



Storia di un'infrastruttura “fantasma” che tutti aspettano da 40 anni ma che non sarà mai realizzata nonostante un progetto definitivo approvato nel 2014

QUELLA STRADA NON S'HA DA FARE...

La “bretella di Ceppagna” consentirebbe in tempi brevi di eliminare il traffico pesante dal centro abitato di Venafro e di rendere più vivibile la città per migliaia di cittadini

di ANTONIO SORBO

Il progetto della “strada fantasma” è chiuso da quasi otto anni nel cassetto di una scrivania in qualche ufficio della Regione Molise. E’ un progetto definitivo “spinto” – così lo definiscono i tecnici che lo hanno redatto -, vale a dire praticamente un esecutivo che nel 2014 aveva ottenuto tutti i pareri ed era “cantierabile”. Un progetto costato 350 mila euro – soldi pubblici ovviamente – sborsati dalla Regione Molise che però, una volta avuti gli elaborati, li ha fatti diventare carta straccia. Perché quella strada “non s’ha da fare...”. “Quella strada” è la cosiddetta “Bretella di Ceppagna”. Quasi quattro chilometri e mezzo che consentirebbero di deviare fuori dal centro abitato di Venafrò le centinaia di tir e camion che, insieme a migliaia di altri autoveicoli, ogni giorno transitano lungo la centralissima via Colonia Giulia che taglia a metà il centro abitato creando pericoli, inquinamento, rumore, invivibilità.

UNA VECCHIA STORIA

Una questione vecchia, anzi ormai antica. Caratterizzata da decenni di chiacchiere sterili. Ma proprio quando finalmente la soluzione era a portata di mano, otto anni fa, la classe politica regionale ha deciso di tornare alle chiacchiere. Cancellando il lavoro fatto e riconsegnando tutta la vicenda ad un futuro incerto. Come nel gioco dell’oca si è tornati alla casella di partenza. E la casella di partenza ci porta indietro di 40 anni esatti, al 1982, quando venne approvato il progetto redatto dall’ing. Piccoli e dall’ANAS per realizzare una viabilità che portasse il traffico fuori dal centro abitato di Venafrò (questo era l’obiettivo) dove già all’epoca – lo dicevano loro – la situazione era insostenibile. Di quel progetto, presentato a Venafrò nel febbraio del 1987 e che complessivamente prevedeva una spesa di 110 miliardi di lire, è stato realizzato solo un pezzo, la variante esterna verso Napoli, inaugurata nel 2008 e costata 78 milioni di euro, per costruire la quale si sono impiegati ventuno lunghi anni da quando – per l’appunto il 1987 – furono avviate le procedure con il progetto già pronto. Di quell’idea manca il pezzo verso Roma, cioè la “Bretella di Ceppagna”. L’esigenza di deviare il traffico autoveicolare fuori dal centro urbano di Venafrò in effetti è molto avvertita sin dagli anni ’80 per una serie di motivi: il traffico insostenibile con migliaia di autovetture e mezzi pesanti che



Traffico in pieno centro a Venafrò

transitano ogni giorno su via Colonia Giulia, tratto urbano della Ss. 85 Venafrana, lungo la quale vivono e lavorano diverse migliaia di persone; il pericolo costante per automobilisti e pedoni, testimoniato dai numerosi incidenti, diversi mortali, con investimenti, tamponamenti e scontri frontali; il livello di inquinamento dell’aria elevato, che è stato monitorato – esclusivamente per alcuni elementi - soltanto a partire dal 2006; l’alto livello di inquinamento acustico; i danni al patrimonio abitativo causato dalle continue vibrazioni dovute al passaggio di tir. Quello di Venafrò è un caso più unico che raro in Italia (e forse in Europa) di una città tagliata a metà da una “superstrada” che è delimitata non da barriere antirumore e antismog, non da muri di protezione, ma solo da comuni marciapiedi alti pochi centimetri utilizzati dai pedoni, dai bambini, dagli anziani con numerosi attraversamenti pedonali, circa uno ogni cento metri.

Nel 1987 la «Variante di Venafrò» venne inserita nel piano decennale dell’ANAS tra gli interventi di «prima fascia». Il progetto, dopo l’inserimento nel piano decennale, fu presentato a Venafrò il 4 febbraio del 1987 dal presidente della Regione Santoro, dal direttore del compartimento ANAS Di Lisio e dal commissario prefettizio Antonucci.

Una decina di giorni dopo, venerdì 13 febbraio 1987, un incidente confermò quanto fosse necessario eliminare il traffico pesante dal centro abitato di Venafro. Erano le 7:45 del mattino. Un camion che procedeva in direzione di Roma si scontrò con un tir che procedeva in senso inverso. Il primo

QUALCOSA SI MUOVE

Cosa è successo da allora? È stata realizzata una parte di quell'idea progettuale con la costruzione della variante esterna destinata solo al traffico da e per Napoli inaugurata il 7 ottobre del 2008. In occasione dell'inaugurazione, il condirettore nazio-

nale dell'ANAS Bucci affermò (come riportato in un comunicato stampa dell'azienda) che *“la bretella di collegamento tra la statale 85 Venafrana e la statale 6 dir Casilina consentirebbe di risolvere completamente il problema del traffico transitante nel centro di Venafro”* e si augurava che i lavori *“possano essere appaltati entro la fine del 2009, non appena terminata la progettazione da parte del Comune di Venafro.”* In effetti mentre i lavori per la variante esterna verso Napoli erano in corso, la Regione Molise e l'Anas si erano mossi per avviare la progettazione e la realizzazione del “pezzo mancante”, vale a dire questa famosa “bretella”. Strada che i vertici dell'ANAS si auguravano potesse essere appaltata addirittura entro il 2009.

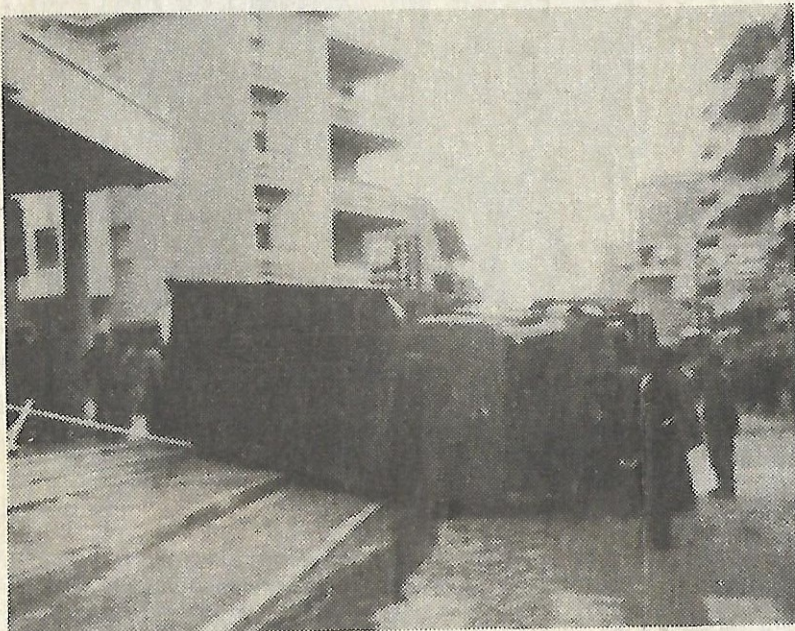
La procedura era partita nel 2003. Con delibera CIPE 9 maggio 2003 n. 17 recante “Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sotto utilizzate – triennio 2003-2005” veniva assegnato al Comune di Venafro per il Settore “Reti e nodi di servizio – Trasporti”

