

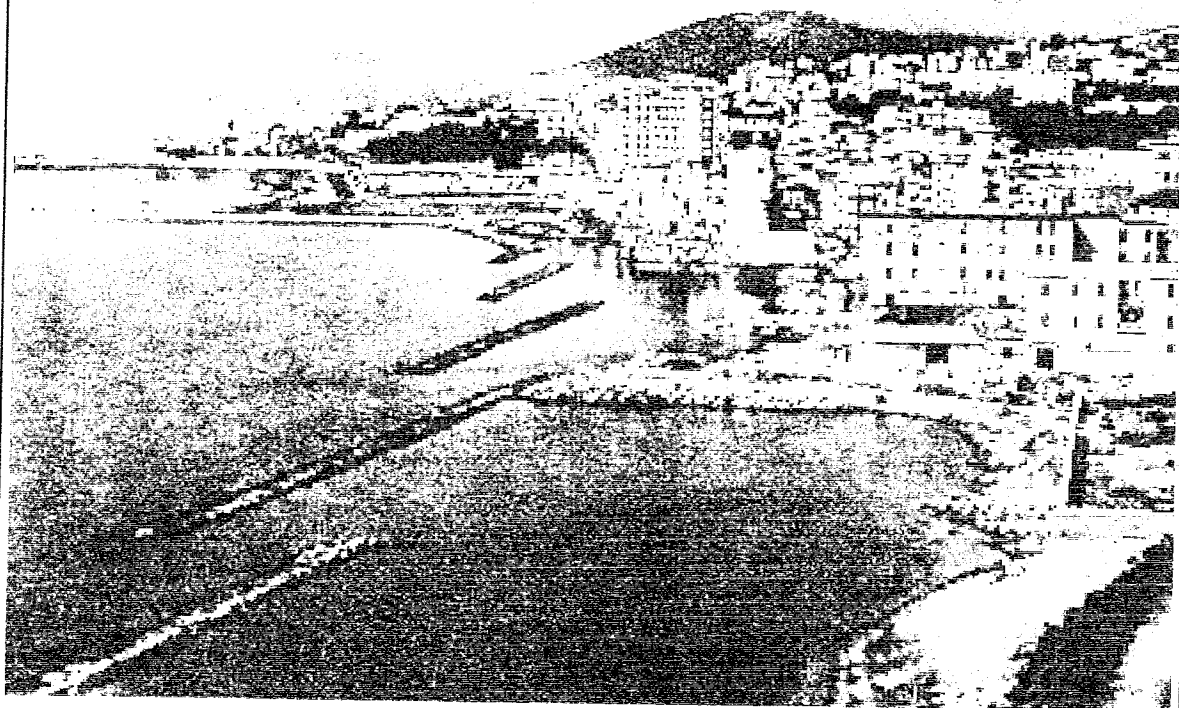
L'attraversamento di Formia

Una volta terminata la Flacca, restava il problema del suo proseguimento: poiché il tratto dalla località S. Anna (o S. Carlo) in Gaeta, dove la Flacca finiva, a Formia non era stato ancora allargato, la percorrenza subiva un vero e proprio blocco, o forti rallentamenti fino alla località Vindicio, la piccola graziosa spiaggia occidentale di Formia. Anche C. Podestà ebbe a commentare: "E' forse il [tratto] meno felice dell'intera Litoranea, non per deficienze progettuali o di realizzazione, ma per la pressione - già fin d'ora evidente [nel 1958, *ndr*] che l'abitato di Gaeta nel suo espandersi tendè ad esercitare sulla strada..." (1). In realtà, nel prosieguo del tempo non fu tanto la pressione abitativa a creare problemi, quanto l'insediamento industriale e la presenza della raffineria di petroli di Arzano, cui si sovrappose, dagli anni Novanta, l'apertura del porto commerciale, sicché su quel tratto si creano, specie d'estate, quando si aggiunge anche il traffico turistico, frequenti momenti di crisi. In effetti, il tratto Gaeta-Formia non era parte della Flacca, ma nasceva come "diramazione Formia-Gaeta" dell'Appia, cui, dalla Canzatora a Formia, fu dato il nome di "Litoranea". Essa era un "tracciato autonomo" che al momento in cui, nel febbraio 1958, veniva inaugurata la Flacca, era in fase di realizzazione, su progetto originario di Maresca, dopo la morte del quale erano intervenuti, come si è detto, gli ingegneri Bellante e Carollo. Non fu un percorso facile da affrontare per diversi motivi: le soluzioni tecniche da adottare, i problemi di compatibilità con l'ambiente, l'impatto che avrebbe avuto sia con la struttura urbana che con proprietà storiche, spesso appartenenti a famiglie importanti, che non accolsero a braccia aperte l'idea di vedersi tagliare (anche con un imponente rilevato) le proprietà, escluderle dai grandi agrumeti, separarle dal rapporto diretto col mare. La zona, inoltre, era interessata dalla presenza di importanti preesistenze di epoca romana, in parte emerse, in parte coperte dai giardini e dalla terra sulla quale erano stati impiantati. Ricorda Grassini che "di tutta l'opera [la Flacca], l'attraversamento di Formia è quello che ha richiesto (unitamente al tronco centrale dove si hanno gli ambienti a picco sul mare) più studio; ed alle sue possibili soluzioni il Prof. Maresca ebbe a dare, anche per le opposizioni che sorgevano, più attenta considerazione": che è un modo elegante per sintetizzare alcuni anni di aspra polemica ed anche di contrapposizioni (2). Lo stesso Grassini così rievoca il dibattito che precedette la scelta finale: "Qualcuno avrebbe desiderato che si effettuasse tutto un nuovo tracciato dell'Appia a monte della ferrovia: ma questa soluzione non si è potuta attuare sia per la spesa (occorreano 800 milioni)



