

Grandi opere

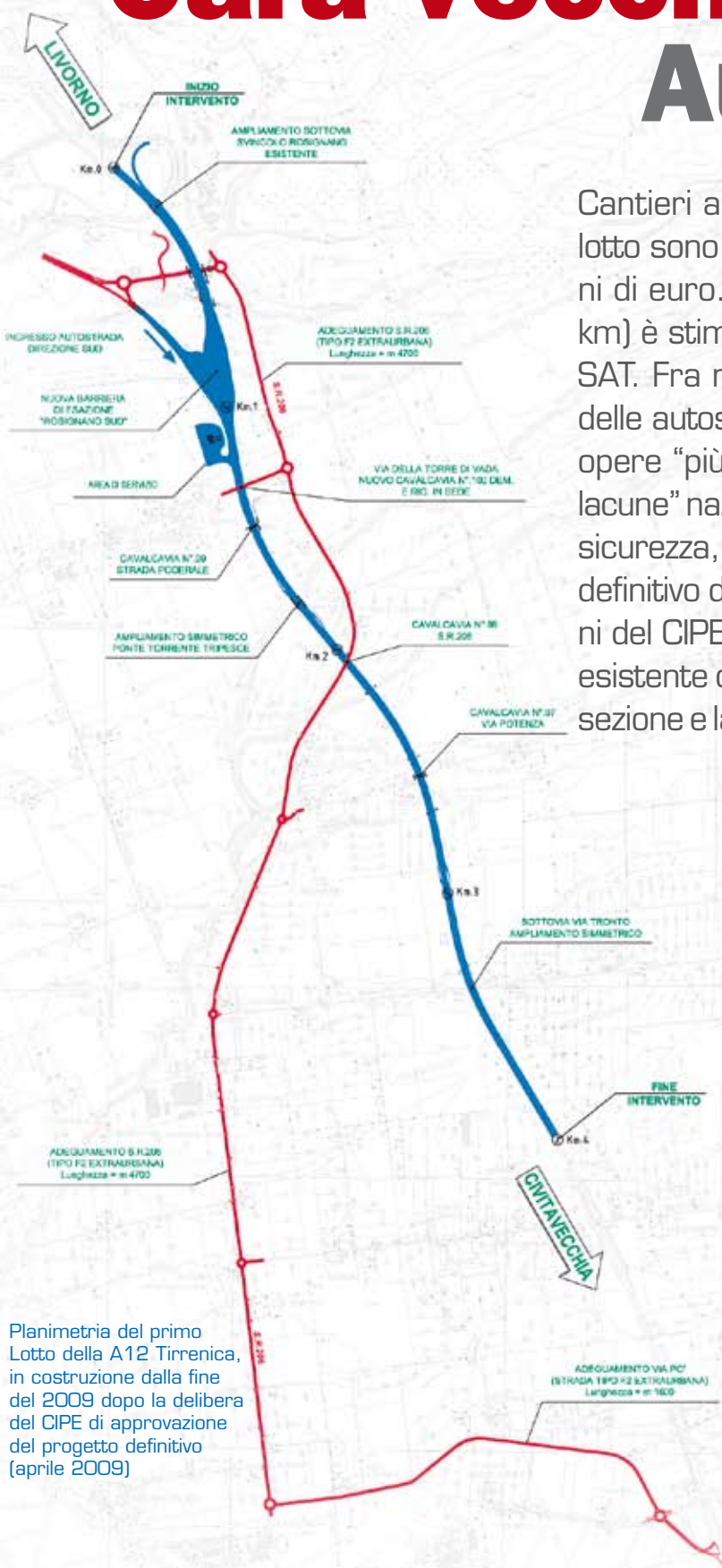
# Cara vecchia Aurelia

FEDERICA DELUCCHI

Cantieri aperti a Rosignano: i 4 km del primo lotto sono in costruzione; il costo sarà 49 milioni di euro. Quello complessivo dell'opera (206 km) è stimato in 3.787 milioni, tutti a carico di SAT. Fra nuove polemiche (ri)prende il via una delle autostrade più contestate d'Italia; una delle opere "più approvate" d'Italia; una delle "grandi lacune" nazionali, la cui priorità oggi è diventata la sicurezza, data la vetustà dell'Aurelia. Il progetto definitivo dell'opera, secondo le ultime prescrizioni del CIPE, si atterrà il più possibile al tracciato esistente della Variante Aurelia, adeguandone la sezione e la dotazione di standard di sicurezza