un finanziamento di 350 mila euro per la progettazione della bretella “Variante Venafro-Nunziata Lunga”. Tra quelli che subito si pronunciarono a favore della realizzazione di questa strada ci fu anche l'on. Aldo Patriciello, venafrano, all'epoca vicepresidente della Giunta regionale. In un'intervista al mensile “il Primo” (anno 2 n. 7) di luglio 2003, alla domanda del giornalista *“E il by-pass stradale di Venafro verrà realizzato?”*, la risposta di Patriciello fu netta: *“Spero molto presto. E' una delle urgenze regionali. Gli automobilisti hanno bisogno di una strada che eviti l'abitato e i cittadini di Venafro di riappropriarsi della loro città. Con quel via vai 24 ore al giorno il mio comune è diventato invivibile”*. L'assegnazione del finanziamento veniva formalizzata dalla Giunta regionale al Comune il 3 gennaio del 2005. Presidente della Regione era Michele Iorio. E il Comune il 21 luglio di quello stesso anno firmava una convenzione con l'ANAS per la progettazione. L'opera veni-

Venafro, Tir si rovescia davanti alle elementari

di ANTONIO SORBO

Sfiorata la tragedia sulla SS 85. Ieri mattina a Venafro in pieno centro abitato, sulla famigerata via Colonia Giulia, si è verificato uno spettacolare incidente che ha visto protagonisti due Tir. Erano circa le 7,45 quando un autocarro proveniente da Isernia a seguito di uno scontro con un Tir che viaggiava in senso opposto si è ribaltato piombando letteralmente sul marciapiede. Il pesante automezzo, di proprietà dell'isernino Cosmo D'Uva e condotto dal figlio, il ventiseienne Pasqualino, trasportava una scavatrice. Uscendo fuori strada l'autocarro ha distrutto un palo della pubblica illuminazione terminando la sua corsa a pochi centimetri dalla vetrina di un negozio di calzature. Il posto in cui si è verificato l'incidente si trova al centro della città in una zona dove esistono numerosi esercizi commerciali e dove è ubicata una scuola elementare. Una zona quindi molto trafficata. Per fortuna a quell'ora la strada era pressoché



Il Tir rovesciato in via Colonia Giulia davanti alla scuola

deserta; se lo scontro si fosse verificato qualche minuto più tardi si sarebbero potute registrare conseguenze molto più gravi. L'altro autocarro, quello che viaggiava verso Isernia, è di proprietà della società Lape ed era condotto dal sessantenne Giu-

seppe Giannotta, originario di Ostuni (Pr) e domiciliato a Roma. Secondo una prima ricostruzione dei fatti il Giannotta mentre sorpassava un autocarro in sosta ha occupato la corsia opposta sulla quale viaggiava l'altro automezzo. Pasqualino

D'Uva ha cercato di frenare sul marciapiede ma non è riuscito ad evitare l'incidente. Fortunatamente gli autocarri viaggiavano a velocità moderata, quindi non sono stati registrati danni ai pedoni o a veicoli in movimento.



L'articolo del Messaggero sull'incidente

mezzo si ribaltò e tutto il rimorchio si rovesciò sul largo marciapiedi andando a sfiorare le vetrine di un negozio di scarpe. L'autista uscì illeso ma se fosse successo cinque minuti più tardi si sarebbe rischiata una strage: infatti pochi minuti dopo quel marciapiedi, come ogni mattina, si sarebbe affollato (e si affolla ancora oggi) di bambini e ragazzi che si recavano a scuola all'Istituto “Pilla”, all'epoca l'unica scuola elementare della città, ubicata anch'essa lungo via Colonia Giulia, a circa duecento metri dal punto dell'incidente. Il Piano decennale ANAS parlava nel 1987 di 15.000 veicoli che transitavano ogni giorno lungo via Colonia Giulia. E sempre in quel 1987 l'ANAS così motivava l'urgenza di realizzare la nuova strada: *“La realizzazione del nuovo tratto viario si è resa necessaria alla luce dell'alta densità di traffico e dell'elevato numero di incidenti”*.

va inserita nel programma Investimenti Anas 2007-2011 con la dotazione complessiva di 20 milioni di euro di cui 16 in quota ANAS e 4 di cofinanziamento regionale. Insomma, si fa sul serio!

In questo momento storico, dunque, la strada la vogliono tutti: il governo nazionale attraverso l'ANAS (che accetta di progettare e la inserisce nel suo piano decennale e nel piano di investimenti 2007/2011), la Regione Molise (che finanzia il progetto) con in testa Iorio e Patriciello, e l'Amministrazione comunale di Venafro (che accetta di



Aldo Patriciello e Michele Iorio

gestire la procedura per realizzare la progettazione). Sul piano politico, quindi, i “padri” di questo progetto sono certamente Michele Iorio (e i componenti della sua giunta) e l'allora consigliere regionale Aldo Patriciello, il sindaco di Venafro dell'epoca e attuale vicepresidente della giunta regionale, il cognato di Patriciello, Vincenzo Cotugno (con la sua amministrazione al completo) e i vertici dell'ANAS. Sembrava che i presupposti per un iter rapido ci fossero tutti anche perché l'intervento veniva inserito nel piano di investimenti ANAS 2007-2011, quindi poteva contare su un finanziamento certo da parte dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

L'AFFARE SI COMPLICA

E invece qualcosa va storto. Il Comune di Venafro, incaricato della progettazione, non rispetta nessuna delle scadenze imposte. Nel frattempo scade anche l'accordo stipulato tra Comune e ANAS tanto che il nuovo sindaco Nicandro Cotugno deve chiedere una proroga che viene concessa e quindi

nel 2009 la convenzione viene rinnovata. Tuttavia, nonostante avesse chiesto ed ottenuto diverse proroghe, alla scadenza del 31 dicembre 2011 (ultimo termine concesso dalla Regione) il Comune di Venafro non era stato in grado di presentare il progetto. In sei anni il procedimento non si era concluso e il Comune rischiava di perdere il finanziamento e di dover pagare con i propri fondi le spese tecniche sostenute. Infatti la giunta regionale, quando nel 2005 aveva concesso il finanziamento per il progetto al Comune di Venafro, aveva inserito una clausola secondo la quale se l'Amministrazione venafra non avesse consegnato la progettazione nei termini stabiliti, la Regione non avrebbe tirato fuori un soldo e i costi per il pagamento delle parcelle ai tecnici – i famosi 350 mila euro – li avrebbe dovuti sborsare interamente il Comune prendendo i soldi dal proprio bilancio. Scaduti i termini con il Comune che non era riuscito a portare a compimento la sua missione, cominciano a circolare voci sulla perdita certa del finanziamento. Una sciagura sia per il Comune di Venafro (i cui conti in questo periodo sono disastri, tanto che per il 2011 sforerà il patto di stabilità e verrà dichiarato ente strutturalmente deficitario) che avrebbe dovuto pagare i tecnici che negli anni avevano lavorato al progetto, sia per la Regione, che aveva investito un'ingente somma per que-