Una immagine dell'area della Villa comunale di Formia che fu al centro di molte discussioni, nel corso della costruzione della Litoranea.

sia per non tagliar fuori l'abitato [di Formia], che ha notevole valore turistico, dalle linee del traffico, sia inoltre per la difficoltà di rialzarsi notevolmente. Si è per altro avuto cura con la soluzione adottata, impropriamente detta litoranea, di non turbare l'insieme balneare e si è mantenuta la strada arretrata dovunque vi è spiaggia. E poiché si attraversano zone nelle quali si hanno superbi resti di ville imperiali (e la incomparabile visione di un quieto porticciolo borbonico, regale, oggi totalmente celato perchè inaccessibile) [il porticciolo Caposele, *ndr*], si è creata una strada parco, le cui aree circostanti sono espropriate e mantenute a verde così da valorizzare i notevoli ninfei già noti. Solo sul fianco del piccolo porto nuovo la strada si affaccia sul mare, e si inserisce poi a fiocco nell'Appia dopo aver superato la stretta via dell'abitato più vivo, là dove le rovine hanno creato, sul mare, un gran largo. Questo secondo tronco, di appena km



La costa di Formia antistante la Torre di Mola, oggi percorsa dal viadotto sul mare.

3,300, costa 280 milioni secondo l'appalto in corso, inclusa la costosa creazione del parco archeologico, il che significa che il costo, da 68 milioni/km riferito ai soli lavori si eleva un po'" (3). Grassini parla a progetto in corso di realizzazione: in verità la pacatezza del racconto omette le tormentate vicende e le dure polemiche che accompagnarono la costruzione di quel tratto. E anche che il parco archeologico rimase una aspirazione insoddisfatta (in proposito si rinvia al saggio di N. Cassieri, in questo stesso volume, *"Storia di una strada litoranea e di un parco archeologico perduto"*). Il primo tronco di Formia - dalla Canzatora - venne iniziato il 10 febbraio 1958, due giorni dopo l'inaugurazione della Flacca, e costò 212 milioni. Il collegamento da Largo Paone fino all'Appia costò oltre 300 milioni. In effetti, la costruzione della Litoranea a mare comportava non solo i problemi propri di una strada nuova che deve attraversare un

aggregato urbano avente diverse stratificazioni residenziali, e tra esse numerose di età romana, ma anche l'esame dei problemi legati all'erosione marina: questi si erano già manifestati alla fine degli anni Trenta del Novecento, quando erano state poste a mare le prime scogliere a levante, a protezione della villa reale e di parte di Mola.

Una delle scogliere fu posta, nel 1937, davanti a Villa Guia, uno degli edifici della residenza reale, e fu, di conseguenza, battezzata la "scogliera della regina".

Il problema di difendere l'opera a terra si ripropose con la costruzione del viadotto da Largo Paone all'Appia (4). Formia, dunque, si trovò a dover affrontare soluzioni complesse, che sembravano non offrire alternative: la più economica possibilità di attraversamento era il percorso che avrebbe tagliato gli splendidi giardini di agrumi retrostanti Vindicio e l'ampia e storica Villa Caposele, per poi costeggiare il mare di Sarinola all'altezza del Porto Nuovo e proseguire in direzione est. Era una prospettiva paesisticamente ma anche funzionalmente assai impegnativa, a fronte della quale c'era una alternativa molto più costosa, come ricordava Grassini: spostare a monte il tracciato, rispolverando l'idea di una strada che corresse lungo le pendici degli Aurunci che fanno da spalliera a Formia. La "pedemontana" di Formia appartiene ancora oggi, a distanza di oltre mezzo secolo da quegli avvenimenti, al novero delle grandi idee inattuate: all'epoca fu il banco di prova di una contrapposizione tra chi accettava i vantaggi immediati di una "litoranea", e chi vedeva in essa un carico di pericoli (che gli anni avrebbero dimostrato reali) e forte impatto, e tentava, perciò, di evitarli trasferendo tutto il traffico fuori dell'angusto spazio tra piede di monte e mare. A leggere gli atti che portarono alla realizzazione del tracciato litoraneo, ci si imbatte in motivazioni che sono sicuramente confliggenti con la visione attuale dei rapporti tra strada e paesaggio (5), ma che all'epoca apparivano plausibili, e che venivano arricchite da ulteriori e peculiari ragioni (si ricordi l'intervento dell'assessore formiano Ottavio Zangrillo in sede di discussione al Consiglio provinciale: v. il capitolo *"Le strade del dopoguerra"*, nota 3).