**È** difficile scrivere della cosiddetta "Livorno-Civitavecchia" lasciando da parte le annose discussioni tecniche e politiche che pesano da decenni sullo sviluppo della nuova arteria e ne hanno "congelato" il progetto, accendendo polemiche di ogni genere. Tuttavia qualche mese fa, a 40 anni dalla costituzione della Società Autostrada Tirrenica, finalmente ripartono i lavori che si erano bloccati nel 1997 dopo la realizzazione di appena 36 degli oltre 200 km di tracciato previsto: un tracciato importante. Importante da sempre, da quando i Romani lo costruirono chiamandolo "Via Aurelia", destinata a collegare Roma verso Nord con le direttrici strategiche Nord-Sud ed Est-Ovest dell'Impero.

L'"Aurelia" diviene significativamente la SS numero 1 dei giorni nostri, a sottolinearne ancora l'importanza, ma purtroppo la strada "invecchia" presto nel mondo contemporaneo e già da molti anni non riesce più a servire correttamente i volumi di traffico, né a soddisfare il ruolo importante



che dovrebbe svolgere, quello del cosiddetto Corridoio Tirrenico, appunto la dorsale che avrebbe il compito di mettere in comunicazione il Nord d'Italia e l'Europa tutta con il Mediterraneo e il Mezzogiorno, attraverso le Regioni del Centro Italia, Toscana e Lazio interessate dal progetto. Il nuovo progetto, complessivamente di 206 km di lunghezza si sovrappone per lo più al tracciato esistente della Variante Aurelia, (naturalmente adeguandone la sezione e i servizi agli standard contemporanei, con 2 miliardi di investimento per la messa in sicurezza), lasciando da parte anche il "tracciato costiero" individuato dopo decennali discussioni, che avrebbe trasformato l'Aurelia in una "strada parco" con un interessante progetto di riqualificazione ambientale. Secondo le nuove prescrizioni del CIPE il nuovo tracciato sarà individuato solo per alcuni punti critici, come per esempio Orbetello, mentre sarà preferita la sovrapposizione al tracciato storico esistente per evitare il più possibile il consumo di territorio e gli espropri.

## I numeri della A12 Tirrenica

**206 km** di lunghezza del tracciato, da Rosignano all'innesto della A12 Roma-Civitavecchia

**36,6 km** già in esercizio

**4 km**, tratta in costruzione (Rosignano-S. Pietro in Palazzi)

**15 km**, tratta in via di approvazione definitiva e redazione progetto esecutivo (Tarquinia-Civitavecchia)

**2 Regioni** attraversate (Toscana, Lazio)

**4 Province** attraversate (Livorno, Pisa, Grosseto, Viterbo)

**18 Comuni** coinvolti (Rosignano, Cecina, Riparbella, Bibbiana, Castagneto Carducci, San Vincenzo, Campiglia, Piombino, Follonica, Scarlino, Zavorrano, Roccastrada, Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello, Capalbio, Montalto di Castro, Tarquinia)

**4.200.000**, la popolazione direttamente interessata

L'opera in questione è stata definita "strategica a più livelli" in quanto destinata anche a svolgere un ruolo chiave nello sviluppo economico, in primis turistico, della Regione Toscana e dell'intero Paese. Sono legati al progetto infatti il ridisegno dei porti di Civitavecchia e Piombino, ma anche Livorno, e dei relativi accessi, con evidenti ricadute sull'economia turistica locale.

Di seguito un'intervista con l'Avv. Anto-

nio Bargone, Commissario Straordinario Autostrada Livorno-Civitavecchia, per entrare nel merito delle scelte di progetto e del nuovo cronoprogramma col quale la Società sta gestendo i lavori. All'indomani dell'apertura dei cantieri a Rosignano Marittimo per il primo lotto, rimane bloccato al CIPE il secondo lotto (Civitavecchia-Tarquinia), il cui inizio dei lavori dovrebbe slittare a ottobre o novembre prossimi.



