

REGIONE  
TOSCANA



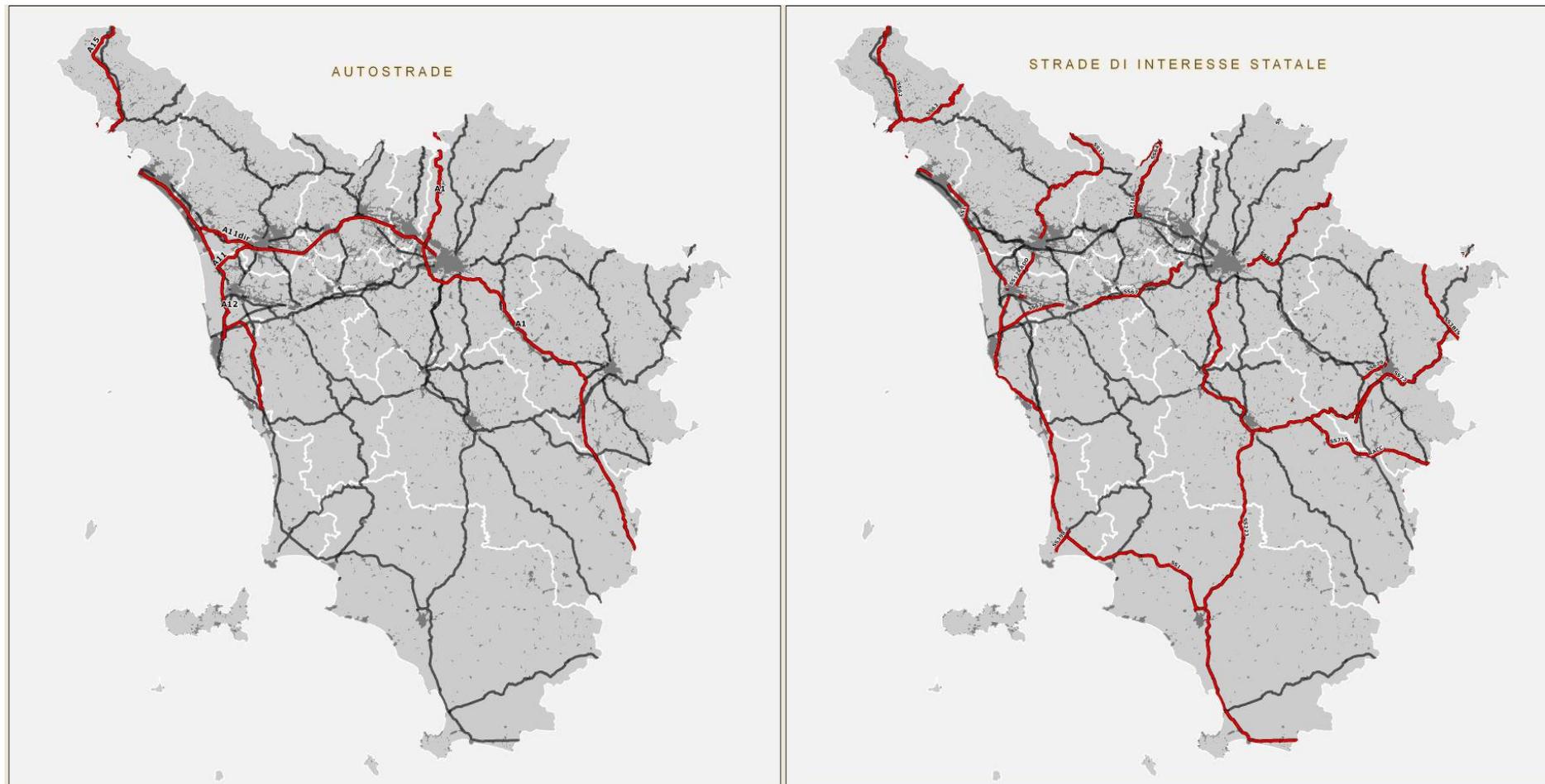
ALLEGATO A.b.5

---

# **AUTOSTRADE E STRADE DI INTERESSE STATALE**

---

# 1 CARTA DI SINTESI



## 2 INTRODUZIONE ALLA NORMATIVA

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la legge costituzionale n. 3 del 2001, completa un percorso storico-amministrativo iniziato fin dagli anni '70.

Il nuovo titolo V ridefinisce i rapporti istituzionali tra lo Stato e le autonomie locali, modifica le competenze legislative delle regioni a statuto ordinario e, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza, attribuisce le funzioni amministrative ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato.

Nell'attuale ordinamento della Repubblica gli enti sono equiordinati, come risulta fin dalle prime disposizioni del titolo V, quando si dice, all'art. 114 che "La Repubblica è costituita dai Comuni, dalle Province, dalle città metropolitane, dalle Regioni e dallo Stato".

La riforma ha posto il **"governo del territorio" e le "grandi reti di trasporto e di navigazione"** tra le materie di legislazione concorrente, in cui "spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato".

La potestà regolamentare spetta alle Regioni in via esclusiva in tutte le materie oggetto di legislazione concorrente.

I rapporti tra i vari soggetti istituzionali dovranno ispirarsi al principio di leale collaborazione, confermato anche dalla sentenza della Corte costituzionale n. 303 del 01.10.2003.

Il trasferimento di funzioni amministrative è iniziato con i decreti delegati del 1972, è proseguito con la legge delega 382/1975 e i successivi decreti legislativi 616, 617, 618 del 1977 e ha avuto un deciso impulso con le leggi Bassanini degli anni '90 (legge delega 59/1997, decreto legislativo 112/1998).

Il principio di sussidiarietà è stato introdotto nel Trattato di Maastricht dell'Unione Europea nel 1992. In definitiva la legge costituzionale 3/2001 è il risultato di un processo di autonomia amministrativa di Regioni ed Enti Locali dallo Stato ancora in corso, che ha visto varie fasi durante gli ultimi decenni.

La Legge 131/2003 "Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3" disciplina l'adeguamento alla riforma costituzionale del 2001, con particolare riferimento alle materie a legislazione concorrente.

Tra le disposizioni attuative della riforma costituzionale si ricorda la legge 42/2009, contenente la delega per il federalismo fiscale in attuazione dell'art. 119 Cost, a seguito della quale sono stati già emanati alcuni decreti legislativi (vedi p.e. le norme per la fiscalizzazione dei trasferimenti a comuni e province).

Con la finanziaria del 1996 è stata introdotta anche **l'intesa istituzionale di programma** tra Stato e Regione, che è stata firmata tra Stato e Regione Toscana il 03.03.1999 e prevede gli obiettivi di sviluppo in ambito regionale con azioni in particolare finalizzate a difesa del suolo e tutela delle risorse idriche, beni ed attività culturali, programmazione sanitaria, infrastrutture e trasporti, azioni di sviluppo locale. Tali azioni sono state quindi sviluppate con specifici accordi di programma nei vari settori di intervento.

La Regione Toscana ha siglato **l'Accordo di Programma nel 2000** e successivi atti integrativi che sono tuttora oggetto di monitoraggio per l'attuazione.

## 2.1 ITER APPROVATIVO PER LE OPERE DI INTERESSE STATALE

Dal punto di vista della programmazione dell'opera un forte cambiamento è stato determinato dalla Legge 443/2001 (**Legge Obiettivo**).

Il programma approvato dal CIPE individua le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, e con l'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione vengono individuate le opere, già previste nel Programma approvato dal CIPE, per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale.

Governo e Regione Toscana hanno stipulato **l'Intesa Generale Quadro** nel 2003, l'aggiornamento nel gennaio 2010 e l'atto integrativo nel giugno 2011.

La legge obiettivo sia dal punto di vista della programmazione che della progettazione ha visto numerosi ricorsi da parte delle Regioni.

La localizzazione delle grandi infrastrutture costituisce una delle questioni più controverse nella interpretazione e attuazione del nuovo titolo V della Costituzione. Fin dall'approvazione del titolo V, nel caso della localizzazione delle infrastrutture, è emerso il problema della ripartizione delle competenze amministrative in relazione agli interessi costituzionalmente attribuiti allo Stato o alla Regione nonché l'esigenza di un procedimento basato sulla concertazione fra tutti i soggetti e garantendo contemporaneamente decisioni rapide e possibilmente non controverse.

Tale soluzione rispecchia la sentenza n. 303 del 01.10.2003 della Corte Costituzionale rispetto ai ricorsi presentati dalle Regioni nei confronti della legge obiettivo; per le opere di interesse nazionale e regionale la Corte evidenzia che le Regioni non possono contestare le decisioni nazionali in ordine alle opere da realizzare, mentre il Governo non può imporre alle Regioni una localizzazione o un tracciato quando la Regione e gli Enti locali ne propongono uno equivalente o addirittura migliore in termini di costi, caratteristiche tecniche e impatto ambientale.

Con la sentenza 303 del 1 ottobre 2003 la Corte ha infatti respinto infatti quasi tutti i ricorsi presentati dalle Regioni nei confronti della Legge 443/2001 e del D.lgs 190/2002, le cui disposizioni sono oggi contenute D.lgs. 163/2006, salvando la legittimità del programma nazionale e il ruolo del CIPE nell'approvazione delle opere, ma rafforzando il principio dell'intesa con le Regioni, nello spirito di una leale collaborazione fra enti che detengono un potere concorrente in materia. In conclusione la sentenza della Consulta è tesa a ristabilire la collaborazione fra enti: non stravolge l'impianto normativo della legge ma mette vincoli per limitare i poteri dello Stato, anche al fine di evitare successivi ricorsi costituzionali nel merito specifico delle singole opere. L'individuazione di un'opera e la sua soluzione progettuale devono essere condivise tra Governo e Regione, attraverso un percorso improntato al principio di leale collaborazione.

La Legge Obiettivo aveva inizialmente la finalità di incentivare e accelerare la realizzazione delle opere strategiche di interesse nazionale e ha portato ad una programmazione di opere finanziate effettivamente solo in minima parte e con procedimenti che spesso sono risultati più lunghi di quelli ordinari.

Per quanto riguarda la fase di approvazione delle opere si evidenzia la centralità dello strumento della conferenza di servizi. Le prime norme relative alla conferenza di servizi sono state previste verso la fine degli anni '80. In precedenza, nel 1952 la circolare applicativa della legge urbanistica 1150 del 1942 ammetteva l'esigenza della possibilità di una "conferenza di servizio". In tutti i casi la conferenza di servizi, che poi attraverso la legge 241/1990 e successive modifiche ha avuto la sua effettiva definizione, corrisponde all'esigenza di creare delle forme all'interno del procedimento amministrativo ove contestualizzare i vari interessi pubblici. Corrisponde quindi al "luogo" istituzionale per il razionale coordinamento degli interessi pubblici, nel quale per l'amministrazione precedente è possibile sentire tutte le amministrazioni coinvolte nel procedimento.

Una interessante definizione della conferenza di servizi viene indicata da una sentenza del Consiglio di Stato (n.1002/2000), ove si evidenzia che la conferenza "rappresenta in linea generale lo strumento per realizzare il giusto temperamento tra le esigenze di concentrazione delle funzioni in un'unica istanza ed il rispetto delle competenze delle amministrazioni preposte alla cura di un determinato settore, consentendo la contestuale valutazione di tutti gli interessi pubblici coinvolti in una determinata operazione amministrativa".