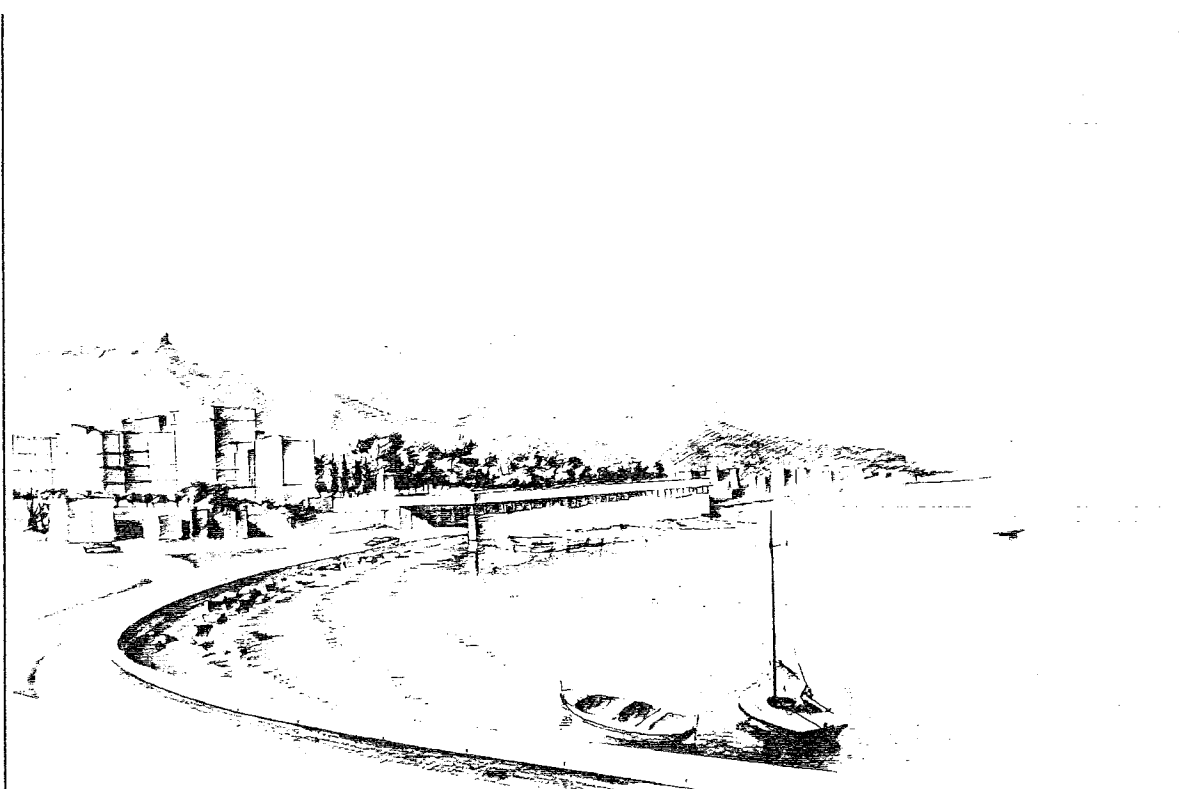
Gli argomenti che il progettista ingegnere Maresca aveva posto a fondamento della sua scelta "costiera" partivano dal presupposto che "la statale Appia, nel suo attraversamento cittadino, nasconde gli aspetti più peculiari della Città che possano interessare il forestiero dal punto di vista paesistico e panoramico" (6), per cui, mentre la parte iniziale, arretrando rispetto alla linea di costa, avrebbe consentito di "scoprire le bellezze meravigliose della storica Villa Rubino (7) e di dominare dall'alto un angolo veramente paradisiaco del porto dei Principi di Caposele", la soluzione litoranea adottata nella parte propriamente urbana avrebbe, invece, consentito "al turista di ammirare le bellezze incantevoli del golfo sino all'innesto, attraverso la nuova Piazza del Mercato, alla attuale Appia-Via Duchi d'Aosta". Si ribadiva - come aveva detto Ottavio Zangrillo in Consiglio provinciale - che questa