I 36,6 km della tratta dell'Autostrada Tirrenica in esercizio dal 1993 collegano la città di Livorno con Cecina, svincolo di Rosignano Marittimo

## Oltre 40 anni di storia... e polemiche

La Società per Azioni Autostrada Tirrenica viene costituita in Grosseto il 21 ottobre 1968, ma è sin dai primissimi Anni '60 che si discute circa la necessità di un'autostrada che colleghi Livorno a Civitavecchia. Di quegli anni sono i primi tracciati ipotizzati dall'Ing. Mario Bruni. Nel 1969 viene sottoscritta la convenzione Anas che disciplina l'affidamento in concessione alla SAT della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. 13 anni dopo (in seguito a un congelamento dei lavori) nel 1982 l'autostrada Tirrenica

è reinserita nel Piano delle Infrastrutture Pubbliche e la SAT è autorizzata a realizzare l'autostrada, ma il progetto, faticosamente avviato, viene bocciato dalla Commissione di VIA del ministro Ruffolo. Solo nel 1993 termina la costruzione della tratta Livorno-Rosignano, lunga 36,6 km, l'unica in esercizio fino ai nostri giorni. Intanto l'assenza di questa infrastruttura strategica assume proporzioni da "lacuna" a "buco nero" da colmare (cronaca dei quotidiani) nella dorsale tirrenica. Il Corridoio Tirrenico, come è noto a tutti, dovrebbe collegare il Nord, l'Ovest e il Sud d'Italia, ma anche l'Europa intera con Roma e il Mediterraneo. Nel 1999 viene sottoscritta una nuova convenzione sostitutiva della precedente fra Anas e SAT, la quale porta nel 2005 alla redazione del progetto preliminare di completamento della

## Cantieri aperti a Rosignano

Il 15 dicembre 2009 SAT ha consegnato i lavori all'impresa Pavimental, dopo la pubblicazione del primo stralcio di progetto sulla Gazzetta Ufficiale del primo settembre 2009. Un impulso decisivo fortemente voluto e attuato dall'Avv. Bargone in qualità di Commissario Straordinario dell'Autostrada Livorno Civitavecchia, il cui compito è proprio quello di accelerare il più possibile le procedure, evitando sfilacciature ed ulteriori ritardi.

L'inizio del lotto è in corrispondenza dell'attuale svincolo di Rosignano della A12; mentre la fine del lotto, al km 4+027 raggiunge la SS1 Variante Aurelia. All'altezza del dismesso svincolo di Vada della SS1 è prevista la nuova barriera di esazione e successivamente il tracciato si sovrappone alla Variante Aurelia, adeguata nel nuovo progetto a sezione autostradale. Sono compresi in questo lotto di lavori una serie di interventi finalizzati alla riqualifica e integrazione della viabilità connessa.

La sezione autostradale avrà larghezza complessiva di 24 m, con due carreggiate separate, ciascuna con due corsie di marcia di larghezza 3,75 m più corsia di emergenza di 3 m sulla destra e una banchina di 0,70 m in sinistra. Nello spartitraffico, previsto di 3 m di larghezza, sarà inserita una barriera a doppia faccia omologata.

## Il progetto del Corridoio Tirrenico

**Intervista con l'Avv. Antonio Bargone, Presidente SAT e Commissario Straordinario Autostrada Livorno Civitavecchia.**

**Qual è il tracciato scelto dopo tanti anni di polemiche per l'opera? Ovvero, quali le scelte definitive e quali le prescrizioni del CIPE riguardo al tanto atteso Corridoio Tirrenico?**

Il progetto preliminare approvato dal CIPE nella seduta del 18 dicembre 2008 ri-

guarda il completamento della dorsale autostradale tirrenica settentrionale, secondo il tracciato denominato "costiero", tra la barriera di Rosignano Marittima (Cecina) e quella di Civitavecchia, per uno sviluppo complessivo di 206 km; l'opera si articola in due tronchi:

- un tronco nord "Rosignano-Grosseto", in territorio della Regione Toscana di circa 110 km, nel quale è previsto l'adeguamento a sezione autostradale della attuale SS 1 "Variante Aurelia", la costruzione delle corsie di emergenza, l'adeguamento dello spartitraffico a 3,00 m;
- un tronco sud "Grosseto-Civitavecchia", per il quale era inizialmente prevista la costruzione di un nuovo tratto autostradale di circa 95 km con 2 corsie più emergenza per senso di marcia e