La legge 15/2005 ha comportato modifiche alla legge 241/1990 con particolare riferimento all'istituto della Conferenza di Servizi. Tra le novità più rilevanti si evidenzia che le posizioni di dissenso possono essere superate con il concetto di "posizioni prevalenti", sulla base delle quali, trascorso un determinato periodo, l'amministrazione procedente adotta la determinazione motivata di conclusione del procedimento tranne che per dissensi in materie specifiche (ambientali, paesaggistiche, etc..)

L'approvazione di un'opera di interesse nazionale costituisce uno dei dibattiti più interessanti, anche per i riflessi determinati dalla recente riforma costituzionale; nel d.lgs. 112/1998 si evidenzia che la localizzazione di un'opera di interesse statale comporta per l'amministrazione statale di assumersi l'onere dei possibili squilibri urbanistici derivanti dall'opera stessa nel contesto urbano. Nel caso di opere strategiche di interesse nazionale l'approvazione viene effettuata ai sensi della legge obiettivo.

L'iter di approvazione relativo alle opere di interesse nazionale relative alle infrastrutture è regolamentato dall'art. 81 del DPR 616/1977. L'approvazione all'unanimità della conferenza di servizi che valuta il progetto definitivo dell'opera predisposto dal proponente sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri e le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali.

L' art. 3 DPR 18 aprile 1994 n. 383 "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale", con le modifiche introdotte dal comma 10-bis dell'art. 20 del D.L. 29 novembre 2008, n. 185 contiene le disposizioni che consentono all'*amministrazione statale procedente, d'intesa con la regione interessata*, di superare il dissenso di *una o più amministrazioni espresso nella conferenza di servizi, salvo che il dissenso sia espresso da un'amministrazione dello Stato preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità ovvero dalla regione interessata*.

Per quanto riguarda le opere di cui alla legge obiettivo il progetto preliminare è redatto dall'amministrazione appaltante e contiene i limiti di spesa per l'opera e lo studio di impatto ambientale per opere soggette a Valutazione di impatto ambientale. Viene approvato dal CIPE a maggioranza e fa scattare le varianti urbanistiche e la compatibilità ambientale dell'opera. E' necessario il consenso, ai fini dell'intesa sulla localizzazione, dei presidenti delle Regioni interessate, che si pronunciano sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera.

Il 22 gennaio 2010 è stato firmato l'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Toscana e sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio regionale, dei quali interventi venivano definiti lo stato di avanzamento, le coperture finanziarie e le conseguenti necessità per il raggiungimento degli obiettivi.

Il 16 giugno 2011 è stata firmata l'Integrazione all'Atto Aggiuntivo dell'Intesa generale quadro Stato-Regione per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazione delle principali priorità.

E' nel rispetto dell'intesa e delle priorità individuate nell'ambito della programmazione regionale in materia di mobilità e infrastrutture, che la Regione Toscana mette a disposizione proprie risorse per il completamento delle grandi opere, finanziate prevalentemente a carico dello Stato, e per le ulteriori opere di interesse regionale, avendo sempre ritenuto di ruolo primario le scelte infrastrutturali relative alla mobilità e ai trasporti di rilievo nazionale e regionale.

L'Intesa Generale Quadro costituisce inoltre il riferimento per la definizione della programmazione ANAS.

Oltre a confermare i precedenti impegni, con l'Integrazione all'Atto aggiuntivo dell'Intesa sottoscritta il 16-06-2011 vengono inseriti interventi di adeguamento e di messa in sicurezza di strade funzionalmente connesse ad itinerari europei nel quadro dell'integrazione delle reti TEN, ipotizzando di ricorrere anche all'eventuale attivazione di investimenti privati mediante soluzioni di finanza di progetto.

### 3 DOTAZIONE E CLASSIFICAZIONE

#### 3.1 AUTOSTRADE

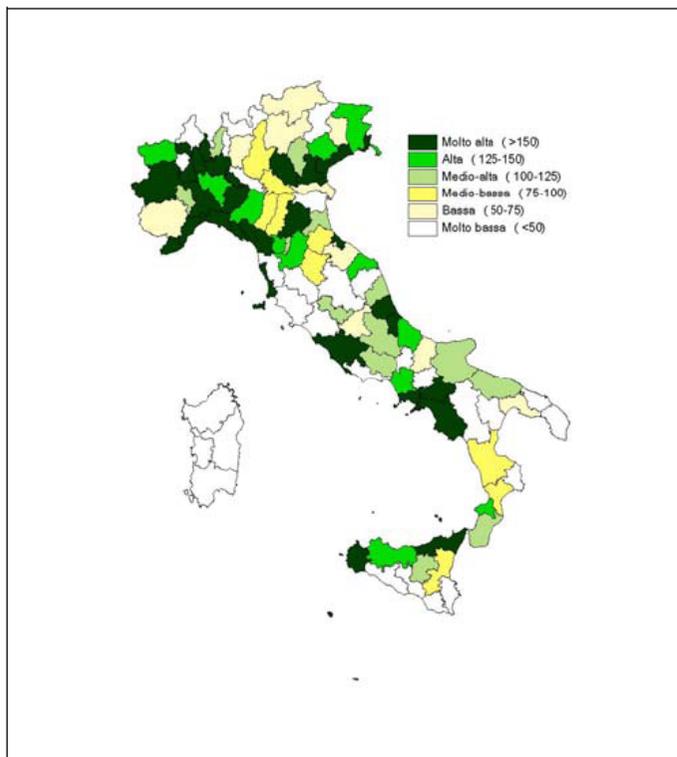
La rete autostradale di interesse nazionale, individuata dal Decreto Legislativo 29 Ottobre 1999 n.461 e successive modifiche, presente sul territorio toscano è costituita da 423,9 km e risulta così ripartita:

<b>Autostrade</b>	<b>Estesa [km]</b>	<b>Capisaldi di itinerario</b>	<b>Gestore</b>
Autostrada A1 Milano-Napoli	38,5	Bologna-Firenze	ASPI
Autostrada A1 Milano-Napoli	137,9	Firenze-Roma	ASPI
Autostrada A11 Firenze-Pisa N.	81,7	Firenze-Pisa Nord	ASPI
Diram. A11/A12 Viareggio-Lucca	20,8	Lucca-Viareggio	SALT
Autostrada A12 Genova-Livorno	65,8	Sestri Levante-Livorno	SALT
Autostrada A12 Livorno-Rosignano	36,6	Livorno-Rosignano	SAT
Autostrada A15 Parma-La Spezia	42,6	Parma-La Spezia	Autocamionale CISA
<b>Totale</b>	<b>423,9</b>		

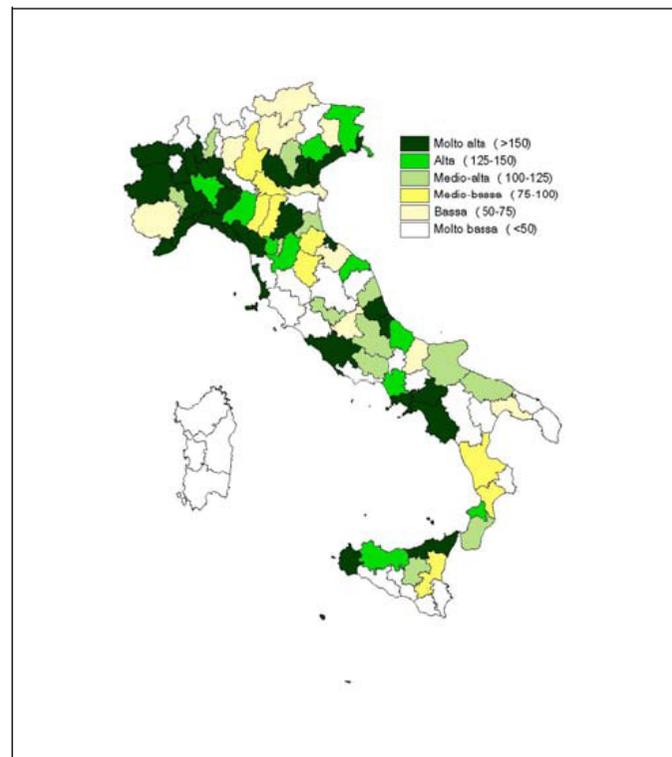
Considerando una rete autostradale a scala nazionale (comprese diramazioni e raccordi autostradali) di oltre 6300 km, la dotazione nel territorio toscano risulta in linea con la media nazionale sia in funzione del rapporto con la popolazione, sia in funzione del rapporto con la superficie media territoriale.

Le immagini che seguono sono tratte dallo studio "Le infrastrutture in Italia - Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità" (ISTAT 2006).

**Figura 3.1 – Chilometri di autostrade per 1000 Kmq di superficie territoriale**  
Base Italia = 100 – anno 1996



**Figura 3.2 – Chilometri di autostrade per 1000 Kmq di superficie territoriale**  
Base Italia = 100 – anno 2003



Fonte: "Le infrastrutture in Italia - Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità" (ISTAT 2006)

### 3.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

La rete viaria di interesse nazionale comprende oggi in Italia oltre 30500 km di Strade Statali e di Autostrade così ripartite:

- Autostrade in concessione km 5.727
- Strade ed Autostrade in gestione km 24.800,535, compresi Svincoli e Complanari

In particolare, le Strade ed Autostrade gestite direttamente da ANAS sono pari a circa 20800 km e sono state individuate dal Decreto Legislativo 29 Ottobre 1999 n.461 e successive modifiche, come riportato nella tabella successiva. Inoltre l'elenco NSA (Nuove strade ANAS) è costituito da strade realizzate dall'ANAS, da classificare statali e da tratti di ex strade statali, sostituiti da varianti, da declassificare.

**Tabella 3.1 – Caratteristiche strade di interesse statale**

	<i>Rete nazionale</i>	<i>Compartimento di Firenze</i>		
	<b>Estesa [km]</b>	<b>Num. strade</b>	<b>Estesa [km]</b>	<b>% tosc/naz</b>
<b>Autostrade in gestione diretta</b>	904.606	-	-	-
<b>Raccordi Autostradali</b>	372.722	2	75.450	20,2
<b>Strade Statali</b>	19.054,307	17	823.712	4,3
<b>Strade in corso di classifica o declassifica (NSA)</b>	522.744	5	5.548	0,7
<b>Totale</b>	<b>20.854,379</b>	<b>24</b>	<b>904.710</b>	<b>4,3</b>

Fonte: ANAS aprile 2012

Il sistema delle strade di interesse statale a gestione ANAS presente sul territorio toscano è costituito da circa 900 km, come riportato nella tabella seguente.