soluzione avrebbe comportato l'auspicato "alleggerimento dei vincoli panoramici, che attualmente limitano le costruzioni sulla centrale via Vitruvio", convincendo la Soprintendenza ai Monumenti, all'epoca competente, ad adottare criteri più generosi. Era, questo, un rovesciamento degli intenti che avevano guidato, ad inizio Novecento, la costruzione della cosiddetta "via Nuova", ossia la via Vitruvio: destinata a collegare i borghi di Mola e di Castellone, essa era stata accompagnata dalla costruzione di bei palazzi d'epoca, ma tutti rigorosamente e sdegnosamente orientati verso l'interno, quasi rifiutassero il mare e la sua visione. I nuovi intenti, invece, si trovavano a dover risolvere alcuni non secondari problemi di compatibilità con le preesistenze edilizie e culturali: la messa in pericolo di resti di residenze romane a Villa Peschillo, Villa Caracciolo, Villa Colagrosso; il taglio di una parte dei giardini di quella Villa Rubino che pure si voleva valorizzare con la strada; il taglio del c. d. muro di Nerva, un bel muro forte e integro che scendeva fino al mare delle "grotte di S. Erasmo"; villa Di Fava, l'area portuale con i resti delle grandi vasche ittiche che raggiungevano il piede della Villa Comunale Umberto I, la stessa Villa Comunale, di cui si prefigurò un possibile taglio per far posto alla strada. La polemica che divise l'opinione pubblica a Formia fu vivacissima (ci fu polemica anche tra Soprintendenza archeologica e Cassa per il Mezzogiorno: vedi il già ricordato saggio di Nicoletta Cassieri *"Storia di una strada litoranea"*, ecc.): a chi sosteneva l'idea della "pedemontana", si opponeva chi accoglieva con favore l'idea della "litoranea".

I nemici della seconda soluzione la definivano "la strada più antituristicamente che si possa dare a Formia" (8), e si ricordava che il piano di ricostruzione disegnato da Gustavo Giovannoni (era stato addirittura esposto in una mostra di piani regolatori internazionali svoltasi a Liegi, in Belgio) prevedeva che il mare fosse accompagnato da una "passeggiata archeologica" che non alterasse le condizioni urbane, e preservasse quelle artistiche e paesistiche, evitando "il fremito del transito moderno attraverso zone di alto interesse storico ed archeologico" (9). Assai minori preoccupazioni per i possibili danni ai beni archeologici mostrava una serie di articoli apparsi su alcuni giornali: vi si denunciava che i resti di cui si temeva la distruzione "giacciono ora quasi misteriosi, per lo più inaccessibili e sconosciuti" (10), e si sosteneva che "la nuova opera segnerà una tappa dell'auspicato progresso cittadino". Il 18 gennaio 1954 la Provincia - dopo che il Consiglio provinciale ebbe approvato il tronco di Formia con 1 solo voto contrario sui 22 consiglieri chiamati ad esprimersi, e per una prima spesa prevista di 250 milioni di lire, oltre a 10 milioni necessari per collegare la nuova Litoranea a piazza Mattei - procedette all'appalto dei lavori, di cui risultò vincitrice la ditta Bernardi e Censi di Cisterna. I lavori, però, non poterono essere iniziati, anche perché la polemica ebbe un improvviso rinfocolamento quando, nel corso di quell'estate, a giugno, il Consiglio

Superiore delle Antichità e Belle Arti a sezioni riunite, su relazione della Soprintendenza alle Antichità, si pronunciò negativamente sulla soluzione progettuale, rifiutando il nulla-osta, nel timore che i beni archeologici potessero essere danneggiati e quelli paesistici alterati irrimediabilmente a causa della inevitabile separazione "dell'agglomerato cittadino dal mare" (11). A questa polemica la maggioranza democristiana del Consiglio comunale rispose prendendo decisamente le parti della tesi favorevole alla litoranea: il 14 luglio, il consesso cittadino si riuniva, e su proposta della Democrazia cristiana, sospendeva, col voto contrario della minoranza, la riunione in segno di protesta "per le manovre ostruzionistiche contro la realizzazione della importante strada di attraversamento di Formia". Malgrado l'appalto, difatti, i lavori di cantiere, appena iniziati, si erano fermati, e mentre non mancava chi gettava nuova benzina sul fuoco, accusando la politica di aver voluto forzare la mano aggiudicando l'appalto di un progetto che era ancora privo di tutte le autorizzazioni previste dalla legge, la maggioranza diretta dal sindaco dc Pasquale Gallinaro lamentava i pericoli del mancato decongestionamento di via Vitruvio e della mancata collocazione a lavoro di molti operai, cosa che avrebbe consentito di trovare parziale soluzione "all'angoscioso problema sociale della disoccupazione". La polemica investì anche il Governo: dopo un sopralluogo eseguito ai primi di agosto dal vice presidente del Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti, il professor Guglielmo De Angelis d'Ossat, lo stesso ministro della Pubblica Istruzione, il liberale Gaetano Martino, decise di venire a Formia il 13 agosto 1954, per rendersi conto di persona delle cose, ed anche per un gesto di omaggio politico: incontrò, difatti, l'onorevole Roberto Cantalupo, del Partito monarchico, che aveva presentato una interpellanza alla Camera. Martino ebbe a confermare il veto del Consiglio Superiore, riproponendo l'alternativa della pedemontana (12).