Livorno-Civitavecchia, precisamente i 206 km che collegano Rosignano a Civitavecchia. Dal 7 luglio 2005 il progetto preliminare è in mano a tutti gli Enti competenti. Sono questi gli anni dell'intenso coinvolgimento degli Enti Locali riguardo le scelte di progetto, gli studi di impatto ambientale e le alternative proposte per il tracciato: fra le molte proposte emergono le cosiddette "ipotesi costiera" e "ipotesi mista". Dal 2002 Regione Toscana avvia un proprio studio sul completamento del Corridoio Tirrenico, sostenendo il tracciato costiero, a scapito dell'ipotesi collinare sostenuta dall'allora Ministro Lunardi, la quale con viadotti e gallerie avrebbe deturpato le più belle località della Maremma, secondo il parere di un folto e agguerrito gruppo di ambientalisti e comitati locali appoggiati da agricoltori, viticoltori, residenti e anche vip con dimore estive maremmane. I comitati alzano la propria voce anche contro il progetto costiero che tuttavia, con grande impegno di SAT, procede e analizza ogni possibilità.

Il Ministero dell'Ambiente nel 2006 esprime parere favorevole al tracciato costiero; segue nel 2007 l'approvazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e sempre nel 2007 un tavolo tecnico istituito dal CIPE per la verifica del progetto. Tarda solo il via libera di Regione Lazio (l'atteso "sì" arriva solo nel novembre del 2008).

Il punto di svolta per la Tirrenica arriva il 18 dicembre 2008, data della seduta del CIPE che ne approva il progetto preliminare (delibera pubblicata su G.U. del 14 maggio 2009). Nel 2009 seguono dunque lo schema di Convenzione Unica fra Anas e SAT e la predisposizione del progetto definitivo del 1° Lotto dei lavori: Rosignano-San Pietro in Palazzi (4 km).

Tale progetto viene approvato definitivamente dal CIPE alla fine del 2009, dopo l'assenso di Anas prima e degli Enti Locali in seguito, attraverso la conferenza di servizi. Nel dicembre del

2009 vengono affidati i lavori (a Pavimental, Gruppo Autostrade) per la realizzazione del primo lotto, la cui ultimazione è prevista per il 2012. All'inizio del 2010 i cantieri sono finalmente, ufficialmente, aperti. Nello stesso dicembre del 2009 SAT, al cui vertice c'è l'Avv. Antonio Bargone, Presidente e Commissario Straordinario, dà l'avvio per la progettazione definitiva dell'intero intervento di completamento dell'Autostrada Tirrenica, in accordo con l'Ente Concedente Anas e col Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Entro la fine di quest'anno si concluderà la progettazione definitiva dell'opera. In parallelo SAT ha avviato l'aggiornamento degli studi sul traffico; sta impostando un nuovo sistema di esazione e ha predisposto la mappatura georeferenziata delle aree archeologiche con l'attivazione di un sistema di archeologia preventiva.

La cantierizzazione, da cronoprogramma, dovrebbe essere cosa di 4 anni circa.



#### STATO DI FATTO

Vista verso nord: in primo piano la S.S. 1 Variante Aurelia a sinistra e la S.S. 206 Pisana-Livornese a destra, sullo sfondo il termine attuale dell'autostrada A12 e il casello di esazione di Rosignano

#### PROGETTO

Vista verso Nord: in primo piano la nuova batteria di esazione di Rosignano con le pensiline fotovoltaiche e sullo sfondo il tratto di raccordo con l'autostrada A12 esistente

spartitraffico centrale, con velocità di progetto compresa tra 90 e 140 km/h; in questo tratto l'intervento prevedeva inoltre la costruzione di una strada parco trasformando l'attuale Aurelia ad una corsia per senso di marcia e pista ciclabile. Per questo secondo tratto il CIPE deliberava l'approvazione del progetto preliminare con prescrizioni e imponeva in particolare per il tratto laziale la maggiore aderenza possibile o la sovrapposizione al tracciato dell'Aurelia al fine di utilizzare il minor territorio possibile e ridurre al massimo gli impatti.

Partendo da questi presupposti, si sta sviluppando la progettazione definitiva che per la parte laziale del tronco Sud, come prescritto dal CIPE, dovrà nuovamente essere sottoposta a valutazione di impatto ambientale, a seguito delle modifiche al tracciato del progetto preliminare originario attuate per recepire le prescrizioni e condividere il tracciato con gli Enti Territoriali.

Sulla base di queste premesse la SAT, rileggendo le prescrizioni del CIPE e te-



nendo conto delle osservazioni di Cittadini e di Istituzioni locali sul progetto preliminare, ha avviato lo studio della progettazione definitiva del completamento dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia.