**Tabella 3.2 –Strade di interesse statale a gestione ANAS (fonte ANAS aprile 2012)**

<b>STRADA A GESTIONE ANAS</b>	<b>Estesa a gestione ANAS</b>	<b>Tipologia</b>
R.A. 03 - RACCORDO AUTOSTRADALE SIENA - FIRENZE	Km 56,360	Raccordo Autostradale
R.A. 06 - RACCORDO AUTOSTRADALE BETTOLLE - PERUGIA	Km 19,090	Raccordo Autostradale
<b>Totale R.A.</b>	<b>Km 75,450</b>	
SS1 - VIA AURELIA	Km 249,881	Strada Statale
SS3 BIS - TIBERINA	Km 28,943	Strada Statale
SS12 - DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	Km 69,473	Strada Statale
SS12 RADD. - DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	Km 9,500	Strada Statale
SS62 - DELLA CISA	Km 48,264	Strada Statale
SS63 - DEL VALICO DEL CERRETO	Km 35,691	Strada Statale

<b>STRADA A GESTIONE ANAS</b>	<b>Estesa a gestione ANAS</b>	<b>Tipologia</b>
SS64 - PORRETTANA	Km 30,310	Strada Statale
SS67 - TOSCO ROMAGNOLA	Km 92,860	Strada Statale
SS67 BIS - TOSCO ROMAGNOLA	Km 19,700	Strada Statale
SS73 - SENESE ARETINA	Km 77,970	Strada Statale
SS223 - DI PAGANICO	Km 72,330	Strada Statale
SS398 - VIA VAL DI CORNIA	Km 8,100	Strada Statale
SS674 - TANGENZIALE OVEST DI SIENA	Km 8,300	Strada Statale
SS679 - AREZZO - BATTIFOLLE	Km 7,900	Strada Statale
SS680 - S. ZENO - MONTE S. SAVINO	Km 14,700	Strada Statale
SS715 - SIENA - BETTOLLE	Km 44,710	Strada Statale
SS716 - RACCORDO DI PISTOIA	Km 5,080	Strada Statale
<b>Totale S.S.</b>	<b>Km 823,712</b>	
NSA 8 - RACCORDO SEMIANULARE DI AREZZO	Km 0,650	Strade in corso di classifica o declassifica (NSA): attivata procedura di declassifica
NSA 90 - DI S. PIERO A GRADO	Km 1,300	Strade in corso di classifica o declassifica (NSA): attivata procedura di declassifica
NSA 96 - EX S.S. N. 73 (VAR. MOLIN NUOVO - LE VILLE MONTERCHI)	Km 1,598	Strade in corso di classifica o declassifica (NSA): attivata procedura di declassifica
NSA 315 - DI RIPAFRATTA	Km 1,700	Strade in corso di classifica o declassifica (NSA): attivata procedura di declassifica
NSA 235 - DI MONTOPOLI	Km 0,300	Strade in corso di classifica o declassifica (NSA): attivata procedura di declassifica
<b>Totale N.S.A.</b>	<b>Km 5,548</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>Km 904,710</b>	

Come emerge dalle tabelle che seguono, la Toscana si colloca ben al di sotto della media nazionale per quanto riguarda la dotazione di strade statali in rapporto all'unità di superficie, nonché al rapporto alla popolazione residente.

**Tabella 3.3 – Strade statali per unità di superficie territoriale - Confronto tra Regioni e con la media nazionale**

	<b>strade ANAS [Km]</b>	<b>Strade ANAS per unità di superficie [km/kmq]</b>
SICILIA	3943.682	0.153
MOLISE	563.401	0.127
SARDEGNA	2922.327	0.121
CALABRIA	1632.109	0.108
BASILICATA	1057.005	0.106
CAMPANIA	1405.068	0.103
ABRUZZO	987.206	0.092
PUGLIA	1533.995	0.079
<b>ITALIA</b>	<b>20854.38</b>	<b>0.069</b>
LIGURIA	373.832	0.069
UMBRIA	582.081	0.069
EMILIA-ROMAGNA	1160.29	0.052
MARCHE	462.502	0.049
VALLE D'AOSTA	144.506	0.044
VENETO	746.212	0.041
LOMBARDIA	946.023	0.040
<b>TOSCANA</b>	<b>904.710</b>	<b>0.039</b>
LAZIO	602.352	0.035
PIEMONTE	700.655	0.028
FRIULI VENEZIA GIULIA	191.366	0.024

*Fonte: rielaborazioni Regione Toscana*

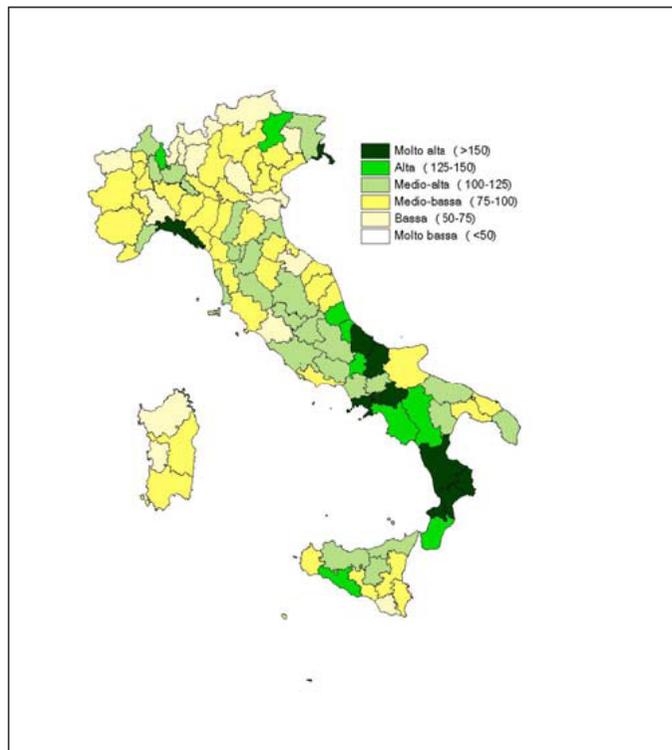
**Tabella 3.4 – Strade statali in relazione alla popolazione residente al 31/12/10 (fonte ISTAT) - Confronto tra Regioni e con la media nazionale**

	<b>Strade ANAS [km]</b>	<b>Strade ANAS per 1000 abitanti [km/1000ab]</b>
BASILICATA	1057.005	1.799
MOLISE	563.401	1.762
SARDEGNA	2922.327	1.744
VALLE D'AOSTA	144.506	1.127
CALABRIA	1632.109	0.811
SICILIA	3943.682	0.781
ABRUZZO	987.206	0.735
UMBRIA	582.081	0.642
PUGLIA	1533.995	0.375
<b>ITALIA</b>	<b>20854.38</b>	<b>0.344</b>
MARCHE	462.502	0.295
EMILIA-ROMAGNA	1160.29	0.262
CAMPANIA	1405.068	0.241
<b>TOSCANA</b>	<b>904.710</b>	<b>0.240</b>
LIGURIA	373.832	0.231
PIEMONTE	700.655	0.157
FRIULI VENEZIA GIULIA	191.366	0.155
VENETO	746.212	0.151
LAZIO	602.352	0.105
LOMBARDIA	946.023	0.095

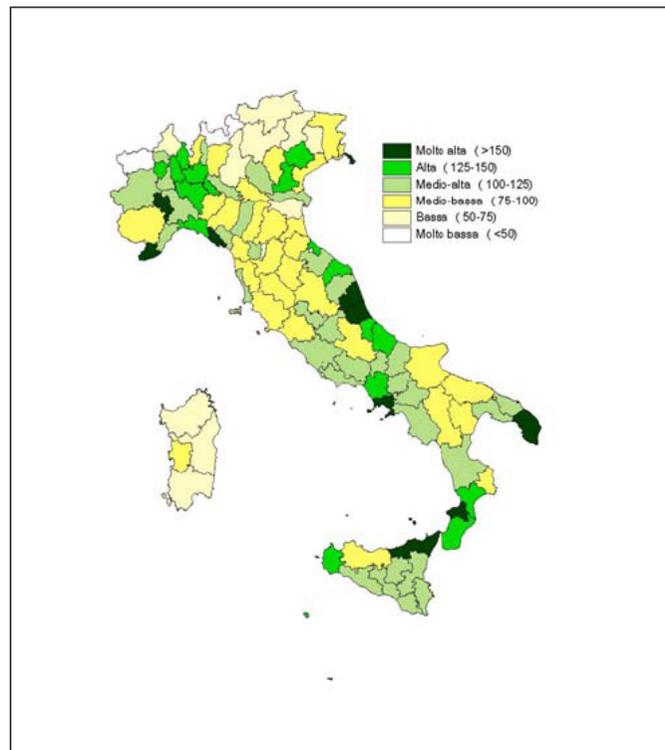
*Fonte: rielaborazioni Regione Toscana*

Le immagini che seguono sono tratte dallo studio “Le infrastrutture in Italia - Un’analisi provinciale della dotazione e della funzionalità” (ISTAT 2006).

**Figura 3.3 – Chilometri di strade statali per 100 Km<sup>2</sup> di superficie territoriale**  
Base Italia = 100 – anno 1996



**Figura 3.4 – Chilometri di rete stradale principale per 100 Km di superficie territoriale**  
Base Italia = 100 – anno 1996



Fonte: "Le infrastrutture in Italia - Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità" (ISTAT 2006)

#### **4 INTERVENTI IN CORSO O PROGRAMMATI**

Gli interventi in corso o progettati relativi alla rete infrastrutturale autostradale e stradale di interesse statale della Toscana sono stati catalogati attraverso schede sintetiche che riportano le informazioni relative agli interventi oltre all'ubicazione cartografica dell'opera. In merito al quadro finanziario degli interventi si rimanda invece al capitolo 8 del Documento di Piano.

Si tratta di interventi che riguardano le seguenti autostrade e opere connesse:

1. Autostrada A1 Milano - Napoli;
2. Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord;
3. Autostrada A12 Genova – Livorno;
4. Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia: Corridoio Tirrenico.

In aggiunta a tali interventi, sono stati riportate le opere che riguardano le strade di interesse statale relative a:

1. E78 Grosseto-Fano “Due Mari”;
2. Potenziamento Valichi Appenninici;
3. Interventi stradali della programmazione ANAS.

I tracciati degli interventi previsti sono stati riportati rispettivamente nelle Tavole C6 e C7, dove gli interventi individuati sono stati suddivisi tra progettati e realizzati.