Lo stesso architetto Marcello Piacentini, l'accademico che aveva lungamente impersonato l'architettura ufficiale fascista, e che aveva una villa a Formia, sostenne le soluzioni del piano Giovannoni e la tesi "pedemontana", per la quale si era schierato il Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti. A questo flusso di autorevoli prese di posizione si era aggiunto anche l'Istituto Nazionale di Urbanistica: a luglio del 1954, esso aveva inviato alla Cassa e al Ministero della P.I. una nota a firma del suo presidente, l'architetto De Paoli, che, nel condividere il parere del massimo organo consultivo del Ministero, si augurava "una soluzione che salvaguardi la zona archeologica e che inquadri il problema del traffico in una visione urbanistica completa di tutti i problemi della città", auspicando che si evitassero "iniziative affrettate" (13). Poi la polemica si affievolì, ma parve nuovamente incattivirsi quando emerse la voce che il progetto prevedeva il taglio di alcuni metri della balconata della Villa comunale, togliendole parte del suo affaccio sul mare e minacciando l'integrità dei sottostanti criptoportici romani.

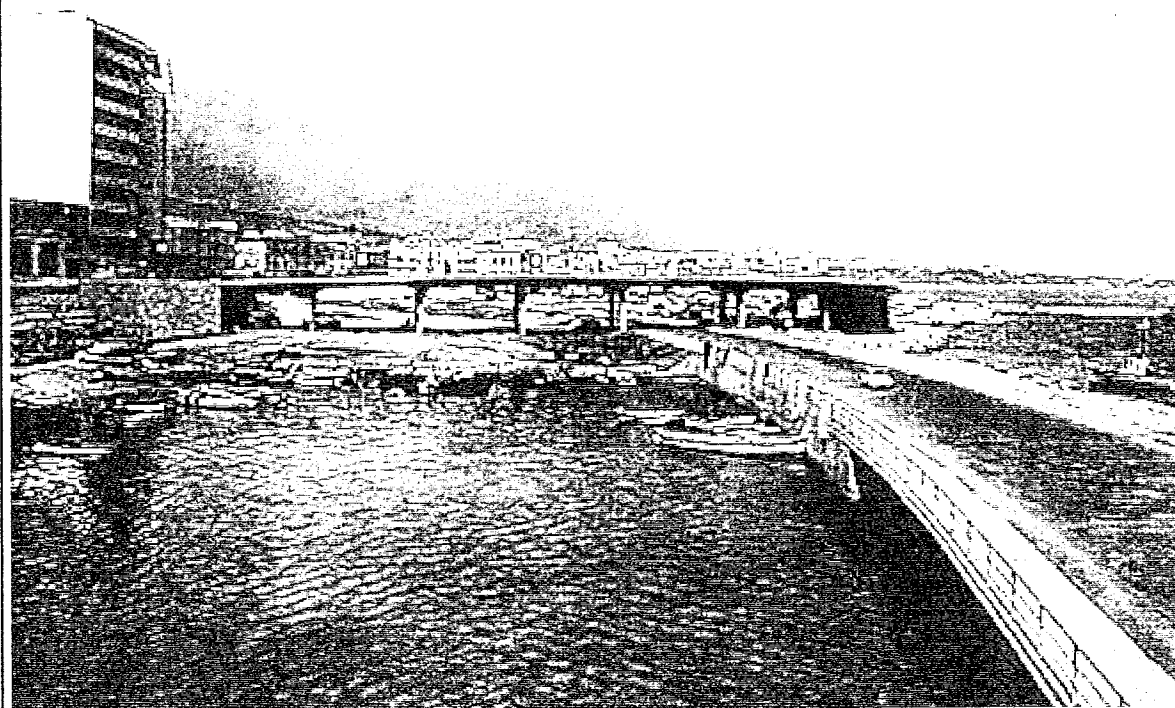


Un disegno dei progettisti che "descrive" una delle soluzioni proposte per passare alla base la Villa comunale: un percorso in una galleria aperta, che venne però rigettato. La soluzione adottata prevedeva un passaggio su pilastri che scavalcano in parte le piscine romane immerse nell'area del porto.

Il disorientamento è confermato da una lettera che il Sindaco Gallinaro firmò il 24 novembre 1954 (14), chiedendo alla Provincia "una copia del progetto esecutivo della strada Litoranea", e dalla risposta ricevuta (il 25 gennaio 1955), che conteneva "la sola planimetria di tale strada", come lo stesso Gallinaro ebbe a lamentare con una ulteriore lettera di replica del 31 gennaio 1955 (15), lo stesso sindaco di Formia riepilogava quel che appariva dalla lettura dei documenti di progetto che gli erano stati forniti, e cioè: che "via Marina o Costa" sarebbe stata superata con "un ponte che sembra comporti l'abbassamento del livello stradale di detta via di oltre un metro"; e che la Villa comunale avrebbe subito "un taglio": tale circostanza, obiettava Gallinaro "viene a cambiare completamente la fisionomia a buona parte dell'estetica della Villa e principalmente alla parte più bella e più panoramica, cioè quella a mare". A quanto pare, quella soluzione non era mai stata chiaramente prospettata al Comune, per cui il Comune sollecitava una

