

2. Imbocchi Est La Maddalena



3. Abbattimento diaframma La Maddalena

tivi inter-regionali. A "condurre il gioco", la società Quadrilatero Marche Umbria presieduta da Gaetano Galia (oggi partecipata dall'Anas e da una serie di enti territoriali) che ha aggiudicato le gare per l'affidamento a Contraente Generale relative a due maxilotti rispettivamente a Val di Chienti SCpA (Maxilotto 1) e DIRPA (Maxilotto 2).

I suoi obiettivi: realizzare la nuova rete e allo stesso tempo gestire un Piano di Area Vasta (PAV) con cui garantire i ricavi da cattura del valore (da Comuni, Camere di Commercio e dalle cosiddette Aree Leader, ovvero gli insediamenti produttivi). Attualmente sono aperti i cantieri del primo maxilotto, mentre il secondo è a un livello avanzato di progettazione. Uno dei tratti tecnicamente più significativi del tracciato, lungo la direttrice Foligno-Civitanova Marche, è per il 60% circa delle opere in galleria (tra i tunnel anche La Maddalena) ed è stato progettato secondo le specifiche del Testo unico delle costruzioni al fine della sicurezza antisismica e tenendo conto delle nuove Linee guida Anas. ■

Bibliografia Le Strade

- Alberto Milotti, Noemi Patumi, Lanfranco Senn, *La "cattura del valore" nel caso del Quadrilatero Marche-Umbria*, Le Strade 11/2007, pagg. 64-67
- Luca Cedrone, Alessandro Micheli, Antonio Valenti, *Il sottosuolo per la sostenibilità delle infrastrutture stradali*, Le Strade 7-8/2008, pagg. 114-120

Dati tecnici

La "Quadrilatero SpA"

Costituita nel 2003 (Anas 51%, Sviluppo Italia 49%) la Società Quadrilatero Marche Umbria SpA (oggi Anas 75,5%, Regione Marche 10%, Regione Umbria 7%, Provincia di Macerata 5%, Camera di Commercio Macerata 2,5%) è soggetto attuatore unico del Progetto Quadrilatero Marche Umbria, tra le opere strategiche della Legge Obiettivo ("Asse viario Marche-Umbria/Quadrilatero di penetrazione interno e pedemontano").

L'INTERVENTO

Completamento e adeguamento a quattro corsie dell'asse Foligno-Civitanova Marche (SS 77) e dell'asse Perugia-Ancona (SS 76 e SS 318), realizzazione della Pedemontana delle Marche a due corsie (da Fabriano a Muccia-Sfercia) e di viabilità di raccordo in Umbria e Marche. Lunghezza complessiva: circa 158 km. Fine lavori prevista nel 2013.

I MAXILOTTI

Maxilotto 1 (Contraente Generale Società di Progetto Val di Chienti SCpA - Strabag, CMC, Grandi Lavori Fincosit, gara aggiudicata il 22 dicembre 2005)

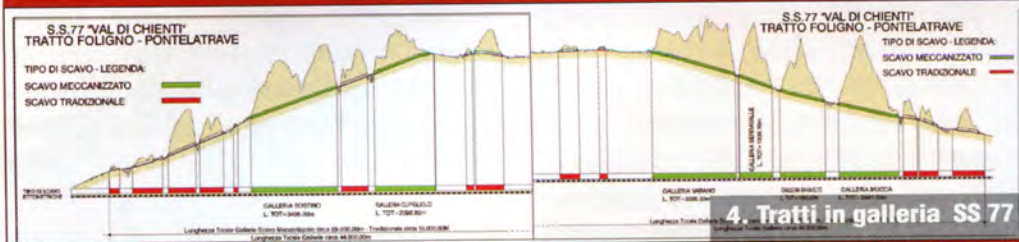
- SS 77 Val di Chienti tratto Foligno-Collesentino

- SS 76 Val d'Esino tratti Fossato di Vico, Cancelli e Albacina, Serra San Quirico (completamento a quattro corsie)
- SS 318 di Valfabbrica tratti Pianello-Valfabbrica (completamento 4 corsie)
- Pedemontana delle Marche tratto Fabriano-Muccia/Sfercia.

AGGIORNAMENTO PROGETTI E CANTIERI

Maxilotto 1. Da aprile 2007 sono aperti i cantieri del sublotto 1.1 SS 77 Collesentino - Pontelatrate (2,7 km); avviata la progettazione esecutiva del restante tratto Foligno-Pontelatrate con apertura cantieri prevista nella primavera 2009. Il Maxilotto 1 da solo prevede circa 42 km di gallerie: una scelta compiuta per preservare il paesaggio in una zona appenninica di rilevante pregio ambientale.

Maxilotto 2. L'1 dicembre la Giunta delle Marche ha dato il via libera ai lavori sulla SS 76. Sul fronte della direttrice Perugia-Ancona, invece, i progetti esecutivi sono stati approvati dal CdA. L'avvio dei lavori avverrà a breve lungo la SS 318 per la realizzazione del tratto Pianello-Valfabbrica (esecutivo approvato il 13 ottobre 2008) e seguirà sulla SS 76 tra Serra San Quirico-Albacina e Cancelli-Fossato di Vico.



4. Tratti in galleria SS 77

(completamento a quattro corsie)

- SS 78 Val di Piastra tratto Sforzacosta-Sarnano
- SS 3 Flaminia tratto Foligno-Pontecentesimo
- Allacci SS 77 a SS 16 (Civitanova Marche) e a SS 3 (Foligno).

Maxilotto 2 (Contraente Generale Società di Progetto DIRPA Direttrice Perugia-Ancona e Pedemontana delle Marche SCaRL - Consorzio Stabile Opere e Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione-Toto-Consorzio Stabile Ergon Engineering and Contracting)

PARTICOLARITÀ

Innanzitutto il finanziamento, come abbiamo visto. I progetti, inoltre, sono stati adeguati per permettere l'applicazione della nuova normativa del Testo Unico delle Costruzioni ai fini della sicurezza antisismica e delle opere viarie, nonché il rispetto delle Linee guida Anas per la progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali. L'analisi ambientale, infine, ha riguardato sia l'area interessata dai lavori sia le Aree Leader, nonché un contesto molto più vasto rispetto all'incidenza del progetto.