## 4.1 AUTOSTRADE E OPERE CONNESSE

### 4.1.1 A1 Milano-Napoli: Variante di Valico



**A1 Milano-Napoli: Variante di Valico**

**Badia Nuova-Aglio Galleria di Base (lotto 9-10-11)**

Scheda AS-VARVAL-T0001-ID233

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'opera simbolo della Variante di Valico è la Galleria di Base, si tratta di un tunnel a carreggiate separate, con sezioni che arrivano ad essere ampie anche oltre i 200 mq, che unirà Emilia Romagna e Toscana, congiungendo la futura area di servizio di Badia Nuova a Nord con il nuovo svincolo di Poggiolino a Sud.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Barberino del Mugello

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 25/02/2004

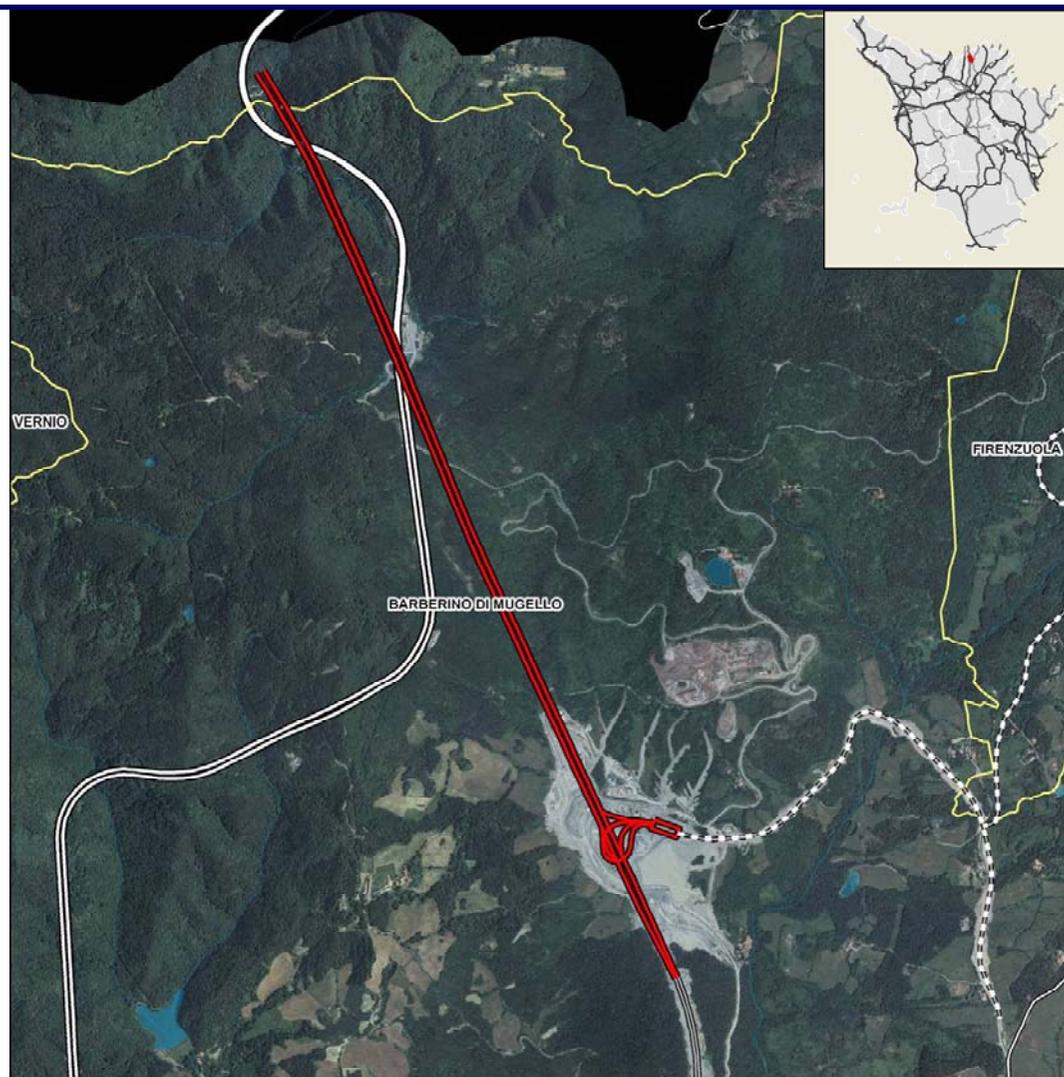
**Fine lavori (reale o prevista):** 31/12/2013

**Funzionalità (reale o prevista):** 01/04/2014

**Costo complessivo:** 496,89 Mil€ (+ 45,50 Mil€ per la realizzazione dei cunicoli pilota)

**Lunghezza:** 11,2 km complessivi (4,5 km circa tratto toscano)

**Note:** Il 21/12/2010 è stato completato lo scavo della Galleria di Base realizzata con un impiego medio giornaliero di circa 700 lavoratori e con una velocità di scavo senza precedenti nel nostro Paese. L'obiettivo di Autostrade è quello di aprire i 22 km tra Badia a Barberino entro la fine del 2012.  
Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020010A-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**A1 Milano-Napoli: Variante di Valico**

## **Badia Nuova-Aglio Lotto 12 e svincolo di Barberino**

Scheda AS-VARVAL-T0002-ID235

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'intervento è contiguo al lotto della Galleria di Base. I principali interventi su questo tratto riguardano le gallerie Bollone 1-2-3, Buttoli e Lagnano, i viadotti Bollone, Navale e Fiumicello Nord, oltre al rifacimento dello svincolo di Barberino.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Barberino del Mugello

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 31/05/2004

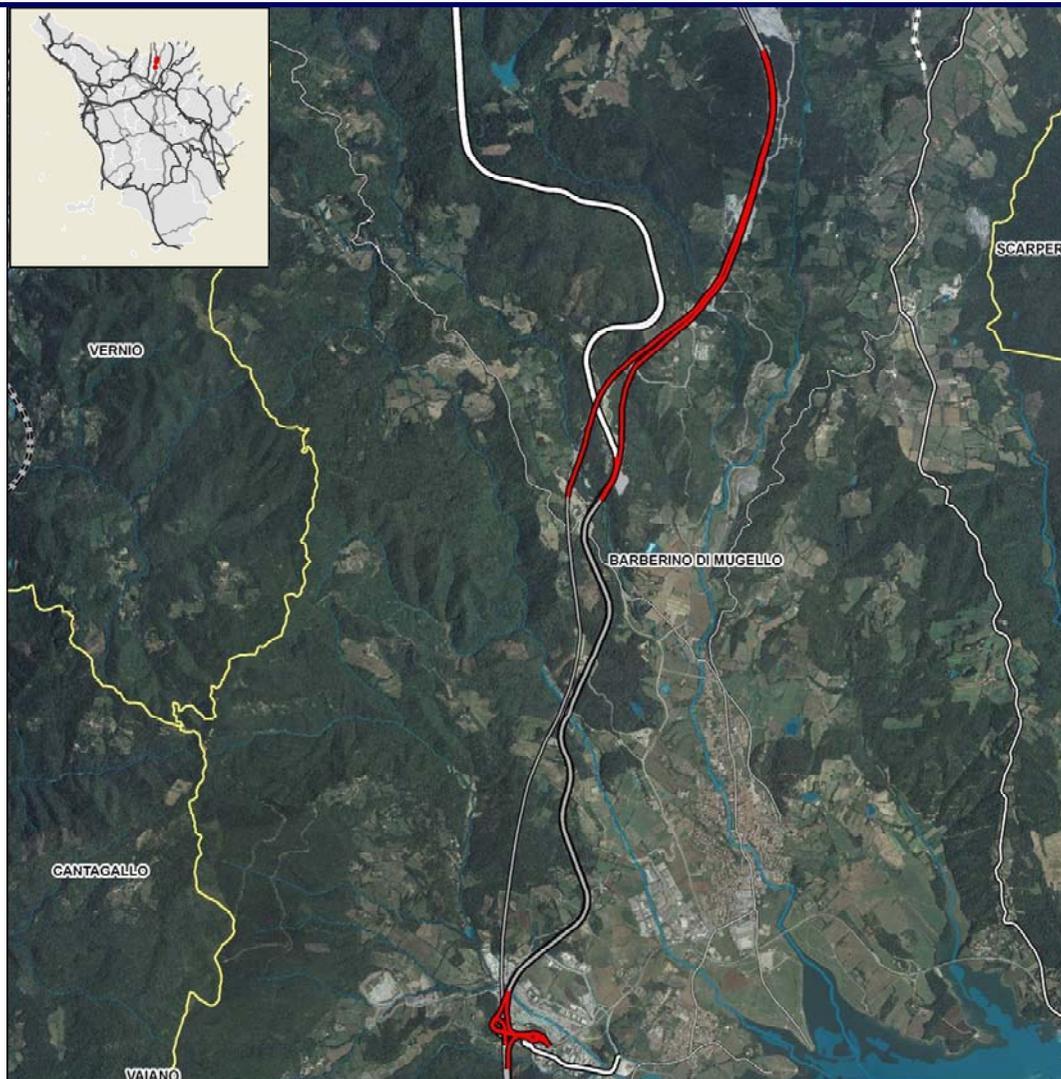
**Fine lavori (reale o prevista):** 31/12/2013

**Funzionalità (reale o prevista):** 01/04/2014

**Costo complessivo:** 282,35 Mil€

**Lunghezza:** 4,5 km carreggiata Nord  
3,3 km carreggiata Sud

**Note:** Lavori sostanzialmente ultimati. La realizzazione delle gallerie previste per questa tratta è stata particolarmente impegnativa, in quanto le sezioni di scavo sono molto ampie (fino oltre 220 mq), in terreni molto complessi geologicamente. Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020010B-TR.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

**Esercizio**



## A1 Milano-Napoli: Variante di Valico Aglione – Barberino (lotto 13)

Scheda AS-VARVAL-T0003-ID234

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'intervento prevede la realizzazione di una nuova carreggiata a 3 corsie in direzione Sud e l'utilizzo della sede attuale verso Nord. Le principali opere sono 4 viadotti e 4 gallerie.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Barberino del Mugello

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 29/06/2006

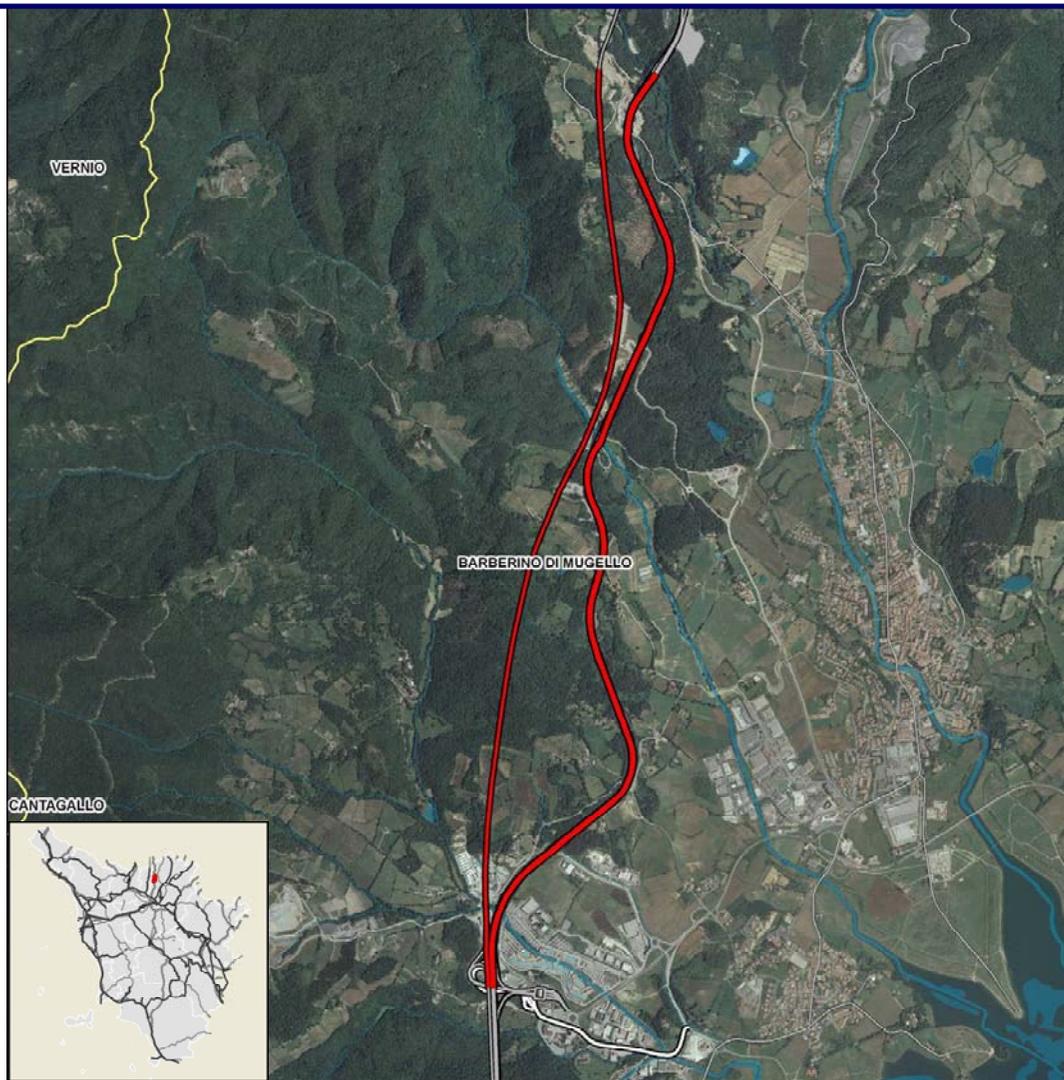
**Fine lavori (reale o prevista):** 30/12/2013