La proposta progettuale che sta maturando prevede prevalentemente la costruzione della nuova autostrada utilizzando il più possibile il corridoio del tracciato dell'esistente Aurelia, adeguandone la sezione ad autostrada anche per buona parte del tronco Sud analogamente a quanto già previsto nel progetto preliminare approvato per il tronco Nord. Secondo i programmi della SAT il progetto definitivo si dovrà concludere entro il corrente anno. Attualmente è già in costruzione il primo lotto dei lavori di circa 4 km tra Rosignano e S. Pietro in Palazzi ed è in fase di approvazione il progetto definitivo del primo lotto, a Sud, di circa 15 km tra Tarquinia e Civitavecchia.

Per quest'ultimo lotto la soluzione progettuale adottata prevede:

- la sovrapposizione del tracciato auto-



#### STATO DI FATTO

Vista verso sud: in primo piano il termine dell'autostrada A12 esistente e le rampe di svincolo, a destra la S.S.1 Variante Aurelia e a sinistra la S.S.206 Pisana-Livornese

#### PROGETTO

Vista verso sud: in primo piano i filari di Cipressi e il piccolo bosco e sullo sfondo la barriera di esazione





#### STATO DI FATTO

Vista verso est: al centro la S.S.1 Variante Aurelia e lo svincolo di raccordo con la S.S.206 Pisana-Livornese

#### PROGETTO

Vista est: al centro la nuova barriera di esazione con le pensiline fotovoltaiche, contornata da filari di Cipressi

stradale sull'esistente Aurelia, che verrà così trasformata da semplice strada a 2 corsie (1 per senso di marcia) ad una sezione autostradale con 2 corsie per senso di marcia, più emergenza. Questa soluzione risponde alla duplice esigenza di limitare l'occupazione di territorio (riducendo quindi anche gli espropri) e di evitare la duplicazione di infrastrutture insistenti sullo stesso corridoio avente stesse funzioni;

- la funzione di accesso a siti aziendali e poderi agricoli che attualmente si affacciano pericolosamente sull'Aurelia, verrà garantita attraverso la viabilità locale opportunamente integrata e riqualificata;
  - le funzioni che nel progetto preliminare erano svolte dalla cosiddetta strada parco saranno svolte dalla Litoranea riqualificata che potrà svolgere anche il ruolo di viabilità alternativa al tracciato autostradale.
- La riqualificazione della litoranea e della SP Lupo Cerrino è stata prevista salvaguardando l'esigenza di non alterare l'attuale sistema di smaltimento delle acque, di tutela della fascia a verde e di minimiz-



zazione delle occupazioni. Pertanto gli interventi previsti saranno di messa in sicurezza mediante: rimarginalizzazione con ridefinizione della strada a 2 corsie; ripavimentazione, segnaletica verticale e orizzontale ed integrazione delle opere in verde dove necessario;

- adeguamento/completamento dell'attuale svincolo per il Porto di Civitavecchia e realizzazione dello svincolo per la Civitavecchia-Orte (SS1 bis);
- realizzazione dello svincolo di Tarquinia prevedendo l'accesso diretto alla nuova area industriale.

La struttura di controllo del traffico ed esazione sarà prevalentemente orientata all'esazione elettronica del pedaggio.

### Quali sono gli obiettivi dell'intervento?

L'intervento si inquadra come completamento del Corridoio Tirrenico che mette in comunicazione il nord e sud ovest dell'Europa con il Mezzogiorno d'Italia.

A tale opera vengono assegnati importanti obiettivi anche di carattere regio-



#### STATO DI FATTO

Vista verso Nord: in primo piano il Fosso degli Impalancati e sullo sfondo il tracciato della S.S.1 Variante Aurelia verso Rosignano

#### PROGETTO

Vista verso Nord: il tracciato della nuova Autostrada A12 ricalca fedelmente quello della Variante Aurelia e i lunghi filari arborei in progetto sottolineano la trama dell'appoderamento



nale, infatti contribuisce in maniera decisiva al miglioramento dei collegamenti interregionali sull'asse tirrenico, migliorando notevolmente anche il collegamento nord-sud ai fini del servizio traffico merci e passeggeri di attraversamento e di origine-destinazione nei principali nodi infrastrutturali costituiti dai porti di Livorno, Piombino e Civitavecchia e dell'aeroporto di Pisa.

