

Giulianova. 1931, il nuovo tracciato della SS16 e il ponte sul Tordino

GIULIANOVA. FRAMMENTI DI STORIA DAGLI ARCHIVI - 42.

di Sandro Galantini*

Nell'agosto 1931 iniziavano i lavori per la costruzione del nuovo ponte stradale sul fiume Tordino. Autore del progetto era Gilberto Ortensi, nato a Pratola Peligna il 4 febbraio 1903 e appartenente a cospicua famiglia del posto, valentissimo ingegnere in forza all'A.A.S.S., l'Azienda Autonoma Statale delle Strade nata nel 1928 per essere sostituita nel '46 dall'attuale A.N.A.S. di cui proprio Ortensi, percorrendo le tappe di una brillante carriera, sarebbe divenuto nel novembre 1964 direttore generale.

Voluta da Mussolini come organismo agile ed efficiente, l'A.A.S.S. già nel 1929 presentava un piano di riordino e ricostruzione della malmessa rete viaria nazionale riguardante circa 6.000 km. di strade su un impegno finanziario di 180 milioni di lire annui. Nemmeno un anno dopo la struttura della viabilità principale risultava completamente definita. Per Giulianova, in particolare, l'A.A.S.S. aveva previsto la deviazione pedecollinare di un tratto dell'Adriatica, in base alla legge 1094 del 7 maggio 1928 elevata da strada provinciale a statale con l'assegnazione del numero 16.

Il nuovo tratto, per intenderci quello odierno compreso tra la caserma della Polizia stradale e l'incrocio con la Ss 80, sostituiva il vecchio che obbligava, in modo tortuoso, ad attraversare lo scomodo casello ferroviario (dove oggi è il sottopassaggio) percorrendo via Annunziata per raggiungere quindi il bivio attraverso il cavalcavia vicino alla chiesa di S. Maria a mare.

Insieme con il nuovo e più agile tracciato meridionale della Ss 16, l'Azienda aveva altresì voluto il nuovo ponte sul Tordino nell'ambito di un piano nazionale che prevedeva, qui come altrove, la restituzione alle FS, sulla prospettiva del raddoppio dei binari, dei viadotti ancora percorsi dalle strade parallelamente alla linea ferrata.

Entrambi gli interventi procedevano speditamente, tanto che nel 1932 il nuovo tratto della Ss 16 era già a buon punto e si stava addirittura predisponendo quanto necessario per la pavimentazione, non più ricorrendo al tradizionale macadam bensì per la prima volta al catrame.

L'ultimo atto di questo importante intervento sulla viabilità, di cui ancora oggi ci avvaliamo, era il ponte sul Tordino che, con le sue 14 arcate circolari, veniva ultimato il 20 aprile del 1933, dopo appena diciotto mesi dall'inizio dei lavori.