sta opera, sia l'ANAS che su questa arteria, come abbiamo visto, puntava molto. E' proprio l'ANAS, tuttavia, nonostante i termini fissati dalla Regione fossero scaduti, a rassicurare tutti. L'Ufficio per le Relazioni con il Pubblico (URP) dell'ANAS, con una nota ufficiale del 3 gennaio 2012, affermava che per tale opera, *“già inserita nel Piano Quinquennale ANAS 2007/2011, si conferma l'impegno di questa Società alla sua realizzazione”*. L'ANAS in quella nota la considerava *“tuttora tra gli interventi prioritari per il territorio regionale”*. *“A tal proposito e a conferma di ciò – continuava il documento -, si comunica che in data 20/12/2011 sono stati inviati al Comune di Venafro gli elaborati riguardanti la progettazione stradale dell'intervento, aggiornati dal Compartimento del Molise in seguito all'adozione della nuova soluzione tecnica finale in corrispondenza dello svincolo con la SS. 85 var (variante di Venafro), già aperta al traffico, in conformità della convenzione sottoscritta in data 14/09/2009. Gli stessi dovranno essere integrati con i restanti elaborati riguardanti le opere idrauliche, strutturali, ambientali, ecc., di competenza del Comune di Venafro, al fine di poter pre-*

sentare il progetto definitivo all'esame degli Enti deputati ad esprimersi". Una nota che, per la verità, confermava una volontà già espressa pochi giorni prima dal massimo vertice dell'azienda. L'amministratore dell'Anas, Pietro Ciucci in occasione dell'inaugurazione del secondo lotto della Isernia-Castel di Sangro, il 28 dicembre 2011, aveva dichiarato che *"sulla strada statale 85 Venafrana è in programma la realizzazione del collegamento con la strada statale 6 dir per un importo di oltre 30 milioni di euro"*, confermando l'impegno dell'Azienda da lui guidata per la realizzazione della cosiddetta "Bretella Anas". Quindi l'interesse dell'ANAS c'era ancora ed era forte e pure la

PROGETTO SALVATO

In questo marasma, nella primavera del 2013, si insediò la nuova amministrazione che si trovò tra le mani questa patata bollente. Che diventò ancora più bollente quando, a poche settimane dall'insediamento, con una nota formale del dirigente competente, la Regione Molise (da poche settimane era cambiata la giunta dopo le elezioni che avevano sancito la defenestrazione di Iorio e la vittoria di Frattura) comunicava al Comune di Venafrò la revoca del finanziamento per la progettazione per le inadempienze e i ritardi dell'ente comunale che non era riuscito a tenere nemmeno la conferenza



La Variante esterna di Venafrò inaugurata nel 2008

Regione in definitiva non mollava, indugiando nella revoca del finanziamento come se volesse dare un'ultima opportunità al Comune di Venafrò. Ma l'Amministrazione comunale in carica, che di certo non aveva brillato nella gestione di questa "pratica", non essendo riuscita in buona sostanza a produrre nulla di concreto nei sei anni trascorsi dal 2005, anno in cui la Regione aveva deliberato il finanziamento per la progettazione, al 31 dicembre 2011, termine "ultimo" per la consegna degli elaborati, venne travolta da una crisi irreversibile che a fine maggio 2012 portò alla caduta del sindaco Nicandro Cotugno per le dimissioni di massa di consiglieri di maggioranza e minoranza. Nell'anno di commissariamento l'iter rimase praticamente fermo. I professionisti che avevano lavorato cominciarono a prendere in considerazione l'idea di mandare le parcelle al Comune per essere pagati.

di servizio sul progetto preliminare. Con la conseguenza che le spese tecniche, per centinaia di migliaia di euro, sarebbero finite sulle spalle dei cittadini venafrani andando a pesare su un bilancio che presentava già un "buco" di diversi milioni di euro. Inoltre si scopriva che la convenzione con l'ANAS, stipulata nel 2005 e rinnovata nel 2009, era scaduta da oltre un anno e nessuno l'aveva rinnovata per il proseguimento del rapporto finalizzato alla progettazione definitiva. Recuperare il finanziamento e portare a termine le procedure sembrava un'impresa disperata.

Che fare? I nuovi amministratori si misero subito al lavoro. La nuova amministrazione comunale, insediatasi a giugno 2013, otteneva: dalla Regione una proroga di pochi mesi, fino a novembre di quell'anno, per la conclusione del procedimento di approvazione del progetto preliminare; dall'ANAS la sottoscrizione di una nuova convenzione per la progettazione definitiva. Nel giro di un anno il

procedimento veniva chiuso positivamente: nel novembre 2013 si teneva la conferenza di servizi per il progetto preliminare con esito positivo, nel marzo 2014 anche la conferenza di servizi sul progetto definitivo con approvazione e a giugno 2014 il progetto definitivo veniva consegnato alla Regione che provvedeva a trasferire i fondi al Comune che poteva così pagare i tecnici progettisti.

Il progetto definitivo consegnato dal Comune alla Regione nel 2014 era «appaltabile»: infatti il Codice degli appalti, allora vigente, consentiva il cosiddetto «appalto integrato» con una procedura che poneva a carico del concorrente l'onere di redigere il progetto esecutivo. La soluzione era dunque a

fatti, che l'Italia viene bacchettata da Bruxelles per la violazione della legislazione che dal 2005 impone livelli massimi di concentrazione delle polveri sottili nelle nostre città. La realizzazione della bretella stradale in questione, deviando il grosso del traffico fuori dall'area urbana di Venafrò, permetterebbe una sensibile riduzione dei gas di scarico dei mezzi di trasporto che hanno causato negli ultimi anni il superamento dei limiti di inquinamento prescritti dalle normative europee”.

LA REGIONE RESTA A GUARDARE

Ma il progetto, nonostante una sollecitazione così autorevole, resta fermo. E l'inerzia della Regione

determina un altro duro colpo. Infatti nell'aprile 2016 entra in vigore il nuovo Codice degli appalti che non consente più l'appalto integrato: per la realizzazione di un'opera la stazione appaltante deve mettere a gara il progetto esecutivo. Nel frattempo gli elaborati da