### Quali sono i presupposti o punti di forza del progetto definitivo che la SAT sta elaborando?

I presupposti su cui si basa il progetto in corso di elaborazione sono i seguenti:

1 - realizzare un'infrastruttura che agevoli gli spostamenti in un'area a fortissima vocazione turistica storica e ambientale, mettendo in sicurezza uno dei corridoi a più elevato tasso di incidentalità;

2 - cercare un tracciato che prevede il minor consumo di territorio pregiato possibile;

3 - evitare la realizzazione di inutili duplicazioni di funzioni svolte da infrastrutture aventi le stesse finalità;

4 - utilizzare i più moderni sistemi di gestione, controllo ed esazione oggi disponibili che facilmente consentono agevolazioni/esenzioni dal pedaggio per il traffico residente;

5 - migliorare i collegamenti locali tramite la localizzazione degli svincoli ed adeguamenti stradali locali che garantiscano il raccordo ottimale con la rete viaria regionale e locale e consentano di gerarchizzare e razionalizzare i flussi di traffico;

6 - scegliere il tracciato di minor impatto per molteplici preesistenze storico archeologiche, in modo da garantire il più possibile il rispetto e la valorizzazione dei siti;

7 - rispettare i valori ambientali dell'area attraversata cercando i passaggi di minor impatto possibile per gli insediamenti agricoli e produttivi presenti nel territorio da attraversare.

In breve stiamo cercando di realizzare un'infrastruttura ambientalmente compatibile di primaria importanza per lo sviluppo del Paese.

### Quanto è stato importante, ed è tuttora, il dibattito con gli Enti locali e col territorio?

La condivisione del progetto con gli Enti territoriali è il presupposto fondamentale per la fattibilità dell'intervento. Va tenuto conto della delicatezza del territorio attraversato caratterizzato, come è noto, da valori ambientali, storico e culturali unici. Del resto per oltre 40 anni, pur riconoscendone l'importanza da parte di tutti, non si è riusciti a realizzare l'opera. E le motivazioni sono da ricercare in difficoltà ben più profonde della mancanza di risorse economiche. Per cui direi che la condivisione preventiva delle scelte progettuali con il territorio è condizione indispensabile per la realizzazione. Del resto, va riconosciuto agli Enti locali la volontà di realizzare l'opera e l'impegno a ricercare e proporre le condizioni per renderne possibile la fattibilità.

### Seguendo l'iter progettuale e le discussioni culturali ad esso legate, sappiamo che il progetto di inserimento ambientale dell'opera è stato oggetto di particolare attenzione. Quali sono le scelte principali?

La necessità di dotare il territorio di un'infrastruttura adeguata per gli scambi Nord-Sud si è dovuta coniugare con l'esigenza di preservare le emergenze ambientali, paesaggistiche, storiche e culturali. Si è quindi dato corso ad un progetto di "Archeologia Preventiva" in corso di elaborazione da parte di strutture dell'Università di Tor Vergata, finalizzato a prevenire e "anticipare" le problematiche di natura storico-archeologica interessanti il tracciato autostradale. Al fine di ridurre quanto più possibile il consumo di territorio e secondo il principio "meno asfalto e più verde":

- si è evitata la realizzazione di infrastrutture che duplicano la funzione di infrastrutture esistenti;
- si è adeguata la SS Aurelia esistente, portandola a sezione autostradale, e si è rivalificata la rete locale;
- l'autostrada e la rete locale sono state poste "a sistema", la prima garantisce gli spostamenti veloci a lunga percorrenza, la seconda garantisce gli sposta-

menti a breve percorrenza, svolgendo anche la funzione di viabilità alternativa.

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 la normativa di riferimento:

- 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. Essi costituiscono quindi un elemento di un sistema che consente alla fauna di attraversare una via di comunicazione. Tali passaggi consolidano e migliorano la rete ecologica, grazie alla quale gli animali possono spostarsi liberamente sul territorio.

La posa di recinzioni faunistiche è stata prevista per impedire l'accesso all'infrastruttura ed indirizzare, in modo efficace, gli animali verso il passaggio. 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 tramite specie vegetali (tipologia S2 - "Siepe arbustiva igrofila") ai fini dell'alimentazione o del rifugio della fauna;

- sono inoltre previsti interventi specifici per lo smaltimento delle acque meteoriche come fossi filtro e biofiltro; bacini di controllo e sedimentazione, interventi lungo i corsi d'acqua con siepi arbustive e siepi arborate igrofile. ■