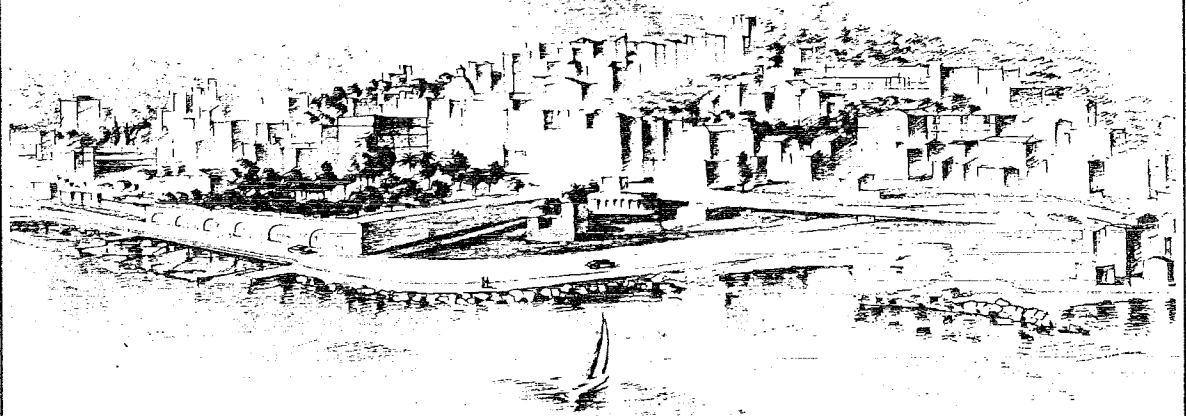
variante al progetto (che Gallinaro afferma essere stata condivisa anche dal Soprintendente ai Monumenti Gullini in sede di Commissione edilizia comunale, con verbale n. 8 del 14 gennaio 1955) che prevedesse "un ponte sulle attuali Piscine Romane purché ne sia salvata l'integrità". In accoglimento di questa richiesta, qualche mese dopo, la Provincia trasmetteva alla Cassa per il Mezzogiorno un progetto di variante che riguardava il tratto antistante la Villa comunale: ne era autore l'ingegnere Erno Bellante. Prevedeva "lavori di formazione del corpo stradale su fondale marino di circa 2 m., opere di colmata tra il Largo Paone e la nuova sede stradale, opere di completamento e protezione delle piscine romane e lavori vari di pavimentazione e di costruzione di una scogliera a mare", per una spesa di L. 71.900.000 (alla quale andava detratto il già previsto finanziamento di 48 milioni, per cui la differenza in più da finanziare era di L. 23.900.000). Ma nasceva un problema di affidamento, perché la ditta Bernardi e Censi, che si era aggiudicato l'appalto col primo progetto ora da modificare, non aveva accettato i nuovi prezzi. Tra il rischio di rescissione del contratto e il pagamento dei danni, con l'incognita di un nuovo appalto e dei tempi che sarebbero occorsi, alla fine si decise che tanto valeva accettare la proposta della Bernardi e Censi, che comportava una differenza di prezzo di poco superiore ai 3 milioni di lire (16). La tensione nata dal progettato e avversato taglio della Villa si placò.

A dicembre, la Pro Loco di Formia indisse una riunione in Comune, cui intervennero anche rappresentanti della Cassa per il Mezzogiorno e della Bernardi e Censi: lo scongiurato taglio portò ad accettare il progetto di percorrere il piede della Villa sul lato mare con una strada a vista, che avrebbe parzialmente sovrappassato, senza danneggiarle, le piscine romane (17). Il progetto riportò poi l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta del 27 luglio 1955 (una ulteriore variante per raccordare via Vitruvio e il porto costò altri 20.270.570 lire). Non potevano, invece, essere evitati diversi altri problemi: il taglio del muro di Nerva, l'attraversamento della Villa Rubino, il cui monumentale ingresso veniva drammaticamente separato ed isolato dalla restante proprietà, restandone un moncherino inutilizzato; il passaggio sui sottostanti agrumeti della Marina: ma l'anno di discussioni e di lacerazioni si concludeva con una riacquistata, apparente serenità (18), rotta dalla notizia della morte dell'ingegnere Gastone Maresca. Fu questa una perdita per la scienza stradale, ma anche per Formia, che dal genio di Maresca poteva, forse, attendersi soluzioni più generose di quelle che furono poi attuate. Ma i problemi improvvisamente si riaccessero, drammaticamente, quando, il 3 ottobre 1956, vale a dire l'anno dopo, si riunirono d'urgenza presso la sede comunale i rappresentanti dei partiti politici locali (19): la riunione denunciò un'inattesa novità, ossia "che i lavori di demolizione delle piscine romane, prospicienti la Villa comunale, vengono eseguiti in palese contrasto con quanto, in ripetute occasioni, è stato assicurato dalle Autorità competenti". Da qui un grido di allarme e una pressante



Il passaggio su pilastri che corre sul mare sotto la Villa comunale: questo è il tratto della piccola darsena della Quercia. Sullo sfondo il discusso Ponte Tallini.

