

ma rappresentato dallo stesso andamento orografico dei territori interessati: scarsissima viabilità interna, spesso difficoltosa, causata dai rilievi impervi attraversati, naturalmente, da una serie di valli trasversali, in direzione ovest-est, e quindi incomunicabili lungo la direttrice nord-sud. A tale struttura primaria sarebbero, poi, state affiancate altre iniziative collaterali riguardanti, ad esempio, la costruzione di poli industriali, la creazione di università o di altri insediamenti che rivitalizzassero le zone più interne...

Quello di cui si parla oggi con tanto interesse, il progetto denominato "Strada transecollinare Aprutina", che prevede rifacimenti della SS4 e SS78 dalla località Piccione fino a Comunanza, in realtà, non è altro che l'esigua eredità (se confrontata al patrimonio progettuale originario) pervenutaci da quel lontano 1974 e dal cosiddetto Progetto Speciale n. 12, messo a punto dalla Casmez, e spezzatosi in diverse iniziative disgiunte in seguito ad una serie di vicissitudini burocratiche che, in ultima analisi, hanno sortito l'effetto di trasferire nelle mani delle competenti autorità regionali, e successivamente all'Anas, i progetti inizialmente



avviati dalla Casmez.

Nel caso della Regione Marche, nel nostro caso, quindi, ciò è stato forse un bene, dato che oggi è sicuramente possibile fare riferimento ad un progetto esecutivo (e non di massima) relativo all'intera opera di sistemazione viaria che interessa il nostro territorio e, persino ad un finanziamento destinato alla realizzazione di parte della struttura viaria.

Nel 1978, grazie all'operaio dell'allora vice-Presidente della Giunta Regionale, Dott. Giuseppe Paolucci, si concretizzò il primo intervento politico volto a resumare il progetto della Transecollinare Aprutina dalle profondità burocratiche nelle quali giaceva ormai da tempo e ad avviarlo, finalmente, a percorrere, anche se lentamente, la lunga strada delle revisioni, modifiche ed approvazioni previste dalla legge regionale. Ma solo oggi, in seguito all'insediamento del nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, On. Enrico Ferri, e alla tenace opera svolta dal Sottosegretario ai LL.PP., Sen. Gualtiero Nepi, è stato possibile ottenere i finanziamenti necessari per avviare i lavori di sistema-

zione del lotto "Ponte Marsese - Carbonaria" nel tratto specifico che prevede il traforo di "Croce di Casale".

Il progetto esecutivo prevede, in sostanza, degli interventi specifici sulla SS78 e sulla SS4 della cui sede è prevista la completa sostituzione nel tratto che inizia in località "albero del Piccione" e che termina a "Taverna Piccinini" dove il nuovo tracciato, che non è altro che la prosecuzione della tangenziale sud di Ascoli Piceno, verrebbe ad innestarsi con l'asse della pedemontana (la nuova SS78) da un lato ed a saldarsi, dall'altro, con il tronco della SS4 proveniente da ovest. La nuova arteria che dovrebbe svilupparsi, invece, dalla località "Taverna Piccinini" fino a Comunanza, la cosiddetta Pedemontana, risalirebbe la valle del torrente Fluvione attraversando il territorio comunale di Roccafluvione, sino ad arrivare in località "Croce di Casale" dove si renderebbe necessario un intervento di penetrazione orografica in modo da permettere il superamento del valico e la prosecuzione dell'arteria fino a Comunanza, lungo la valle dell'Aso.

La prima opera ad essere

realizzata fra tutte quelle previste dal progetto esecutivo della Transecollinare Aprutina sarà proprio il traforo della galleria di Croce di Casale (m. 1400), per il quale è stata approvata la procedura dei tempi abbreviati e il cui costo si aggirerà, secondo le stime attuali, intorno ai 27 miliardi di lire contro i 67 stanziati dall'Anas per la realizzazione complessiva di tutto il progetto.

La concretizzazione di tale importante iniziativa prevede, in pratica, l'attivazione di due specifici e distinti tratti viari: la nuova SS4 di cui è previsto un rifacimento anche per il tratto Acquasanta Terme-Trisungo, con priorità secondaria, e la nuova Pedemontana (SS78), non risponde solamente ad esigenze di carattere locale, circoscritte ad un ambito territoriale provinciale, ma, al contrario, tale direttrice stradale è stata scelta dalla Regione Marche per il riequilibrio territoriale proprio perché verrebbe a costituire l'unico esempio di collegamento veloce ed agevole fra le valli Appenniniche marchigiane che scendono verso la costa in un tipico andamento "a pettine".

Le tre illustrazioni: Sezione caratteristica della galleria. - Panoramica della Valle del Fluvione nella zona in cui avrà inizio la rampa di accesso alla galleria. - Panoramica dell'area di uscita della galleria verso la valle dell'Aso.