Published on *Anas S.p.A.* (https://www.stradeanas.it)



Marche, Ancona, 07/06/2004

# Quadrilatero Marche-Umbria, Pozzi (Anas): ‘Entro l’estate in appalto i due maxilotti’

In appena trenta mesi l’idea progettuale è divenuta un modello attuativo di sviluppo infrastrutturale ed economico
“L’idea progettuale della Quadrilatero Marche-Umbria, presentata in un convegno che si è tenuto nell’ottobre del 2001, è divenuta, dopo appena trenta mesi, un modello attuativo di sviluppo infrastrutturale ed economico. La proposta della società di scopo Quadrilatero Marche-Umbria SpA ha ottenuto tutte le approvazioni degli organi istituzionali preposti, nonché il finanziamento, da parte del CIPE, di più di 1 miliardo di euro, esattamente di 1.067 milioni di euro, che assicurano la copertura finanziaria a circa metà delle opere da realizzare”. E’ quanto ha affermato l’Ingegner Vincenzo Pozzi, Presidente dell’Anas e Amministratore Delegato della Quadrilatero Marche-Umbria, intervenendo oggi al convegno svoltosi a Macerata.

“Questo risultato eccezionale è stato conseguito grazie alla società di scopo Quadrilatero Marche-Umbria SpA – ha ricordato il Presidente dell’Anas Vincenzo Pozzi -. Sono state bruciate tutte le tappe e si è giunti in tempi rapidissimi all’approvazione delle progettazioni e delle valutazioni di impatto ambientale. Bisogna dare atto al Governo, al Ministro Lunardi, al Ministro Matteoli, al Viceministro Baldassarri, che senza le procedure accelerate previste dalla Legge Obiettivo, e senza i finanziamenti del Cipe, adesso staremo a parlare non di un progetto appaltabile ma tutt’al più di una brillante esercitazione universitaria. Invece oramai ci siamo. Il conto alla rovescia è iniziato. Contiamo di appaltare i due maxilotti dell’opera entro l’estate e di arrivare nel 2005 all’aggiudicazione dei lavori e alla conseguente apertura dei cantieri”.

Tra i caratteri di novità della Quadrilatero Marche-Umbria, Pozzi ha segnalato il fatto che si tratta della realizzazione “non di una semplice arteria ma di un vero e proprio sistema viario, in un modello di azione in cui la progettazione delle infrastrutture procede parallelamente alla pianificazione del territorio, potendo così realizzare le direttrici principali unitamente alle viabilità secondarie” e il ricorso al general contractor, che costituisce ”una valida misura per sopprimere a monte una numerosa tipologia di contenziosi che in passato hanno comportato dilazioni nei tempi ed incrementi nei costi, annullando i rischi di varianti che spesso scaturiscono da errori od omissioni degli atti progettuali”.

Il Presidente dell’Anas ha anche sottolineato che “la consistenza del Sistema Quadrilatero, in termini tecnici, è immediatamente percepibile anche valutando pochi sintetici dati che, con l’evidenza dei 40 km di gallerie (dei quali circa 15 saranno realizzati con il sistema meccanizzato TBM), 91 km di rilevati e trincee, 11 km di viadotti, oltre a ben 43 svincoli, rendono palese l’enorme sforzo progettuale ed esecutivo in atto”.

Per questo motivo i lavori saranno caratterizzati da un “rilevante impiego di metodi costruttivi ad alta componente tecnologica (basti pensare allo scavo di gallerie scudate, ossia scavate con la TBM – Tunnel Boring Machine, che consente il montaggio del rivestimento definitivo impermeabilizzato ad immediato ridosso dello fresa), giustificato dal forte impegno della Società sul fronte congiunto della tutela dell’ambiente e della qualità dell’opera costruita”.
“Grazie all’uso di tecniche di mitigazione ambientale e di interventi di compensazione finalizzati alla riqualificazione del territorio laddove questo risulti compromesso – ha continuato Pozzi -, sarà possibile contenere nei minimi termini gli inquinamenti dovuti al traffico veicolare, ricostituendo in termini paesistici i legami territoriali. Il fine principale è, evidentemente, quello di portare, in modo altamente innovativo,

l’opera stradale a livello di opera architettonica, associandola ad un ottimale inserimento ambientale che renda omogeneo l’intervento nella sua interezza. La strada assurge finalmente, in questo contesto, ad elemento di lettura del territorio, annullando la desueta connotazione di separatore sociale che da sempre l’accompagna, per trasformarsi in agente di continuità territoriale”.

La realizzazione del nuovo asse viario sarà affidata, mediante gara, con il nuovo strumento del General Contractor. Le opere verranno finanziate, oltre che con i fondi pubblici, anche dal capitale privato e da contributi degli enti interessati. La Quadrilatero Marche-Umbria comporta la realizzazione di un complesso di interventi, tra cui figurano il completamento e l’adeguamento a quattro corsie dell’asse Civitanova-Foligno (SS 77), per una lunghezza di circa 38 km; il completamento a quattro corsie dell’asse Perugia-Ancona (SS 76 e SS 318), per una lunghezza di circa 30 km; la realizzazione della Pedemontana delle Marche, a due corsie, con uno sviluppo di 35 km circa, nonché alcuni interventi di completamento tali da assicurare il raccordo con i Poli industriali esistenti e da realizzare nuovi collegamenti alle aree interne dell’Umbria e delle Marche (questi nuovi tratti avranno una lunghezza di circa 49 chilometri).

Macerata, 7 giugno 200

---