richiesta: si sospendano i lavori, “onde evitare uno scempio di una pregevole opera d’arte” (20). La Provincia, che era già stata destinataria della richiesta, senza apparentemente aver dato segnali di reazione, veniva nuovamente invitata a interrompere i lavori, e l’invito era motivato dal timore che “il persistere di tale atteggiamento negativo (...) potrebbe inasprire gli animi della popolazione già tesi, [...] e sfociare in un turbamento dell’ordine pubblico”. Per scongiurare tale rischio, i partiti invitavano il Sindaco “ad adottare immediata ordinanza di sospensione”. Il verbale di quella riunione, qui sintetizzato, veniva inviato oltre che alla Stazione Carabinieri, anche alle autorità locali e provinciali di Ps, alla Cassa, alla Provincia e all’Ept di Latina. Il Prefetto, comprensibilmente preoccupato, il 4 ottobre interessava con un telegramma la Provincia, chiedendole di “promuovere solleciti



Il disegno di un'altra soluzione poi abbandonata: il collegamento tra la Litoranea, a Largo Domenico Paone, e l'Appia attraverso un raccordo che avrebbe immesso la Litoranea in piena area urbana nel quartiere di Mola. Fu, invece, attuata la soluzione di un viadotto sul mare che inizia a Largo Paone e finisce in Largo Risorgimento, sull'Appia.

opportuni interventi". L'8 ottobre il Comune scriveva una raccomandata-espresso (era il massimo della celerità che le poste all'epoca assicuravano) alla Soprintendenza alle Antichità di Roma I: è una lettera che denunciava una sconcertante constatazione: non sarebbero stati rispettati gli accordi presi per sovrappassare e salvaguardare le piscine romane, mentre i lavori procedevano tenendo all'oscuro il Comune (21). Formia chiedeva, perciò, di vedere i progetti esecutivi e il presidente della Provincia, Gaetano Loffredo, rispondeva l'11 ottobre 1956 gettando acqua sul fuoco: "Dalle planimetrie si rileva come è stata concordata d'intesa con la Soprintendenza alle Antichità e agli altri Organi tecnici (...) la soluzione inerente l'attraversamento della piscina, che appare idonea e particolarmente

atta a porre in evidenza i resti archeologici di alto interesse storico". E spiegava: "Infatti è previsto uno sbalzo con due prolungamenti laterali che praticamente offrono la possibilità ai visitatori di avere una visione completa dei resti archeologici che non subiscono alcuna menomazione dal terrapieno in costruzione a ridosso del muro di sostegno della Villa, su cui è prevista la sede di scorrimento della nuova strada". Nell'occasione Loffredo ricordava anche che per il vicino porticciolo pescatori - a ridosso dell'allora ristorante "La Quercia" - si escludeva il tombinamento e si assicurava il suo sovrappassaggio con ponticelli che non avrebbero impedito alla piccola pesca che vi trovava alloggio di continuare a farvi base. Era anche l'occasione per fare una puntualizzazione generale delle soluzioni adottate anche in altre aree, come per la Villa Rubino, e il muro di Nerva. Ma era anche l'ammissione che il Comune non era stato completamente coinvolto nelle delicate decisioni. La discussione sulle piscine - che era nata, dunque, da un fraintendimento, ma che denunciava come i nervi fossero tesi - si concludeva con le rassicurazioni del Direttore generale della Cassa al Sindaco di Formia circa la perfetta coerenza del progetto in esecuzione con quanto convenuto soprattutto con la Soprintendenza archeologica (22).

Superati i diversi problemi del tratto fino alla Villa comunale, l'impegno tecnico e finanziario maggiore fu assorbito dal terzo tratto, che avrebbe dovuto collegare Largo Paone all'Appia, in prossimità della Stazione Carabinieri. Presentava una lunghezza di km 1,006, per una spesa a base d'asta di 288 milioni, per un totale di 315 milioni di lire ammesse in istruttoria (queste cifre spiegano com'era cambiata la scena finanziaria, solo che le si raffronti con quelle occorse per aprire le 4 gallerie a ovest di Gaeta).

Una Delegazione speciale della Cassa per il Mezzogiorno illustrò, il 20 aprile 1960, al Consiglio Superiore dei LL.PP. il progetto redatto dall'ingegnere Giuseppe Carollo. Era il progetto che avrebbe consentito il completamento della variante della SS 7 Appia tra il km 105 (Terracina) e il km 142,200 (Formia), evitando, con un passaggio sul mare, l'aggregato di Mola. Senza quel tratto, i primi due avrebbero creato solo problemi perché, come ammetteva la Cassa, il traffico sarebbe dovuto sfociare "dentro quella parte del centro abitato nel quale esistono le scuole elementari, quelle di avviamento professionale, alcune chiese e diversi complessi industriali ed edifici pubblici, non che il mercato" (23).

Il progetto, infatti, prevedeva la prosecuzione a mare della litoranea, come "strada di scorrimento" su un ponte che si sarebbe mantenuto a 50 metri dalla Torre di Mola, secondo le prescrizioni della Soprintendenza ai Monumenti del Lazio, "fino al piazzale Risorgimento, dove si innesta all'Appia con un fiocco a sedi sfalsate". La larghezza sarebbe stata di m. 10,50, oltre a banchine di m. 2, mentre "nei punti estremi del tronco, interessati dai raccordi, la carreggiata si scinde in due, ciascuna di m. 7,50, con interposta un'isola spartitraffico la cui massima larghezza è di 3 metri". Il mare sarebbe stato percorso

su un ponte a 12 luci, ciascuna di m. 7, sorretto da pile parte a mare e parte sull'arenile, a 9 luci di m. 23 ciascuna (24). A questo progetto si era giunti, dice Grassini, dopo "un poliennale esame" eseguito tra tutti gli enti e Istituti interessati. Anche questi lavori venivano affidati in concessione all'Amministrazione provinciale di Latina.