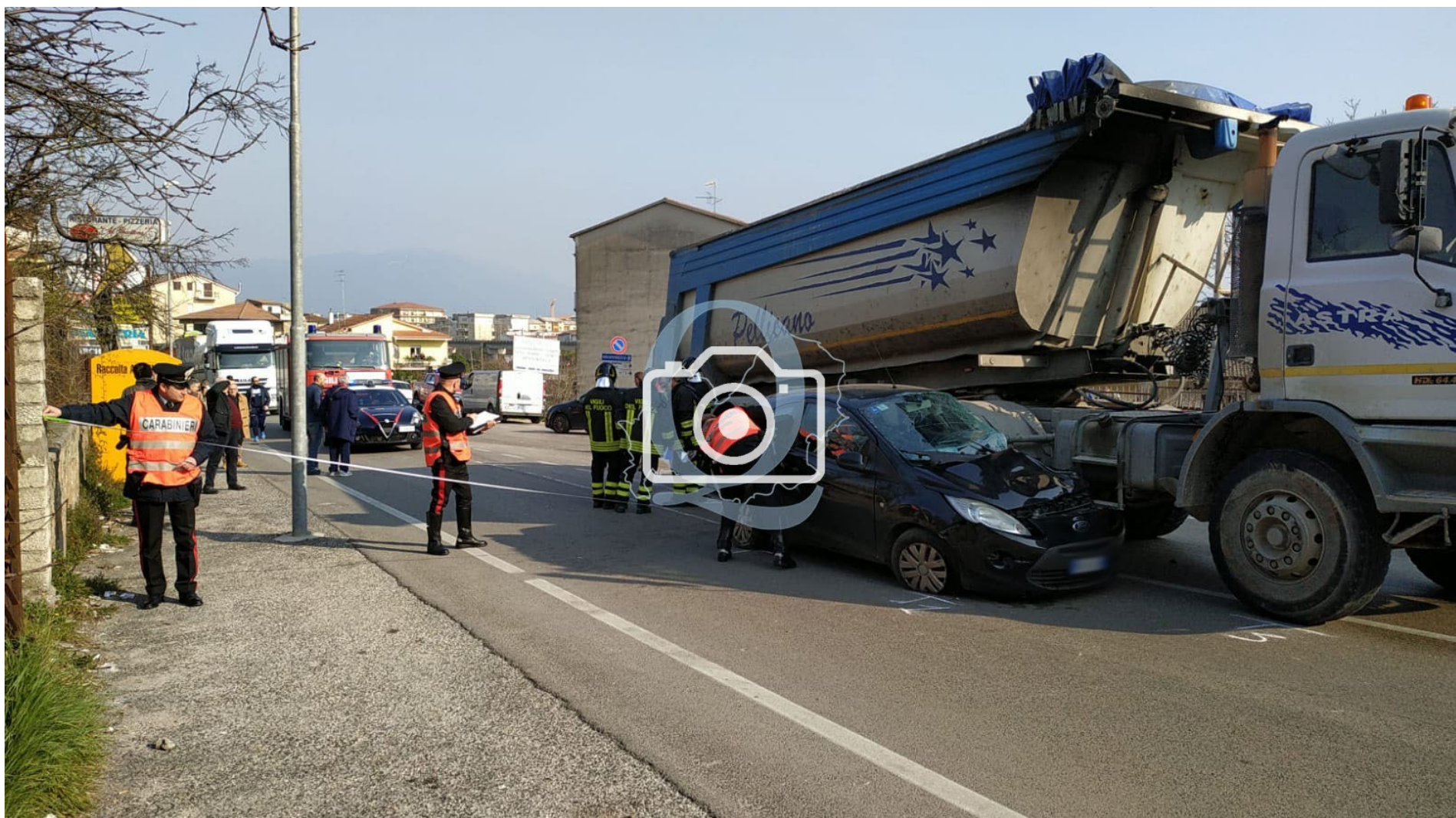


Immagini di incidenti verificatisi lungo via Colonia Giulia negli ultimi anni

portata di mano. La Regione e l'ANAS avrebbero dovuto trovare i fondi per la realizzazione dell'opera, circa 50 milioni di euro, e bandire la gara d'appalto. Ma a questo punto tutto si ferma. La Regione non ha mai attivato tale procedura. La giunta Frattura non ha ascoltato nemmeno il grido d'allarme del suo principale sponsor politico, l'on. Patriciello, che l'11 novembre del 2015, a distanza di dodici anni dalle prime dichiarazioni al periodico “il Primo”, con un comunicato stampa, tornava sull'argomento: *“Mi auguro – dichiarava Patriciello – che i lavori per la realizzazione della bretella Anas che collegherà Cepagna alla SS 85 Venafrana Variante inizino il prima possibile, visto che le risorse economiche sono disponibili. Un'opera che credo sia utile non soltanto sotto il profilo della circolazione stradale ma anche e soprattutto da un punto di vista di lotta all'inquinamento urbano. Non è la prima volta, in-*



quasi due anni “dormono” nel cassetto della scrivania di qualche funzionario regionale. Se nel 2014 la Regione avesse trovato i soldi, circa 50 milioni di euro (meno di un terzo di quelli che si spenderanno per l'inutile – secondo molte associazioni e secondo anche il Comune di Isernia - Lotto zero di Isernia: 174 milioni per 5 chilometri), e indetto la gara d'appalto, oggi, a distanza di otto anni, avremmo la strada. E invece si è ripiombati nel



21 febbraio 2019: Incidente su via Colonia Giulia, all'altezza dell'ospedale (foto dal Quotidiano del Molise)

nulla. E si è tornati al punto di partenza, a quarant'anni fa, a quando nel 1982 veniva approvato il progetto dell'ing. Piccoli.

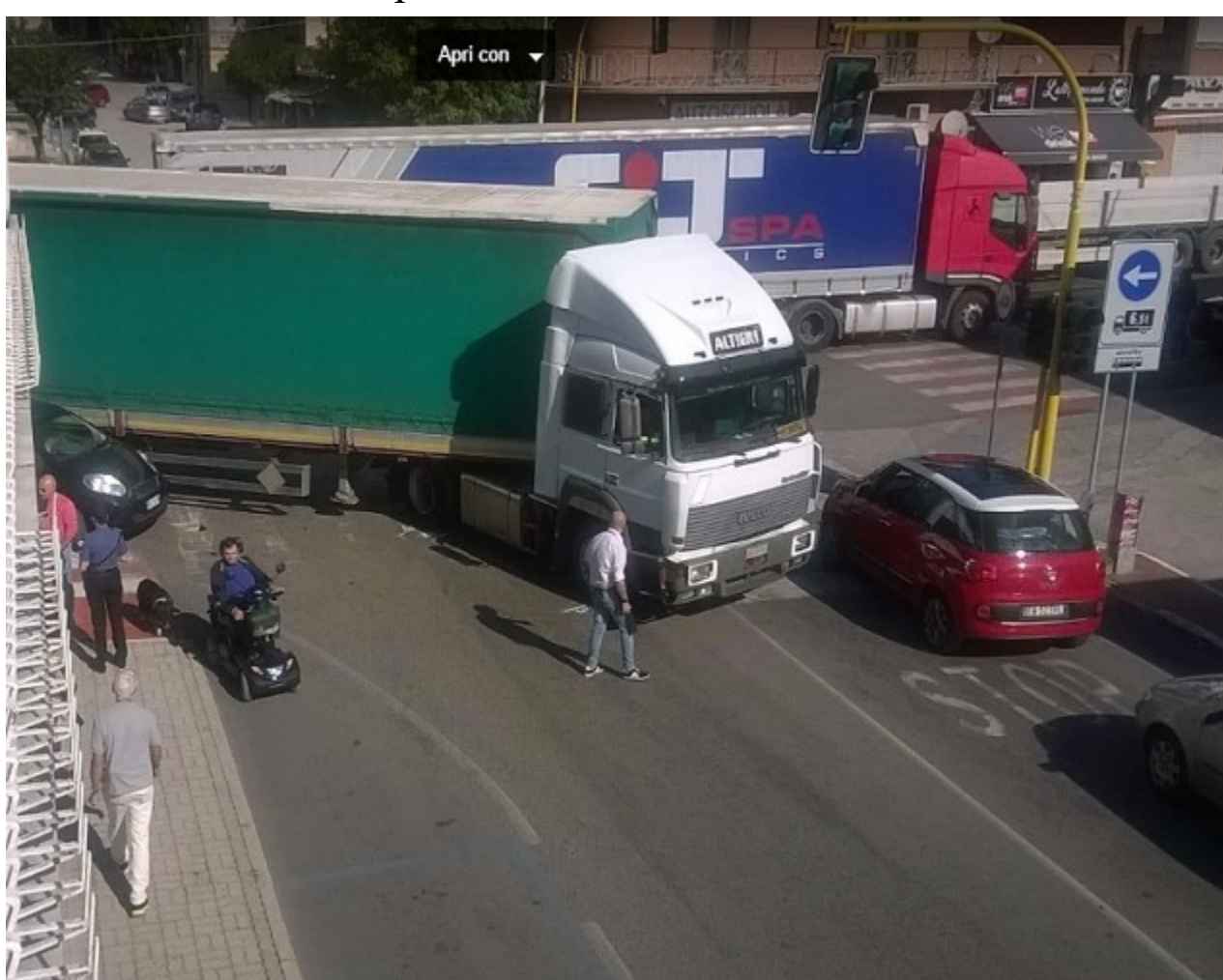
Ma in questi quattro decenni le cose sono cambiate. Oggi la situazione è di gran lunga peggiore rispetto a quella di 35 anni fa. Cosa significa vivere lungo questa strada lo possono sapere solo quelli che ci abitano: inquinamento, incidenti con morti (due lo scorso anno) e feriti, rumore 24 ore al giorno, vibrazioni ai piani alti dei palazzi che fiancheggiano la strada, pericolo costante per chi si reca in un bar (ce ne sono una quindicina lungo la via), nelle pizzerie, nella farmacia, nel centro diagnostico, all'edicola, a scuola, all'ospedale "Ss. Rosario", al supermercato, in uno dei tanti negozi che sorgono lungo questa strada.