**Funzionalità (reale o prevista):** 01/04/2014

**Costo complessivo:** 336,13 Mil€

**Lunghezza:** 6,1 km circa

**Note:** La realizzazione delle gallerie previste per questa tratta è stata particolarmente impegnativa, in quanto le sezioni di scavo sono molto ampie (fino oltre 170 mq), in terreni molto complessi geologicamente. Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020010C-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Variante di Valico Bretella di Firenzuola (lotti 15-16-17)

Scheda AS-VARVAL-T0004-ID244

**Tipo infrastruttura:** Interventi fuori asse autostradale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'intervento prevede la realizzazione del collegamento viario di circa 13 km tra il nuovo svincolo autostradale di Poggiolino (Barberino Nord/Firenzuola) e la S.P. 610 Imolese in comune di Firenzuola, per un investimento complessivo di 106 milioni di euro.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Firenzuola

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 01/01/2000

**Fine lavori (reale o prevista):** 21/06/2011

**Funzionalità (reale o prevista):** 01/04/2011 lotti 15 e 16  
30/09/2013 lotto 17

**Costo complessivo:** 30,970 Mil€

**Lunghezza:** 8 km circa

**Note:** Per i lotti 15-16 i lavori sono stati realizzati da CAVET con il contributo di ASPI. Per il lotto 17, l'opera non può essere considerata completa a causa di un movimento franoso dell'agosto 2010 per il quale ASPI, dopo aver eseguito i lavori di messa in sicurezza con parzializzazione del traffico mediante un semaforo, sta realizzando ulteriori indagini ed una riprogettazione. Questa è stata inviata agli enti per le autorizzazioni. Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alle Schede 020010D2 e 020010D3-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto	Studio di fattibilità	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Lavori in corso	Esercizio
---------------	-----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------



## A1 Milano-Napoli: Variante di Valico Bretella di Firenzuola (lotto 14)

Scheda AS-VARVAL-T0005-ID245

**Tipo infrastruttura:** Interventi fuori asse autostradale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'intervento prevede la realizzazione del collegamento viario di circa 13 km tra il nuovo svincolo autostradale di Poggiolino (Barberino Nord/Firenzuola) e la S.P. 610 Imolese in comune di Firenzuola, per un investimento complessivo di 106 milioni di euro.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Barberino del Mugello, Firenzuola

**Approvazione :** Progettazione definitiva in corso

**Stato intervento:** In corso revisione del progetto definitivo a seguito del parere del C.S.LLPP.

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):**

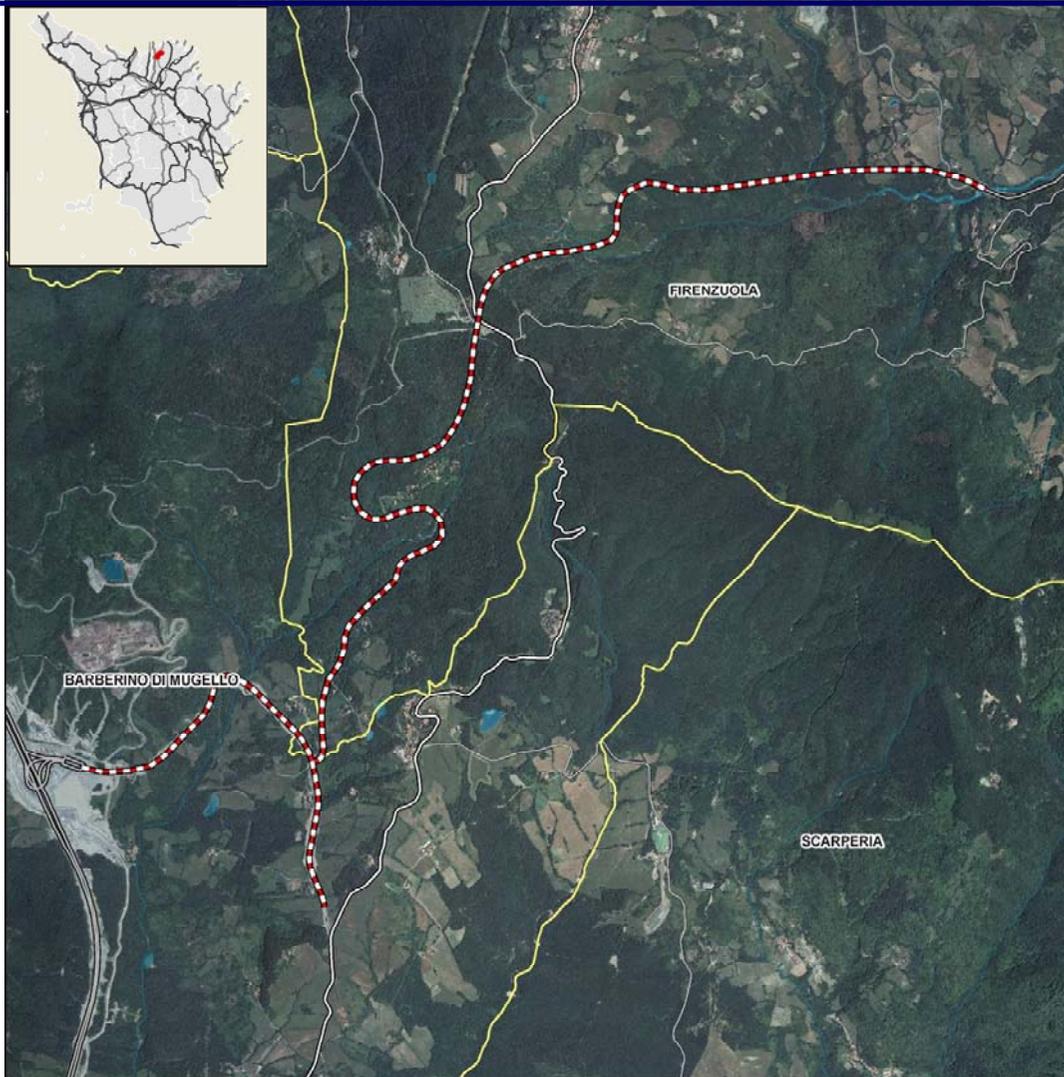
**Fine lavori (reale o prevista):** 2017

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 75,027 Mil€

**Lunghezza:** 4,7 km circa (TRACCIATO DA DEFINIRE)

**Note:** Progetto ancora da definire. A luglio 2011 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere suggerendo l'adeguamento dell'attuale viabilità come soluzione alternativa all'intervento. ASPI propone come unica soluzione alternativa, la sola riqualificazione della strada esistente che potrebbe essere realizzata dalla provincia, ente gestore dell'infrastruttura, secondo tempi e modalità da concordare e nei limiti economici fissati dalla Convenzione.  
Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla scheda 020010D1-TR



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Barberino – Firenze Nord

### Ampliamento alla terza corsia Barberino-Firenze Nord

Scheda AS-TERCOR-T0001-ID239

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997  
Prot.Intesa 04/08/11

**Breve descrizione:** L'intervento prevede l'aumento di capacità della sede autostradale e sarà realizzato, nelle tratte in pianura, con un ampliamento a 3 corsie della sede autostradale e, nelle tratte in collina, con una nuova carreggiata Sud in variante utilizzando le attuali carreggiate in direzione Nord, per l'impossibilità di allargare le gallerie esistenti. E' prevista la realizzazione di un'area di servizio in Comune di Barberino del Mugello.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Barberino del Mugello, Calenzano

**Approvazione :** Progetto approvato esecutivo

**Stato intervento:** Lavori in corso (lotto 0)  
Progetto definitivo concluso (restanti opere)

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 26/01/11 (lotto 0)

