

Partono i lavori del primo lotto dell'autostrada A12 Livorno - Civitavecchia

- **Aprono i cantieri del “Lotto 1”, i 4 km che elimineranno uno dei principali colli di bottiglia della dorsale tirrenica tra l'attuale svincolo di Rosignano dell'A12 e il comune di San Pietro in Palazzi**

Rosignano Marittimo, 15 dicembre 2009 - *“Dopo tanti anni di parole e discussioni oggi cominciamo a costruire la Tirrenica partendo proprio da quella che è la strozzatura più evidente. Ci auguriamo, con altrettanta celerità, di poter avviare i lavori sull'altra grande strozzatura nel tratto a corsia singola tra Civitavecchia e Tarquinia”.*

E' quanto ha dichiarato Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, società che controlla la SAT, nel corso della conferenza stampa di consegna dei lavori del Primo Lotto del cosiddetto Corridoio Tirrenico, alla presenza, tra gli altri, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, del Presidente della Regione Toscana Claudio Martini, dell'Assessore al Territorio e alle Infrastrutture della Regione Toscana Riccardo Conti, del presidente dell'Anas Pietro Ciucci, del Presidente e dell'amministratore delegato della Sat, Antonio Bargone e Ruggiero Borgia.

“Quello che celebriamo oggi – ha proseguito Castellucci - è un successo di tutti: dal ministro Matteoli, che ha sempre supportato questa iniziativa, alla regione Toscana, agli enti locali che insieme a noi hanno studiato soluzioni a minimo impatto che hanno permesso di minimizzare il consumo di territorio. Ecco perché – ha concluso Castellucci - intendiamo estendere questo modello di collaborazione su tutta la progettazione della Tirrenica attualmente in corso”.

Il Primo Lotto ha un'estensione di oltre 4 km, da Rosignano a S.Pietro in Palazzi, dall'attuale Svincolo di Rosignano dell'A12 al corrispondente Km 283+585 della SS1 variante Aurelia. Il primo tratto, fino alla Variante SS Aurelia, sarà di nuova costruzione. Nel secondo tratto è posizionata la nuova barriera di esazione, mentre dal Km 1+200 e fino alla fine lotto (Km 4+027) il tracciato si sovrappone alla Variante SS.1 Aurelia che viene adeguata a sezione autostradale.

SCHEDA TECNICA DELL'A12 LIVORNO-ROSIGNANO- CIVITAVECCHIA

- **Convenzione:** l'11 marzo 2009 è stata firmata la bozza di Convenzione Unica tra S.A.T. ed ANAS il cui iter approvativo è ancora in corso e che, all'art. 2, prevede la realizzazione del completamento del Corridoio Tirrenico tra Rosignano e Civitavecchia.
- **Approvazione Progetto Preliminare:** Il progetto preliminare dell'opera, finalizzata al completamento del corridoio Tirrenico nel tratto tra Rosignano M.mo e Civitavecchia, è stato approvato dal CIPE, con delibera del 18 dicembre 2008 pubblicata in G.U. il 14 aprile 2009.
- **Lunghezza tracciato:** L'intervento ha inizio nelle vicinanze dell'attuale svincolo di Rosignano e terminerà all'innesto dell'A12 Roma - Civitavecchia realizzando così con essa una continuità stradale. Il tracciato sarà lungo circa 206 Km..
- **Territori attraversati :** *Regioni:* Toscana e Lazio
Province: Livorno, Pisa, Grosseto, Viterbo
Comuni: Rosignano, Cecina, Riparbella, Bibbona, Castagneto Carducci, San Vincenzo, Campiglia, Piombino, Follonica, Scarlino, Gavorrano, Roccastrada, Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello, Capalbio, Montalto di Castro, Tarquinia.
- **Popolazione direttamente interessata:** L'autostrada servirà un bacino di abitanti pari a circa 4.200.000 comprensivi della provincia di Roma e della città Livorno
- **Sezione autostrada:** La larghezza complessiva dell'opera, composta da due carreggiate separate, sarà pari a 24 metri. Le carreggiate saranno composte ciascuna da 2 corsie di marcia da 3,75 metri di larghezza e da corsie di emergenza da 3 metri di larghezza. Nello spartitraffico, previsto di larghezza pari a 3 metri, è prevista l'installazione di barriera a doppia faccia omologata.
- **Progettazione definitiva:** Attualmente, sempre nelle more dell'approvazione della Convenzione Unica, SAT, d'intesa con l'ANAS quale Ente Concedente e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato avvio alla progettazione definitiva dell'intero intervento di completamento del Corridoio Tirrenico che dovrà concludersi entro la fine del 2010.