Per non parlare degli sforamenti di PM10 che si registrano su questa via ormai ininterrottamente dal 2006 (anche se quasi tutti a Venafrò sono convinti che solo in parte so-

no provocati dal traffico che comunque incide) e degli sforamenti dei limiti di legge, che ci sono stati negli anni recenti, di biossido di azoto, inquinante che, come è risaputo, è direttamente correlato al traffico autoveicolare. Alcuni fatti sono rimasti impressi nella mente della gente, come la tragedia di alcuni anni fa di un'intera famiglia travolta da un tir e distrutta semplicemente perché stava svoltando verso una traversa di via Colonia Giulia per tornare a casa. E centinaia di bambini e ragazzi sono sfiorati ogni giorno dai tir mentre camminano sui marciapiedi o attraversano la strada per recarsi a scuola. Con la speranza che non accada quello che è accaduto il 13 febbraio del 1987, quando

quel camion di prima mattina piombò sul marciapiedi di via Colonia Giulia.

Perfino l'AR-PA, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale, considerava la realizzazione della "bretella" fondamentale. A pag. 79 del PRIAMO (il Piano regionale integrato per la



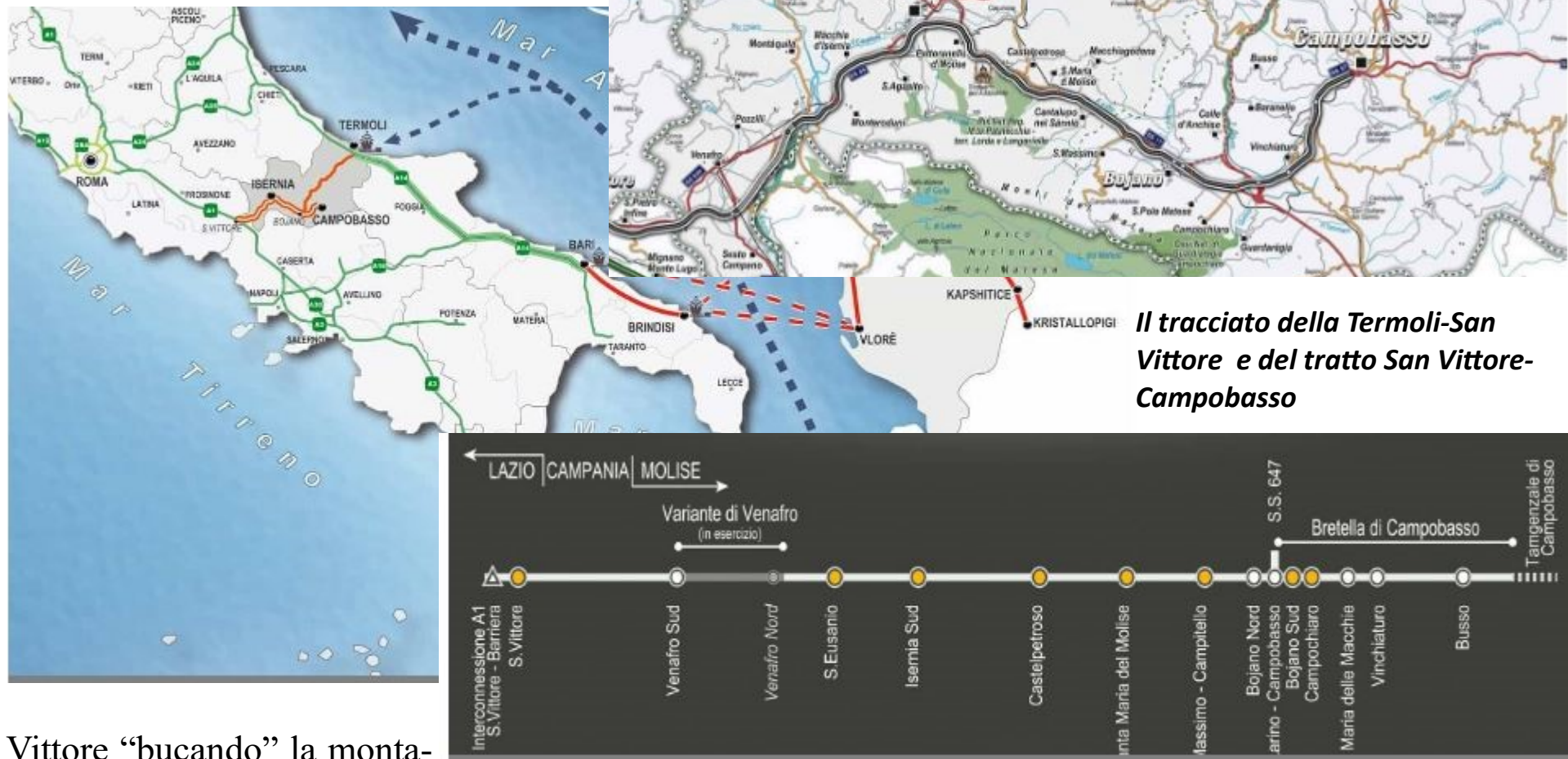
Scene quotidiane dal centro di Venafrò: il semaforo di via Coloia Giulia

qualità dell'aria), presentato nel 2016, alla voce «Settori di intervento e linee di azione», l'ARPA Molise indicava tra gli interventi necessari per mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale nella città di Venafrò (e come unica opera infrastrutturale), la «*Realizzazione della bretella per la deviazione del traffico dal centro della città di Venafrò, per il flusso veicolare da e per Roma*». Addirittura la Regione, quando è stata chiamata a difendersi in relazione alle procedure di infrazione europee relative all'inquinamento dell'aria nell'area venafrana, indicando la «bretella» come una delle azioni necessarie per ridurre l'inquinamento, si era sempre impegnata solennemente a realizzarla.