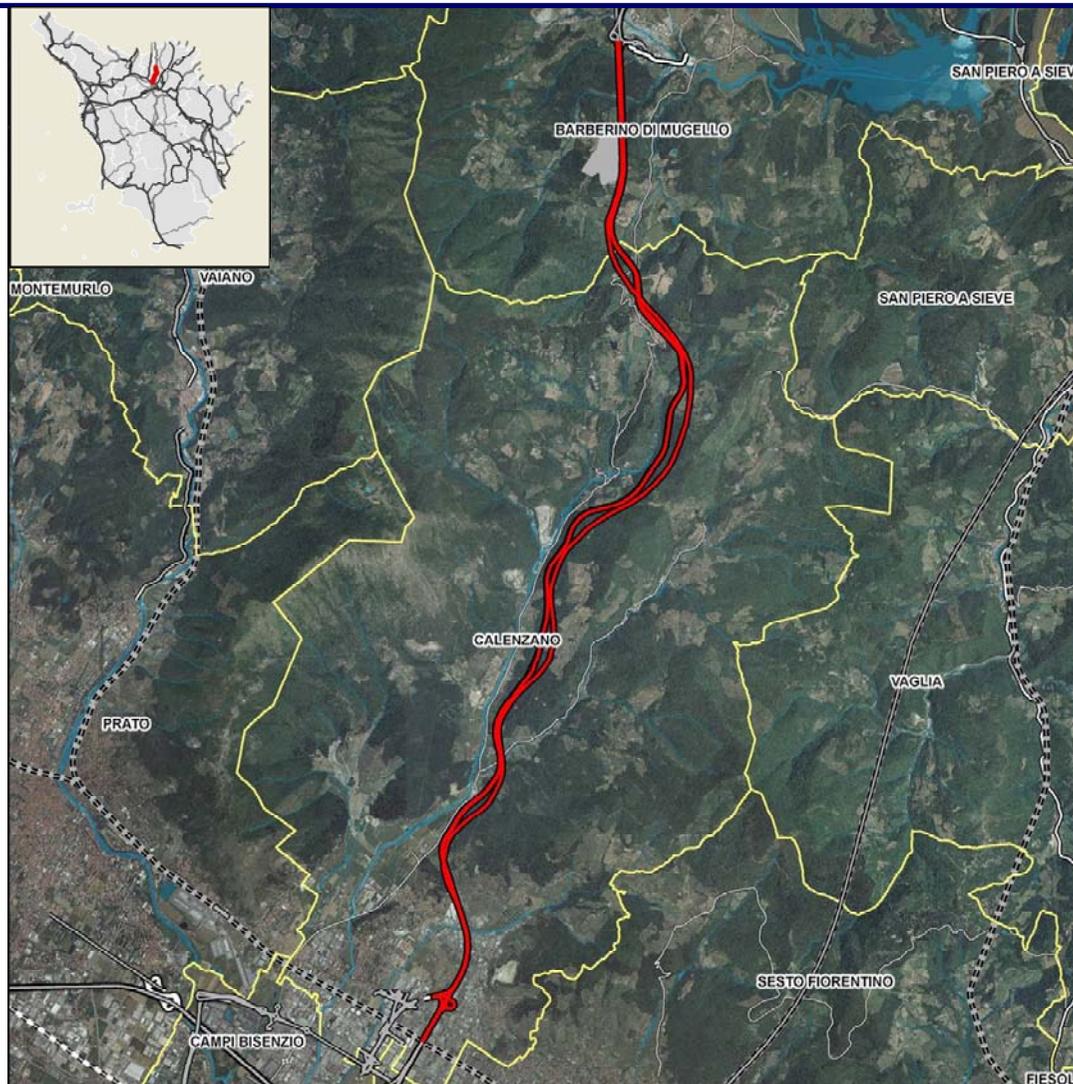
**Fine lavori (reale o prevista):** 31/08/2017

**Funzionalità (reale o prevista):** 30/09/2017

**Costo complessivo:** 915,98 MilE

**Lunghezza:** 17,5 km

**Note:** In data 26/01/2011 sono stati consegnati i lavori del lotto 0 (cantierizzazione, viabilità di servizio, ...).  
Relativamente al progetto di completamento (riguardante le opere autostradali), in particolare per la galleria S.Lucia, il 24/02/10 è stata attivata la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, conclusasi con prescrizioni il 14/01/11.  
Il 14/09/11 è stata convocata la CdS approvativa della Nuova galleria S.Lucia conclusa lo stesso giorno con parere favorevole.  
Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020015/A-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Firenze Nord-Firenze Sud Interconnessione A1/A11 (lotto 1)

Scheda AS-TERCOR-T0002-ID237

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'intervento prevede:  
- l'ampliamento a 3 corsie della sede autostradale dell'A1 (km279+000 - 281+150) ed il completamento della complanare sud;  
- il completamento del sottovia A1/A11;  
- il completamento lato nord del sottovia di Limite;  
- il completamento del nuovo cavalcavia di svincolo e la demolizione della vecchia opera;  
- la sistemazione idraulica dell'intero lotto.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Calenzano, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 30/10/2008

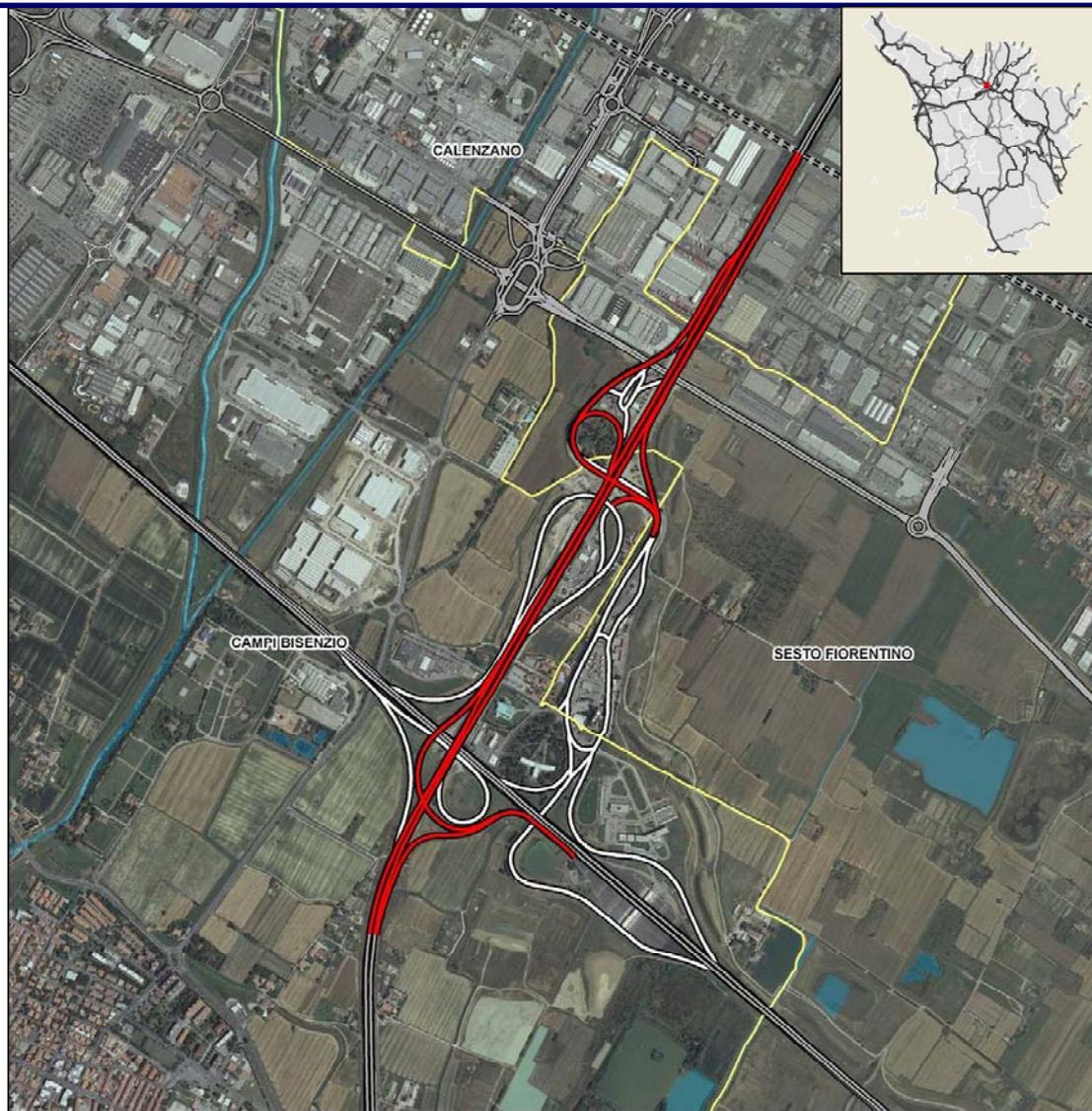
**Fine lavori (reale o prevista):** 28/07/2010

**Funzionalità (reale o prevista):** 28/07/2010

**Costo complessivo:** 21,9 Mil€

**Lunghezza:** 2,2 km

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Firenze Nord-Firenze Sud

### Tratta A: Firenze Nord – Scandicci (lotti 0-2-3)

Scheda AS-TERCOR-T0003-ID238

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997

**Breve descrizione:** L'intervento ha portato l'ampliamento simmetrico alla terza corsia del tratto compreso tra l'interconnessione A1/A11 e il nuovo casello autostradale di Scandicci (Lotti 2-3) oltre all'esecuzione di interventi di mitigazione acustica e interventi sul territorio (Lotto 0). Le principali opere sono: l'ampliamento del viadotto sull'Arno, 3 opere d'arte maggiori di scavalco di corsi d'acqua, il nuovo svincolo di Scandicci, e la rotonda nell'area CDR (Scandicci), mitigazione acustica, 2 nuovi collegamenti tra il RA Firenze-Siena e la SR2 Cassia.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Campi B., Sesto F., Firenze, Scandicci, Impruneta

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 30/10/2003

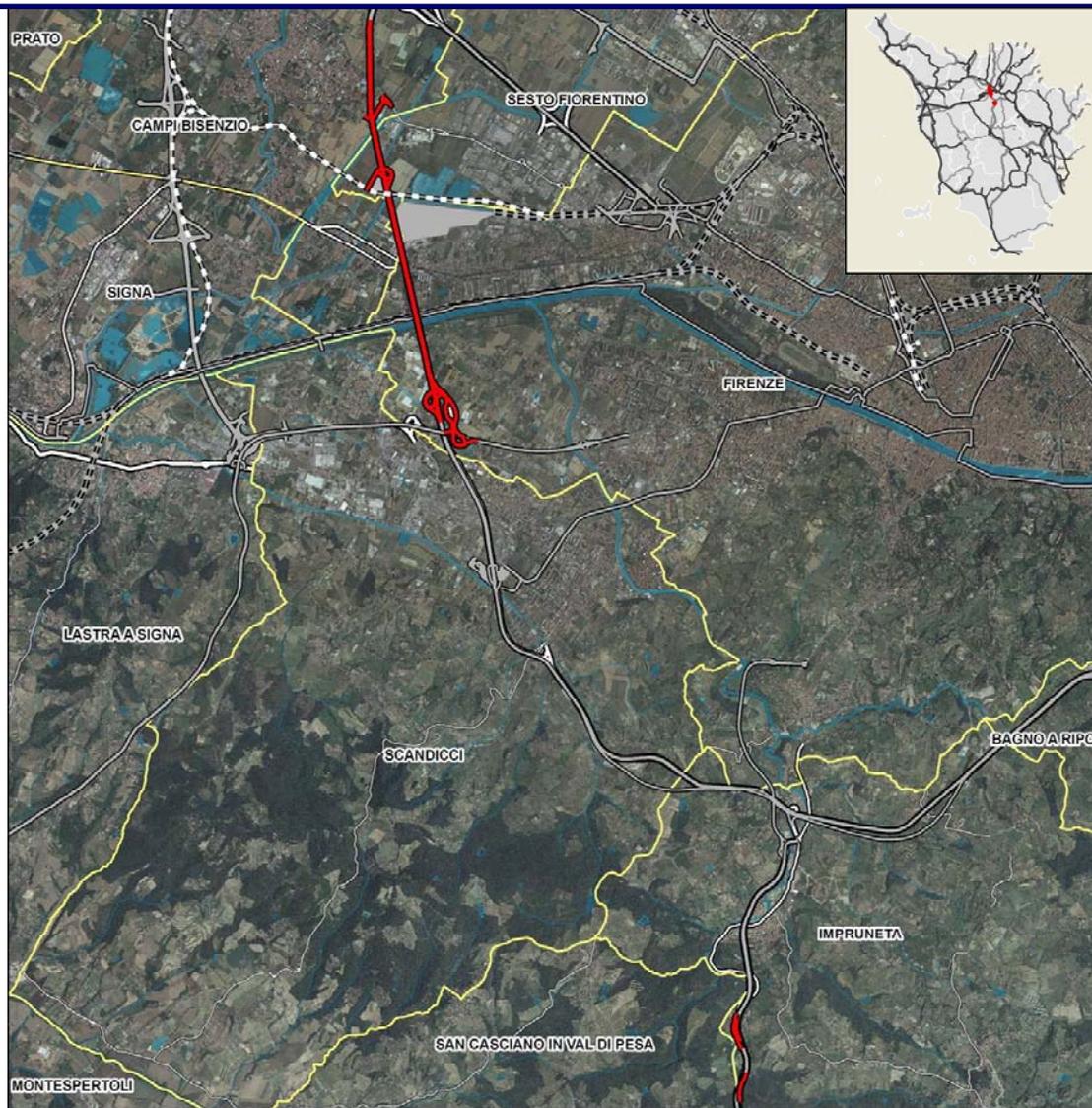
**Fine lavori (reale o prevista):** 30/06/2008