L'8 novembre 1961 il Presidente della Provincia, Antonio Caradonna, firmava con la Ditta Ales di Roma, l'aggiudicazione dell'appalto per un importo di L. 202.352.918 (25).

L'intero attraversamento di Formia, in definitiva, comportò molte discussioni e lunghi lavori. Esso era stato diviso in tre tratti: il primo, dalla Canzatora all'incrocio con la strada per il porto Nuovo presso la Villa comunale; il secondo interessava la Villa comunale fino a Largo Paone; il terzo avrebbe congiunto Largo Paone all'Appia. La Provincia dovette anche acquistare dal Demanio marittimo un'area a servizio del tracciato stradale (26.150 mq e spazio acqueo, per Lire 59 mila). Il Comune di Formia chiese una serie di varianti migliorative, allo scopo di raccordare la strada al tessuto urbano. Ci fu prima la richiesta di allaccio con piazza Mattei e la sistemazione di questo spazio. Poi il 10 aprile 1957 (nota n. 6196), il sindaco di Formia Bruno Zauli chiese la "sistemazione definitiva della intera piazza San Giovanni, sita lungo la via Duchi d'Aosta (traversa interna della Nazionale Appia)". La Provincia predispose una stima dei lavori in data 20 maggio 1957, e la maggiore spesa fu di L. 2.497.000: I lavori furono poi eseguiti, su autorizzazione del 13 giugno, dalla ditta Giovanni Papa di Itri. Un'altra spesa per L. 2.498.000 (cui si aggiunsero 1.960.000 lire di perizie di variante) era già stata autorizzata il 7 febbraio 1956, con delibera n. 42, e i lavori erano stati eseguiti dalla Impresa Celestino Levatesi di Roma. Un ulteriore intervento per lire 7.677.000 fu fatto nel gennaio 1958 (26) per affrontare oneri imprevisti per lavori di sistemazione del fiocco di allaccio della Litoranea di Formia con la diramazione Formia-Gaeta della SS 7 Appia, all'altezza dell'incrocio della Canzatora (i lavori furono eseguiti dall'Impresa Bernardi & Censi). Il 13 novembre 1958 veniva stanziata con perizia di variante una ulteriore somma di 30 milioni (deliberazione n. 339/BG) e una quinta sistemazione fu chiesta per piazza della Vittoria: il progetto fu redatto dall'architetto Eugenio Maria Rossi, d'intesa con la Soprintendenza alle Antichità del Lazio, ma stavolta la Cassa ne autorizzò uno diverso, su indicazione del Direttore dei lavori Carollo, e questa decisione suscitò la reazione e la protesta di Rossi (lettera del 22.7.1959). Altri problemi sorsero a causa della impossibilità di attraversare a raso tutte le proprietà, il che comportò piccole ma costose opere locali di sistemazione degli accessi (27). E, a lavori compiuti, ci fu una fastidiosa scia di esposti e lamentele per muretti, danni veri o presunti subiti, brillamento di mine per scavi, scolli di acque, interruzioni di accessi, apertura di fondi, costruzione di nuovi cancelli.

In complesso, secondo Grassini, come già ricordato sopra, l'attraversamento di Formia ebbe un costo medio superiore a quello della Flacca. Egli, come si è già accennato, spiegò:

“Qualcuno avrebbe desiderato che si effettuasse tutto un nuovo tracciato dell'Appia a monte della ferrovia: ma questa soluzione non si è potuta attuare sia per la spesa (occorrevano 800 milioni) sia per non tagliar fuori l'abitato... (...).

“Si è per altro avuto cura con la soluzione adottata, impropriamente detta litoranea, di non turbare l'insieme balneare e si è mantenuta la strada arretrata dovunque vi è spiaggia. E poiché si attraversano zone nelle quali si hanno superbi resti di ville imperiali (e la incomparabile visione di un quieto porticciolo borbonico, regale, oggi totalmente celato perchè inaccessibile), si è creata una strada parco, le cui aree circostanti sono espropriate e mantenute a verde così da valorizzare i notevoli ninfei già noti”.

“Solo sul fianco del piccolo porto nuovo la strada si affaccia sul mare, e si inserisce poi a fiocco nell'Appia dopo aver superato la stretta via dell'abitato più vivo, là dove le rovine hanno creato, sul mare, un gran largo. Questo secondo tronco, di appena km 3,300, costa 280 milioni secondo l'appalto in corso, inclusa la costosa creazione del parco archeologico, il che significa che il costo, da 68 milioni/km riferito ai soli lavori si eleva un po'” (28).