RIECCO LA TERMOLI-SAN VITTORE

Poi, però, anche nella discussione e nel dibattito politico, il progetto di questa strada scompare. Nell'ultima versione del PRIAMO, approvata a dicembre 2020 dal Consiglio regionale, la «Bretella» è sparita. La politica regionale e anche i rappresentanti nazionali di tutti i partiti, abbandonata questa soluzione, si lanciano verso altri obiettivi sostenendo alcuni il ritorno al progetto (ampiamente defunto) della cosiddetta “Autostrada del Molise” che prevedeva un collegamento con il casello di San

realizzare – e in tempi brevi – un'altra strada. Il nuovo governo regionale, e in particolare il presidente Paolo Frattura e l'assessore regionale ai lavori pubblici Pierpaolo Nagni, dal 2015, per giustificare la scelta di abbandonare il progetto della “bretella” (costato 350 mila euro ai contribuenti molisani), dichiarano pubblicamente che nel giro di qualche anno sarà realizzata una nuova strada “a scorrimento veloce” che, partendo dall'imbocco della variante esterna già realizzata e aperta nel 2008, bucherà la montagna di Sesto Campano, sbucherà in territorio campano collegandosi all'autostrada del Sole all'altezza di un nuovo casello che dovrà essere realizzato nel comune di Mignano Montelungo. Un'idea sulla quale in quel periodo la Regione Molise e l'ANAS cominciano a lavorare. Si tengono incontri, riunioni per coinvolgere tutti i soggetti interessati: sindaci, regioni, province, ANAS, società Autostrade per l'Italia. Il tracciato dovrebbe essere di circa 13 chilometri di cui almeno 3 in galleria. Il costo? Un mistero. Servono studi, progetti, approfondimenti. Di certo si può affermare che solo per la progettazione di un'opera del genere servirà qualche decina di mi-



Vittore “bucando” la montagna all'altezza di Vallecupa, altri che chiedono di far diventare questa fantomatica autostrada una “superstrada” a quattro corsie. Poi compare sulla scena l'idea del “traforo di Montecesima” per collegare il Molise ad un casello autostradale da costruire a Mignano Montelungo, in provincia di Caserta. Insomma si comincia a far passare l'idea che la “bretella” alla fine non serva perché è possibile

lioni di euro. Una bella torta, concreta, che sarà possibile “spartire” anche se la strada alla fine non si dovesse realizzare. I precedenti, d'altronde, non mancano. Quello della famigerata “Autostrada del Molise” è sotto gli occhi di tutti. In una riunione tenutasi presso il Comune di Mignano Montelungo il 9 maggio del 2016, quando ancora non c'era nulla di concreto, l'ing. Gioacchino Lucangeli -

Dirigente Nuove Costruzioni Compartimento Anas di Campobasso - metteva tutti in guardia sulla necessità di avere idee chiare prima di quantificare il finanziamento necessario: *“i costi di realizzazione in galleria – dichiarava a verbale - hanno una variazione a volte enorme per capire che terreno si va a bucare. Solo iniziando subito questa fase, si potrà dire quanto potrà costare l’opera, per i relativi finanziamenti.”* In quella riunione tutti si dissero disponibili: la Regione Campania a tirare fuori i soldi (alcuni milioni di euro) per la costruzione del casello autostradale di Mignano Montelungo (per il quale invece la società Autostrade dichiarò, pur non essendo contraria, che non avrebbe tirato fuori un euro) che sarebbe dovuto sorgere quasi a metà tra il casello di San Vittore e quello di Caianello i quali tra di loro distano appena 23 chilometri; l’ANAS a redigere il progetto; la Regione Molise a mettere a disposizione i soldi per la realizzazione dell’opera. Ovviamente a distanza di sei anni non c’è un progetto (è stato redatto un generico studio di fattibilità). Ma poi, nonostante non ci sia ancora un progetto, più o meno quanti soldi servirebbero?

Reperire questo dato con certezza è quasi impossibile. Tuttavia in un tavolo di confronto organizzato da Unioncamere Irpinia-Sannio il 1 febbraio 2022, in base alle notizie “certe” fino ad allora disponibili, veniva indicato un costo presunto di 250 milioni di euro di cui effettivamente finanziato (cioè con risorse concretamente disponibili) soltanto il 2 per cento (5 milioni di euro per coprire l’eventuale progettazione preliminare). Insufficiente però anche per un preliminare, tanto è vero che l’ANAS qualche anno fa ha chiesto alla Regione di firmare una convenzione per 12 milioni di euro (praticamente tutti i fondi regionali destinati alle progettazioni) per il progetto preliminare di questa strada, ma il presidente Toma ha risposto picche: sarebbe disponibile a firmare (cedendo tutti i soldi che la Regione aveva impegnato per le progettazioni sul proprio territorio) soltanto con la garanzia concreta che l’opera sarà realizzata e che, di conseguenza, sia disponibile per intero il relativo finanziamento. Garanzia che l’ANAS fino ad oggi non è stata in grado di dare. Quindi a distanza di sette anni da quando Frattura e Nagni garantivano che l’iter amministrativo della nuova strada sarebbe stato chiuso nel giro di poco tempo (addirittura pochi mesi), i decisori politici hanno in mano poco o nulla: non c’è ancora un progetto (siamo per ora ad uno “studio di fattibilità”), non ci sono nemmeno tutti i soldi per la progettazione, non ci sono i

fondi per la costruzione del casello di Mignano Montelungo (che non può tirare fuori la Regione Molise in quanto è un intervento fuori dal territorio regionale) e ovviamente non ci sono nemmeno tutti i 250 milioni di euro (ma basterebbero?) necessari che poi, secondo alcune stime, sarebbero già lievitati a 280. E se fosse solo questo...

