonso che, appena eletto, nel 2014, l'ha subito individuata come priorità infrastrutturale per l'Abruzzo, sbloccando un iter burocratico che poi è durato quasi tre anni. Fino ad arrivare alla procedura per la scelta del contraente, iniziata nel merito il 6 luglio scorso con l'esame delle proposte tecniche di undici aziende concorrenti e completata ieri dall'Anas. A ORE UNDICI. In gara, oltre alla De Sanctis spa, c'erano colossi come l'Astaldi, con un fatturato di 3 miliardi di euro, che vanta tra le opere realizzate negli ultimi anni la Tav Roma-Napoli e l'autostrada dell'Anatolia in Turchia. E poi la Cmc spa, la Coseam Italia, la Ghella-Cmb spa, e l'Icm spa, ovvero la Maltauro del project financing tanto criticato per il nuovo ospedale di Chieti. Ma l'elenco prosegue con la Pizzarotti spa, l'Inc spa e le Condotte spa, l'impresa che ha progettato il ponte di Messina. E ancora la Strabag e infine le abruzzesi Toto e Di Vincenzo spa, che insieme hanno già realizzato per l'Anas la circonvallazione di Pescara e la variante alla Statale 16, tra Pescara, Francavilla e contrada Cerreto di Miglianico. INCIAMPA. Ma a vincere è stata un'impresa romana ritenuta leader nella realizzazione di opere pubbliche per Anas anche se incappata, tra il 2015 e il 2106, in due grandi inchieste su appalti stradali (vedi l'articolo a destra). La De Sanctis è stata scelta per la qualità della progettazione e per la componente economica del ribasso. Ma non si possono escludere ricorsi degli sconfitti. L'IDENTIKIT. L'opera, del costo di 190,4 milioni di euro, è stata finanziata per 20,4 milioni con la legge 388/2000, altri 62 milioni grazie al decreto Sblocca Italia, poi 30 milioni con la legge di Stabilità 2013 e infine con 78 milioni del Masterplan Abruzzo-Patto per il Sud. E' lunga 5,3 chilometri, con 5 viadotti lunghi complessivamente 1,2 chilometri e una galleria di 2,5 chilometri. TEMPI E LUSTRI. Il prossimo passo sarà la verifica dei requisiti soggettivi e, salvo ricorsi delle imprese sconfitte, ci saranno l'affidamento dei lavori entro il 2017, l'avvio del cantiere entro il 2018 e infine l'apertura dell'opera al traffico entro il 2022. Tutto in cinque anni. MA DOVE SEI. Il tracciato ha origine in prossimità della stazione ferroviaria di Gamberale, nel Chietino, in corrispondenza del viadotto esistente sul fiume Sangro. Il tracciato prosegue superando la ferrovia con un viadotto e, dopo circa un chilometro, ha origine il tratto in galleria, affiancato per tutta l'estensione da un cunicolo di sicurezza. All'uscita dalla galleria il percorso continua tra la ferrovia e la strada provinciale 164. E, poco prima di Quadri, scavalca nuovamente la ferrovia e quindi il fiume Sangro con un altro viadotto, ricollegandosi infine al tratto già ammodernato dove è previsto lo svincolo Quadri Est. PUNTI DI VISTA. «Arriviamo oggi ad un punto di svolta», commenta il presidente D'Alfonso, «per l'ultimazione di un'opera attesa da 40 anni, che congiungerà l'Adriatico al Tirreno e rappresenterà un'autostrada senza pedaggio a servizio non solo dell'area industriale sangrina ma anche di tutto il comprensorio. L'amministrazione regionale», prosegue, «ha pigiato sull'acceleratore sin dal suo insediamento: risale infatti all'8 luglio 2014 - appena dieci giorni dopo la

costituzione della giunta regionale - la delibera numero 470 con cui davamo massima priorità alla realizzazione dell'infrastruttura. Adesso la soddisfazione è grande».OCCHIO ALLE DATE. Dall'8 luglio 2014 al 23 settembre del 2015 «la Regione Abruzzo, attraverso il presidente, sottoscrive un protocollo di intesa con Gianni Vittorio Armani, presidente di Anas Spa, nel quale si conferisce alla realizzazione di quest'opera priorità assoluta». E' il primo dei tre atti chiave. Poi c'è quello determinante: «La Regione Abruzzo, al fine di consentire l'immediata realizzazione dell'opera, ha ritenuto indispensabile destinare, all'interno delle risorse Masterplan Abruzzo-Patto per il Sud, l'importo di 78 milioni di euro, complementare a quello esistente pari a 112 milioni di euro». Il cerchio si chiude.IN QUESTE PAROLE. Nessun altro, meglio di Palmerino Fagnilli, sindaco di Pizzoferrato, ha centrato l'importanza strategica della Fondovalle Sangro: «L'asse stradale è importante per il servizio di mobilità merci per la zona industriale della Val di Sangro», dice, «per spiegare meglio l'importanza e la valenza dell'opera bisogna precisare che il costo del trasporto della componentistica per le fabbriche della Fondovalle Sangro è di 9 euro a pezzo da Tokio a Napoli, la stessa cifra che occorre per il tragitto da Napoli alla Val di Sangro».