LOTTO 1 Tratto Rosignano-San Pietro in Palazzi

Descrizione dell'Intervento

L'intervento in oggetto riguarda un primo lotto di circa 4 km **da Rosignano a S. Pietro in Palazzi** del completamento del '**Corridoio Tirrenico**' (Autostrada A12 tratta Rosignano-Civitavecchia), che mette in comunicazione diretta il Nord ed il Sud Ovest dell'Europa con il Mezzogiorno d'Italia e con gli Stati che si affacciano nella parte Sud Occidentale del Mediterraneo ed è una delle più importanti direttrici plurimodali del nostro Paese.

L'inizio del lotto, pari al Km 0+000 dell'intervento, è posta in corrispondenza dell'attuale Svincolo di Rosignano dell'A12 (Livorno – Rosignano), mentre la fine del lotto, pari al Km 4+027, coincide con il corrispondente Km 283+585 della SS1 variante Aurelia.

Nel primo tratto dell'intervento, di nuova costruzione, (dal km 0 al km 1+200 circa) si realizza il collegamento tra il tratto esistente dell'A12 e la Variante SS.1 Aurelia, successivamente, all'altezza del dismesso svincolo di Vada della SS1 variante Aurelia, è posizionata la nuova barriera di esazione, e dal Km 1+200 e fino a fine lotto (Km 4+027) il tracciato si sovrappone alla Variante SS.1 Aurelia che viene adeguata a sezione autostradale.

La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di 24.00 metri di larghezza, organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico L=1.60m con barriera di sicurezza monofilare (margine interno complessivamente pari a 3.00m).

Ciascuna carreggiata prevede due corsie di marcia da 3.75 m fiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3.00 m ed in sinistra da una banchina di 0,70 m.

Sono inoltre comprese nell'intervento una serie di interventi finalizzati alla riqualifica e integrazione di parte della viabilità connessa di tipo extraurbano locale, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse.

Con la realizzazione di questo intervento i flussi di traffico in transito sulla attuale A12 in direzione sud hanno la possibilità di proseguire immettendosi direttamente sul nuovo tratto autostradale in direzione di Cecina, oppure uscire allo svincolo di Rosignano per immettersi sulla Variante SS1 Aurelia e sulla viabilità locale. - Mentre i flussi di traffico in transito sulla carreggiata nord del nuovo tratto dell' A12, in prosecuzione della variante Aurelia, immediatamente dopo la barriera di esazione, hanno la possibilità di proseguire in direzione di Genova sulla attuale A12 oppure di utilizzare una nuova rampa prevista sul lato destro per uscire allo svincolo di Rosignano e raggiungere sia la Variante SS.1 Aurelia sia la viabilità locale.

Nella nuova configurazione, l'attuale Variante SS.1 Aurelia, verso sud, si immette sul nuovo tratto autostradale verso sud direttamente in barriera, attraverso un'apposita rampa; mentre una rotatoria di nuova realizzazione (in località Malandrone), posizionata prima della nuova barriera, consente di collegare la Variante SS.1 Aurelia con la viabilità locale (S.R. 206), che costituisce l'alternativa al percorso autostradale.