**Funzionalità (reale o prevista):** 03/10/2008

**Costo complessivo:** 125,6 MilE

**Lunghezza:** 6,2 km

**Note:** Al momento manca ancora l'autorizzazione della Regione Toscana al progetto di messa in sicurezza e rinaturalizzazione della Cava di Poggio tondo utilizzata per l'esecuzione dei lavori.  
Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020001A-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Firenze Nord-Firenze Sud

### Tratta B: Scandicci – Certosa (lotti 1B-4-5-6)

Scheda AS-TERCOR-T0004-ID236

**Tipo infrastruttura:** Autostrada e assi di penetrazione

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997  
Prot.Intesa 04/08/11

**Breve descrizione:** I lavori autostradali (70% dei lavori totali) vengono eseguiti in parte allargando la sede attuale (lotto 4) e in parte realizzando in variante la sola carreggiata sud (lotto 5); in quest'ultimo tratto l'attuale carreggiata sud verrà riqualificata e percorsa in direzione nord.

Le opere principali sono rappresentate dalla galleria naturale Melarancio, dalle gallerie artificiali Casellina, Melarancio II e Lastrone. Gli interventi sul territorio inseriti nell'appalto rappresentano il 30% del valore complessivo dei lavori e sono: il by-pass del Galluzzo (un ramo di viabilità ordinaria di 3,5 km di lunghezza), ampi tratti di viabilità urbana a Scandicci, la sistemazione ambientale delle aree di Certosa, Melarancio, Vingone e Casellina, parcheggio scambiatore di Villa Costanza (Scandicci)

**Province:** Firenze

**Comuni:** Firenze, Scandicci, Impruneta

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 20/10/2005

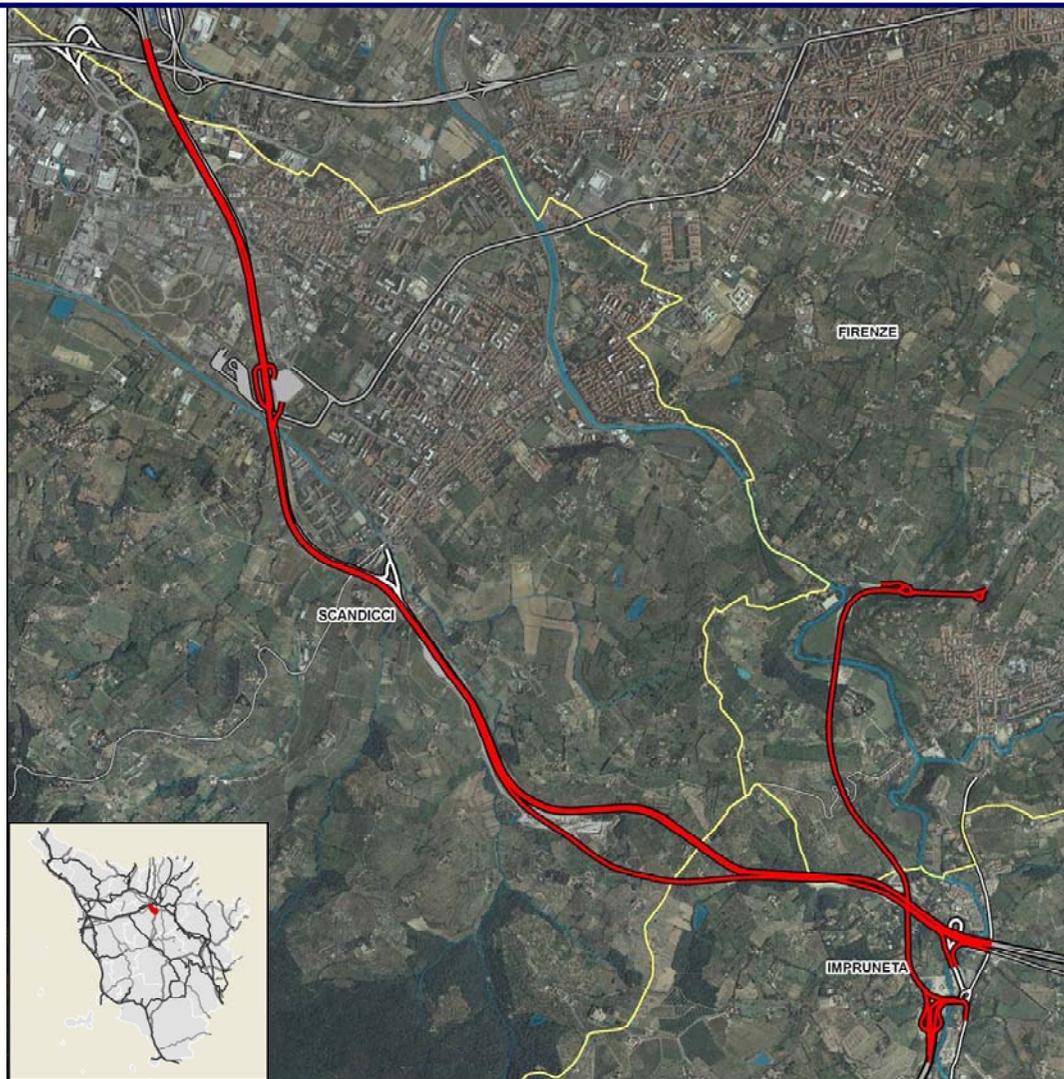
**Fine lavori (reale o prevista):** 31/12/2015

**Funzionalità (reale o prevista):** 30/04/2015

**Costo complessivo:** 405,4 MILI

**Lunghezza:** 8,3 km

**Note:**Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020001B-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Firenze Nord-Firenze Sud

### Tratta C: Certosa – Firenze Sud (lotti 7-8)

Scheda AS-TERCOR-T0005-ID82

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione ANAS-Autostrade 1997  
Prot.Intesa 04/08/11

**Breve descrizione:** Il progetto prevede l'ampliamento alla terza corsia della sede attuale; per i primi 2,4 km l'ampliamento si realizza in variante mediante la costruzione della nuova carreggiata sud, mentre l'attuale sede viene utilizzata in direzione nord; per la parte restante del tracciato, l'ampliamento si realizza in sede. La principale opera ricadente nel lotto è la realizzazione della Galleria naturale di Pozzolatico.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Impruneta, Bagno a Ripoli

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 15/07/2004

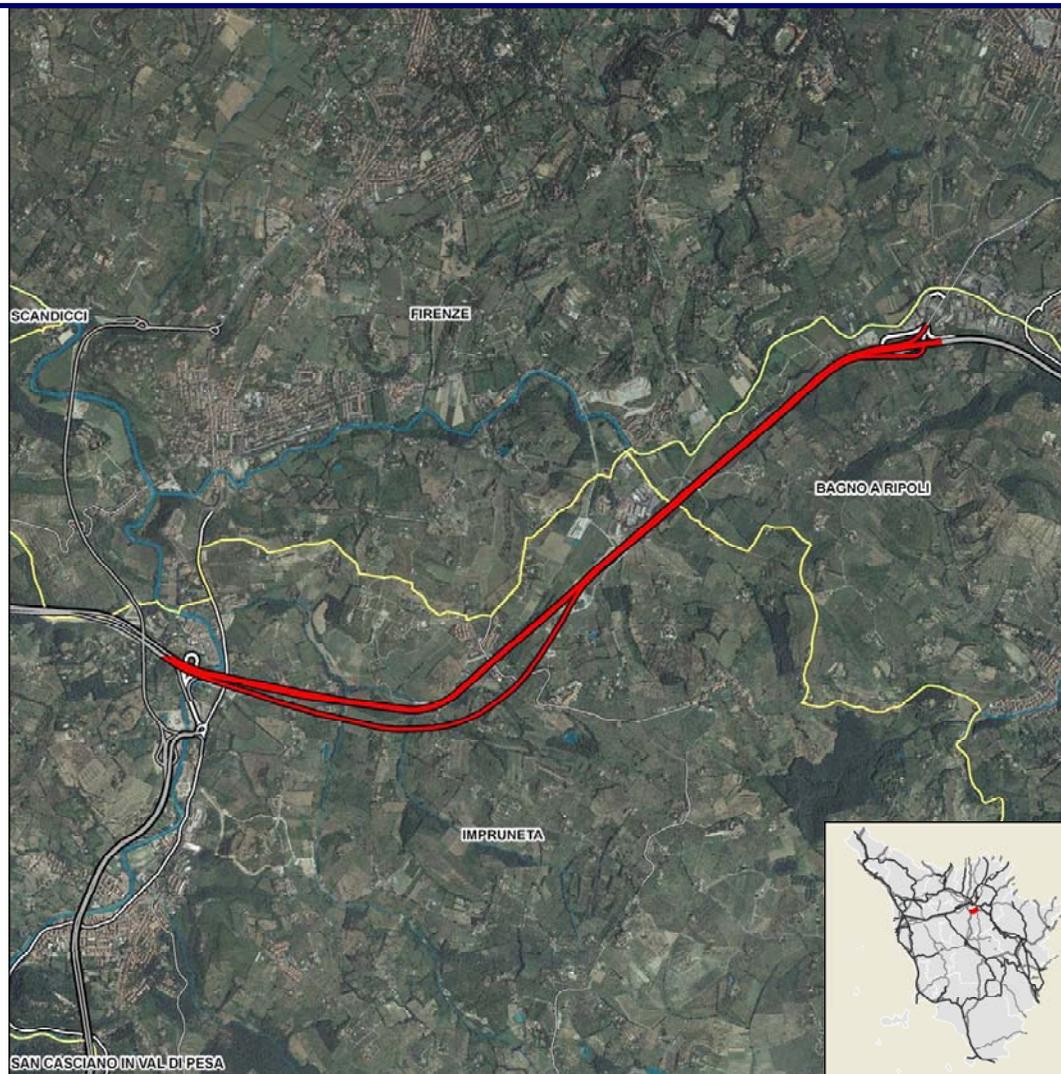
**Fine lavori (reale o prevista):** 30/07/2013

**Funzionalità (reale o prevista):** 30/08/2013

**Costo complessivo:** 246,1 Mil€

**Lunghezza:** 5,2 km

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020001C-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Firenze Sud - Incisa Ampliamento alla terza corsia Firenze Sud-Incisa