CORSIA DI SORPASSO

Nel frattempo i politici molisani, con l’avvicinarsi delle elezioni, hanno cominciato a fare a gara per prendersi i meriti per qualcosa che ancora non esiste. E così il presidente della Regione Donato Toma ha rimesso in pista la famosa “quattro corsie” che riprende il progetto dell’Autostrada del Molise (che Frattura e Nagni avevano dichiarato ufficialmente come “definitivamente defunto”) per il quale serve almeno un miliardo e mezzo di euro e che prevede il collegamento al casello di San Vittore. Qualcun altro, come l’ex presidente della Regione Michele Iorio, ripropone l’idea dell’Autostrada del Molise. Il 26 febbraio del 2020 Salvatore Margiotta, all’epoca sottosegretario PD alle infrastrutture nel governo Conte bis, in visita ad Isernia, annuncia che il governo punta sul collegamento tra la variante esterna e l’ipotetico casello di Mignano Montelungo. Nuovo governo, nuova corsa. In visi-



L’ex sottosegretario del PD, Salvatore Margiotta

ta, sempre ad Isernia, il 21 settembre scorso, in piena campagna elettorale per le amministrative, la ministra per il Sud del governo Draghi, Mara Carfagna, esponente di primo piano di Forza Italia, dalla sede elettorale del candidato sindaco Gabriele Melogli (affiancata a destra da Aldo Patriciello e

Donato Toma, a sinistra dalla deputata Annaelsa Tartaglione) annuncia di essere al lavoro – d’intesa con Toma e Patriciello – per la realizzazione dell’importante arteria di collegamento tra il Molise e l’Autostrada del Sole. Il collegamento con il fantomatico casello di Mignano Montelungo? Per la verità la Carfagna parla ancora di San Vittore. Ecco le parole della ministra riportate dal quotidiano Primo Piano: *“Ci stiamo lavorando moltissimo con il Ministero delle Infrastrutture e con quello delle Finanze per inserire il finanziamento almeno di alcuni lotti della Termoli-San Vittore all’interno di un decreto infrastrutture oppure della legge di bilancio. Vedremo quale sarà la sede opportuna per finanziare l’intervento”*. Ed ecco che il 15 febbraio scorso l’on. Tartaglione

con un comunicato stampa annuncia: *“100 milioni di euro per la realizzazione della cosiddetta Termoli-San Vittore”*. E spiega che *“le risorse figurano all’interno del pacchetto da 6,2 miliardi di euro, approntato dal Ministero per le Infrastrutture con il Ministero per la Coesione e per gli Affari Regionali”*. E il collegamento con Mignano Montelungo? Boh... O meglio, i commenti che seguono



Annaelsa Tartaglione tra Donato Toma e Silvio Berlusconi

no a questo annuncio direbbero che si scrive San Vittore ma si legge Mignano Montelungo. La prima reazione è quella del consigliere regionale dei grillini, Vittorio Nola (quando lui era presidente, il Consorzio di Bonifica della Piana di Venafro nel 2013 fu l’unico ente ad esprimere parere negativo al progetto preliminare della “Bretella di Ceppagna”), il quale, intimando alla Tartaglione di non



Il ministro Mara Carfagna ad Isernia

intestarsi meriti non suoi, dichiara ai giornali il 16 febbraio 2022: *“Ieri, abbiamo finalmente appurato che il primo lotto della superstrada del Molise, la famosa Quattro corsie che dovrà collegare l’Adriatica con la Roma-Napoli, sarà quel tratto di strada che legherà la circonvallazione di Venafro con l’A1. Sul tema però va fatta un’operazione verità, perché ho sentito annunci spot ed esultanze da parte del centrodestra che ora cerca di intestarsi meriti che semplicemente non esistono. Per non parlare del fatto che, oltretutto, i 100 milioni stanziati sono solo una prima tranche, e di certo non bastano per il completamento dell’opera. Intanto Anas sta per presentare il nuovo Contratto di programma col Governo nazionale e in quell’occasione illustrerà tempi e modalità di realizzazione del primo lotto”*. I pentastellati vanno al contrattacco. Ecco che il deputato Antonio Federico chiede lumi al governo - lui che lo sostiene essendo esponente del maggior partito della coalizione di governo – sulla situazione nel question time in Commissione Ambiente alla Camera. E il 2 marzo fa sapere che, alle sue

domande, per bocca del viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, *“il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili ha confermato l’importanza del progetto che riguarda la superstrada del Molise e la strategicità del collegamento di Mignano Montelungo sul quale il Movimento 5 Stelle si batte da anni. Ora attendiamo lo studio di fattibilità, ma serve maggiore chiarez-*

za sulla definizione del tracciato”. Ma non c’era già lo studio di fattibilità? E da quanti anni il Movimento 5 Stelle si batte per questo progetto? Il deputato campobassano informa che “*Anas prevede di terminare le attività sul progetto di fattibilità tecnico economica dell’intervento entro la fine del prossimo mese di agosto*” e che “*le risorse FSC 2021-2027 messe a disposizione del progetto, circa 100 milioni di euro ulteriori rispetto alle risorse previste dal Pnrr, serviranno a realizzare il primo stralcio, circa 5,6 chilometri di strada.*” E poi i pentastellati provano a “mettere la freccia” per sorpassare Forza Italia e il 1 giugno si presentano a Mignano Montelungo per incontrare sindaco e vicesindaco e per fare il punto della situazione. Ma l’incontro, a cui partecipano lo stesso Federico e il

uno straccio di progetto, l’unico dato certo è che il governo è pronto a finanziare soltanto una parte di questa infrastruttura: 5,6 chilometri, meno della metà dell’intero tracciato, al costo di 100 milioni. Quale parte? E per i restanti 8 chilometri per i quali, facendo le debite proporzioni, servirebbe una somma doppia (almeno 200 milioni)? Ma la domanda delle domande è: quanto tempo ci vorrà per vederla realizzata? Se si considera che per realizzare la variante esterna inaugurata nel 2008, che non prevede tratti in galleria, si sono impiegati 21 anni, c’è poco da essere ottimisti...

LA BRETELLA NON S’HA DA FARE...

Mentre la febbre della superstrada a quattro corsie si diffonde come un’epidemia in modo trasversale, dell’unico progetto concreto, quello definitivo della “bretella di Ceppagna”, nessuno ormai parla più. Solo la Cgil Molise prende posizione evidenziando che la “bretella” non è alternativa ma è complementare ad una eventuale nuova strada a quattro corsie. Una cosa ovvia, d’altronde. Eppure le forze politiche (e non solo) lavorano per far passare il messaggio che la “Bretella” è alternativa di volta in volta o alla defunta Auto-



Scene di traffico quotidiano su via Colonia Giulia

consigliere regionale Vittorio Nola, almeno stando al resoconto che ne fa il deputato grillino in un comunicato, serve soltanto per illustrare agli amministratori di Mignano ciò che era venuto fuori dal *question time* di marzo. Tuttavia nemmeno Federico ha le idee chiare su quale sarà la strada perché in quella occasione annuncia: “*Nelle prossime settimane incontrerò anche i vertici Anas per capire quale sarà il tracciato grazie al quale il Molise avrà accesso diretto all’autostrada A1.*”

In questa “corsa all’oro” (elettorale), in attesa delle risposte dell’ANAS sul tracciato e su tutto il resto e soprattutto aspettando che venga presentato



strada del Molise (la Termoli-San Vittore), nel frattempo degradata a “superstrada a quattro corsie” e tornata in auge all’improvviso, o al prolungamento dell’attuale variante esterna verso la Campania attraverso il traforo di Monte Cesima. Un discorso che anche dal punto di vista tecnico appare infondato. La “Bretella” avrebbe un senso

sia che si realizzi uno degli altri progetti proposti sia che, come sembra plausibile, questi progetti – come accade da venti anni ormai – continuino a restare nel mondo dei sogni. In effetti andrebbe a realizzare in tempi abbastanza ristretti una “circonvallazione”, utile soprattutto al traffico locale, con una funzione del tutto diversa da quella di una strada a scorrimento veloce quale sarebbe il collegamento con l’Autostrada del Sole.