Interventi di riqualificazione e integrazione delle viabilità connesse

Nel corso della Conferenza di Servizi, su richiesta delle Amministrazioni Locali, sono state concordate una serie di integrazioni finalizzate a riqualificare e integrare parte della viabilità connessa di tipo extraurbano locale, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse.

Sono comprese quindi nell'intervento anche la riqualifica e integrazioni delle seguenti strade locali:

1. Strada di collegamento Variante Aurelia S.S. n°1 - S.R. n°206 Pisana-Livornese;
2. S.R. n° 206 Pisana-Livornese
3. Adeguamento S.C. Via Po
4. S.C. Via per Rosignano - Variante Polveroni
5. Variante S.C. Via Torre - Variante S.C. Via della Resistenza

Sono altresì comprese in tali viabilità n.12 intersezioni di tipo a rotatoria, che vanno a completare il quadro degli interventi.

Interventi di inserimento ambientale e mitigazione degli impatti

Particolare attenzione è stata posta nella progettazione degli interventi di inserimento ambientale e mitigazione degli impatti. Le tipologie di intervento sono state definite sulla base degli interventi di mitigazione indicati nello Studio di Impatto ambientale e relative integrazioni e considerando la documentazione e normativa di riferimento. In particolare sono stati previsti:

Sono stati previsti interventi di inserimento e integrazione vegetazionali, individuati in funzione dell'ambiente in cui si sviluppa il tracciato, basandosi, nello specifico, sulle tipologie definite nella documentazione e normativa di riferimento, utilizzando specie autoctone appartenenti alle serie di vegetazione potenziale naturale dell'area di intervento;

- Sono stati previsti interventi abbattimento del rumore con l'utilizzo di pavimentazioni drenanti fonoassorbenti e l'inserimento di barriere antirumore in prossimità degli abitati come previsto dalle vigenti normative in materia;
- Sono stati studiati passaggi per la fauna (o passaggi faunistici) attraverso opere edili costruite per permettere a determinate specie di animali di attraversare vie di comunicazione esistenti, o in progettazione, e di mantenere, o ripristinare, la loro libertà di movimento su entrambi i lati dell'infrastruttura viaria. Inoltre sono stati previsti specifici impianti vegetazionali, sia per proteggere il passaggio dalle fonti di disturbo al contorno, sia per invitare gli animali all'utilizzo del passaggio utilizzando specie vegetali (tipologia S2 – "Siepe arbustiva igrofila") di interesse alla fauna per l'alimentazione, o come rifugio.

- **Prossimo lotto**

La Sat d'intesa con i Sindaci di Tarquinia, di Montalto, la Provincia di Viterbo, la Regione Lazio ha dato avvio alla progettazione del tratto Laziale dell'intervento di completamento della Livorno – Civitavecchia studiando nuove soluzioni di tracciato che possano meglio interpretare le istanze delle comunità locali e condividere una nuova filosofia progettuale partendo dalle seguenti considerazioni:

- Fermo restando la necessità di realizzare l'autostrada per rispondere a esigenze non più derogabili di sicurezza della circolazione, di fluidità degli spostamenti e di mitigazione degli impatti ambientali dovuti alla necessità di mobilità delle popolazioni;
 - Si sta cercando un tracciato che risponda alla esigenza di consumare il meno possibile territorio pregiato caratterizzato da presenze agricole importanti nonché da emergenze storico- archeologiche di notevolissimo rilievo;
 - Di qui la necessità però di trovare soluzioni che contemporaneamente all'intervento autostradale consenta di migliorare la viabilità locale connessa riqualificando tratti di strade esistenti che possono svolgere adeguatamente il ruolo anche di alternativa al tracciato autostradale e che consentono di migliorare l'accessibilità a località di rilievo sia sotto l'aspetto turistico ricreativo e produttivo sia per valorizzare parti di territorio interessanti per le emergenze storico – artistiche e ambientali.
- Di questo tratto Sat ed Autostrade per l'Italia stanno accelerando le procedure per poter dare avvio ai lavori del tratto iniziale Civitavecchia – Tarquinia entro il primo semestre del 2010.