E’ evidente che il progetto redatto nel 1982 dall’ing. Piccoli e dall’ANAS non fu pensato “per far uscire fuori dall’isolamento” il Molise, ma semplicemente per risolvere il problema, serio e drammatico, con il quale alcune generazioni di venafрани sono stati e sono costretti a vivere, senza contare i poveri automobilisti provenienti da ogni angolo dell’Italia che hanno la sventura di essere obbligati a transitare per “l’imbuto” di Venafro con tanto di bestemmie e maledizioni al seguito... Basta leggere gli atti per verificare che il presupposto di quel progetto era ben preciso: *“La realizzazione del nuovo tratto viario – si legge nel piano decennale ANAS - si è resa necessaria alla luce dell’alta densità di traffico e dell’elevato numero di incidenti”*. Questo si scriveva nel 1987. Oggi,

che è sbagliato dire che se si realizza una superstrada, qualunque sia, la “Bretella” non avrebbe senso. Basti dire che nel 2008 lo stesso condirettore dell’ANAS, Bucci, ritenne la “bretella” complementare addirittura all’Autostrada Termoli-San Vittore che all’epoca si voleva realizzare!

Ma a questo tipo di messaggio fuorviante – cioè che la “bretella” è alternativa alla strada a quattro corsie e pertanto inutile – si sono affiancate negli anni le fake news da parte degli iscritti al partito anti-bretella che imperversano sui social. Quella più ricorrente parla di 200 o addirittura 300 ettari di terreno coltivato che verrebbero inesorabilmente “sacrificati” per realizzare la “Bretella”. Una evidente falsità. 300 ettari corrispondono a 3 milioni di metri quadri. Ora, se uno avesse letto il progetto, saprebbe che il tracciato è lungo 4,345 chilometri e che la larghezza, comprese cunette ecc., sarebbe di 10,5 metri. Facendo una semplice moltiplicazione si arriverebbe alla facile conclusione che la strada e le aree laterali occuperebbero 45.622,5 metri quadrati pari a 4 ettari e mezzo di terreno. E tra l’altro il tracciato per una parte corre a ridosso di Monte San Nazaro, quindi accanto a terreni non coltivati. In più prevede una migliore



Il tracciato della “Bretella di Ceppagna”

alla luce del notevole aumento del volume del traffico, della certificata – a partire dal 2006 – situazione di inquinamento dell’aria nel Venafrano e dell’aumento della popolazione che nel frattempo vive, lavora e frequenta questa strada, del ripetersi di incidenti - anche gravi - su questa strada, questa esigenza è ancora più forte. Perciò chi chiede la realizzazione di questa arteria non chiede di portare il Molise fuori dall’isolamento (che pure è una questione importante, la quale però richiederà molti anni considerate le lungaggini burocratiche nostrane: basta guardare i tempi di realizzazione di qualsiasi grande opera costruita in Italia), ma semplicemente di portare fuori da Venafro questo traffico asfissiante che ha prodotto morti, ammalati, danni di ogni tipo. Da più parti si è fatto presente

viabilità ed un più facile accesso a molti poderi. Non a caso proprio gli agricoltori chiesero – ed ottennero – di prevedere una rotonda che, collegandosi alla viabilità esistente, garantisse un transito più agevole ai mezzi agricoli. La seconda fake news è quella secondo cui questa strada non avrebbe le caratteristiche tecniche per svolgere la funzione per cui è stata pensata. Ma nessuno dice che, secondo il progetto, la “bretella” sarebbe addirittura migliore in termini di larghezza e caratteristiche tecniche, di gran parte delle strade statali che attraversano il Molise, dalla strada che collega Isernia a Campobasso alla statale 158 che conduce verso Castel di Sangro o della stessa Bifernina.

I sostenitori del progetto della “bretella”, che fanno sempre più fatica a far sentire la loro voce, indicano motivi concreti per cui questa strada si do-

vrebbe realizzare. Innanzitutto perché esiste un progetto definitivo costato 350 mila euro di soldi pubblici che in pochi mesi l'ANAS può far diventare esecutivo. Perché realizzerebbe nel breve-medio termine una viabilità alternativa a via Colonia Giulia su cui dirottare almeno il traffico pesante, quello più inquinante e pericoloso. Perché non è alternativa ma è complementare alla strada di collegamento, se mai si dovesse realizzare, tra l'attuale Variante esterna e il tratto campano (o laziale) dell'A1. Perché ha le caratteristiche, anzi per certi aspetti è anche migliore, di quasi tutte le stra-



Altre immagini di via Colonia Giulia

de di collegamento più importanti e trafficate della regione: Bifernina, Trignina, Statale 158 ecc.. Perché contribuirebbe a diminuire il livello di inquinamento dell'aria nel centro abitato di Venafrò. Perché eliminerebbe buona parte dei pericoli per i cittadini provocati dal passaggio ogni giorno di migliaia di autoveicoli e in particolare di centinaia di mezzi pesanti. Perché rappresenterebbe un'occasione per il territorio anche dal punto di vista economico perché per qualche anno avrebbe ricadute positive in termini occupazionali e di sviluppo in una fase in cui è necessario creare opportunità di lavoro e far muovere l'economia. Perché toglierebbe dal centro della quarta città per importanza del Molise l'autentica vergogna rappresentata da un traffico ingestibile, inquinante, pericoloso che costituisce una ferita all'identità di Venafrò quale città d'arte, di cultura e di storia.

LA NECESSITA' DI RIPARTIRE

Il pallino almeno dal 2014 è in mano alla Regione e, in questo particolare momento storico, alla giunta regionale guidata dal presidente Toma e dal vicepresidente Cotugno (lo stesso che nel 2005, da sindaco di Venafrò, si impegnò a progettare la

«Bretella di Ceppagna») a cui si chiede di non commettere l'errore di pensare, come ha fatto il precedente governo regionale, che se si punta sul progetto che prevede il «traforo» di Monte Cesima è inutile realizzare la «bretella», perché si tratta di due viabilità complementari e perché la «bretella» può essere realizzata in breve tempo mentre l'altro progetto, se mai dovesse essere realizzato, prevederebbe tempi lunghissimi per una serie di motivi oggettivi. Perciò il progetto della «bretella» va ripreso aprendo subito un tavolo istituzionale con il governo nazionale e con l'ANAS per trovare i fondi necessari e per la progettazione esecutiva, tavolo a cui la Regione deve far passare l'idea della necessità di quest'opera su diversi piani: quello dei trasporti, quello della riduzione dell'inquinamento, quello della vivibilità da garantire a migliaia di cittadini che da quarant'anni aspettano una soluzione a questo problema. Perché su via Colonia Giulia oggi abitano migliaia di persone, centinaia di bambini, molti anziani che ogni giorno respirano lo smog, attraversano la strada, frequentano la scuola che affaccia su questa via, non riescono a dormire la notte per il rumore dei tir e per le vibrazioni dei palazzi al passaggio dei mezzi pesanti. E che forse meritano una vita (e una città) normale...

Antonio Sorbo