Scheda AS-TERCOR-T0006-ID81

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10 - Convenzione Unica 2007 - Prot.Intesa 04/08/11

**Breve descrizione:** Il progetto prevede l'aumento di capacità della sede autostradale a tre corsie, che sarà realizzato, nel tratto in corrispondenza della galleria San Donato, con una nuova careggiata in variante utilizzando le attuali carreggiate in direzione opposta (2N+2N+3S), mentre nelle tratte esterne con ampliamento canonico della sede autostradale a tre corsie (3N+3S)

**Province:** Firenze

**Comuni:** Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno, Incisa

**Approvazione :** Progetto definitivo approvato

**Stato intervento:** Progetto definitivo concluso (lotto1)

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 01/09/2012

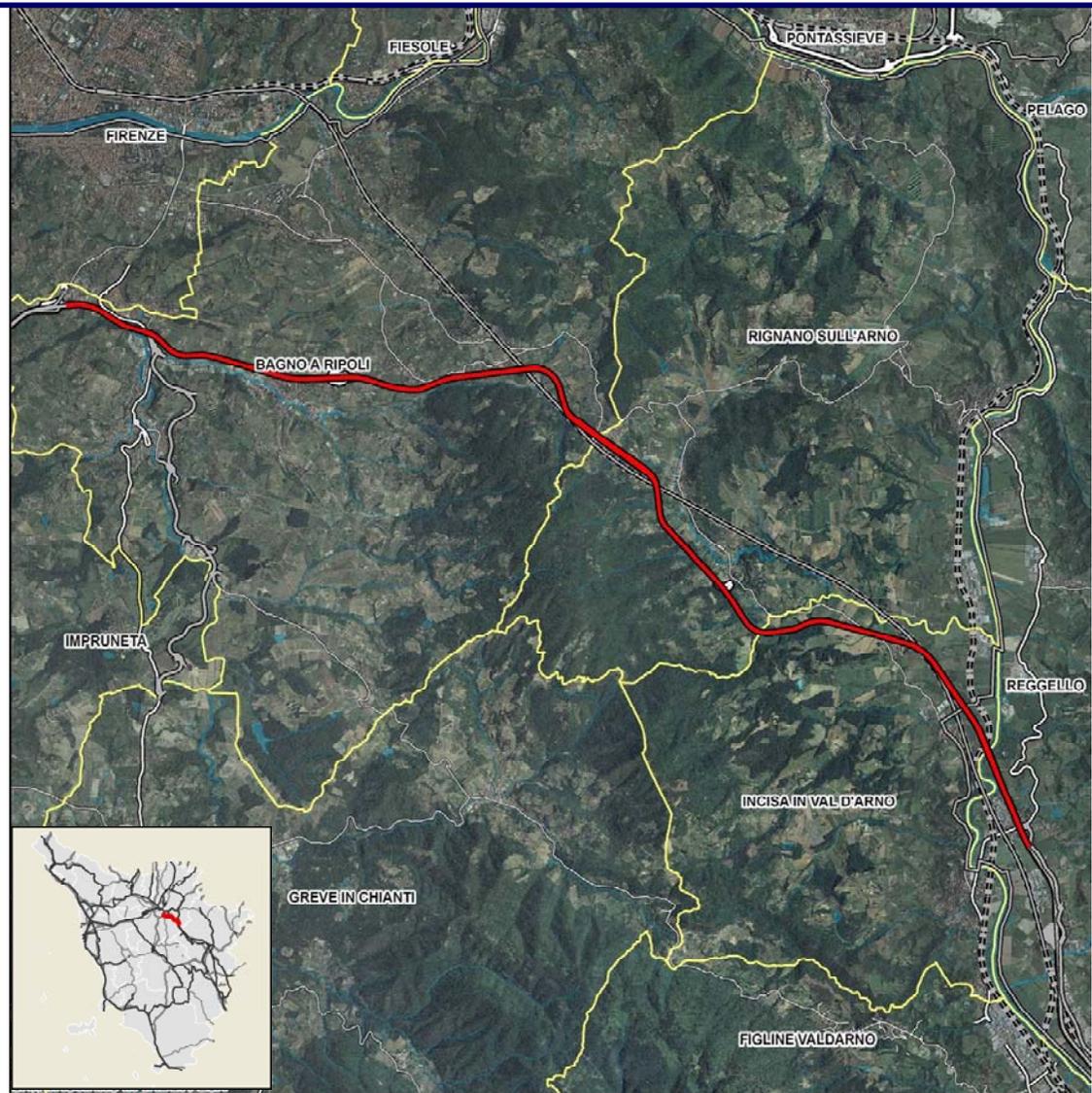
**Fine lavori (reale o prevista):** 01/04/2017

**Funzionalità (reale o prevista):** 01/04/2017

**Costo complessivo:** 284,050 Mil€

**Lunghezza:** 19 km

**Note:** Relativamente al progetto della Variante di San Donato (tratto intermedio del tracciato), il 23/06/11 sono stati pubblicati il progetto definitivo e lo SIA per l'avvio della procedura di VIA. Non è possibile fare previsioni di avvio lavori, fintanto che non saranno conclusi gli iter autorizzativi. Sono state invece approvate le tratte iniziale e finale del progetto. Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020015/B-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Ampliamento alla 3° corsia Incisa - Valdarno

### Ampliamento alla terza corsia Incisa - Valdarno

Scheda AS-TERCOR-T0007-ID80

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** art.15 Conv.ANAS-ASPI 2007

**Breve descrizione:** Il progetto consiste nell'ampliamento a terza corsia della tratta Incisa – Valdarno e prevede: l'ampliamento di 2 svincoli (Incisa e Valdarno), l'ampliamento in corrispondenza di due aree di servizio (Arno Est ed Arno Ovest) e l'area di sosta San Giovanni, l'ampliamento di 7 viadotti della lunghezza di circa ml. 213 e della Galleria Bruschetto (lunghezza 580 m), la demolizione e ricostruzione di 3 cavalcavia, l'ampliamento di circa 38 opere d'arte minori (tombini, sottovia, ponticelli,...) e l'installazione di circa 12 km di barriere fonoassorbenti.

**Province:** Firenze, Arezzo

**Comuni:** Reggello, Figline V.no, San Giovanni V.no, Terranuova B.

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato

**Stato intervento:** Progetto definitivo in corso (procedura VIA)

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):**

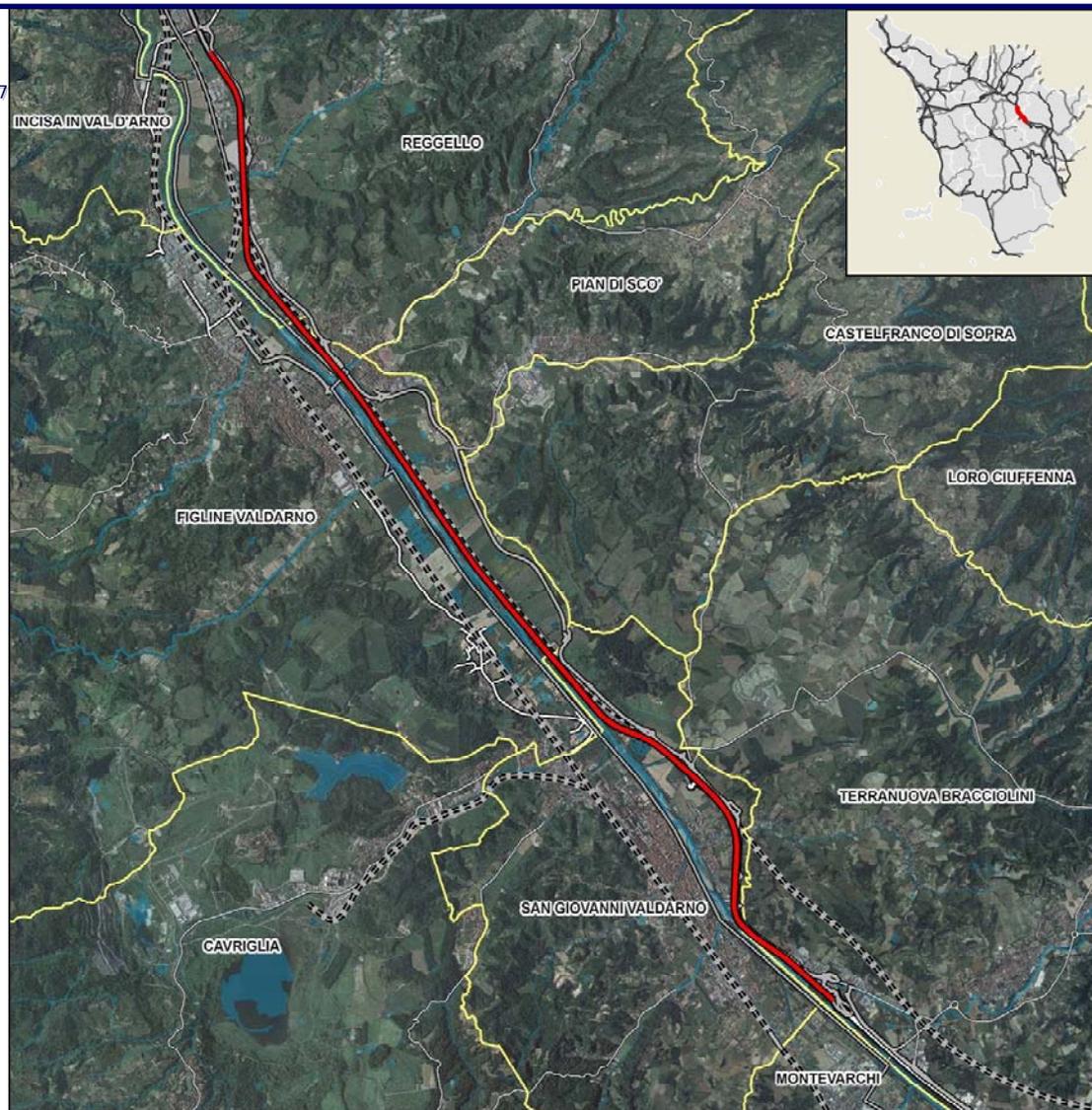
**Fine lavori (reale o prevista):** 36 mesi da consegna lavori

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 309,7 Mil€

**Lunghezza:** 17,9 km

**Note:** Il progetto fa parte degli investimenti la cui progettazione è prevista all'art.15 dello schema di Convenzione ANAS-ASPI 2007.  
Il Progetto Preliminare è stato approvato dal CdA dell'ANAS il 04/11/2010 e al momento è in corso la redazione del progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Svincolo di Valdarno Svincolo di Valdarno

Scheda AS-TERCOR-T0010-ID77

**Tipo infrastruttura:** Svincolo autostradale

**Piano/Programma/Rif.normativo:**

**Breve descrizione:** Il progetto prevede la dismissione dell'attuale stazione di Valdarno e la sua ricollocazione in modo da renderla compatibile con il riassetto della viabilità ordinaria in essere da parte della Provincia di Arezzo.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Terranova Bracciolini

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 20/02/2008

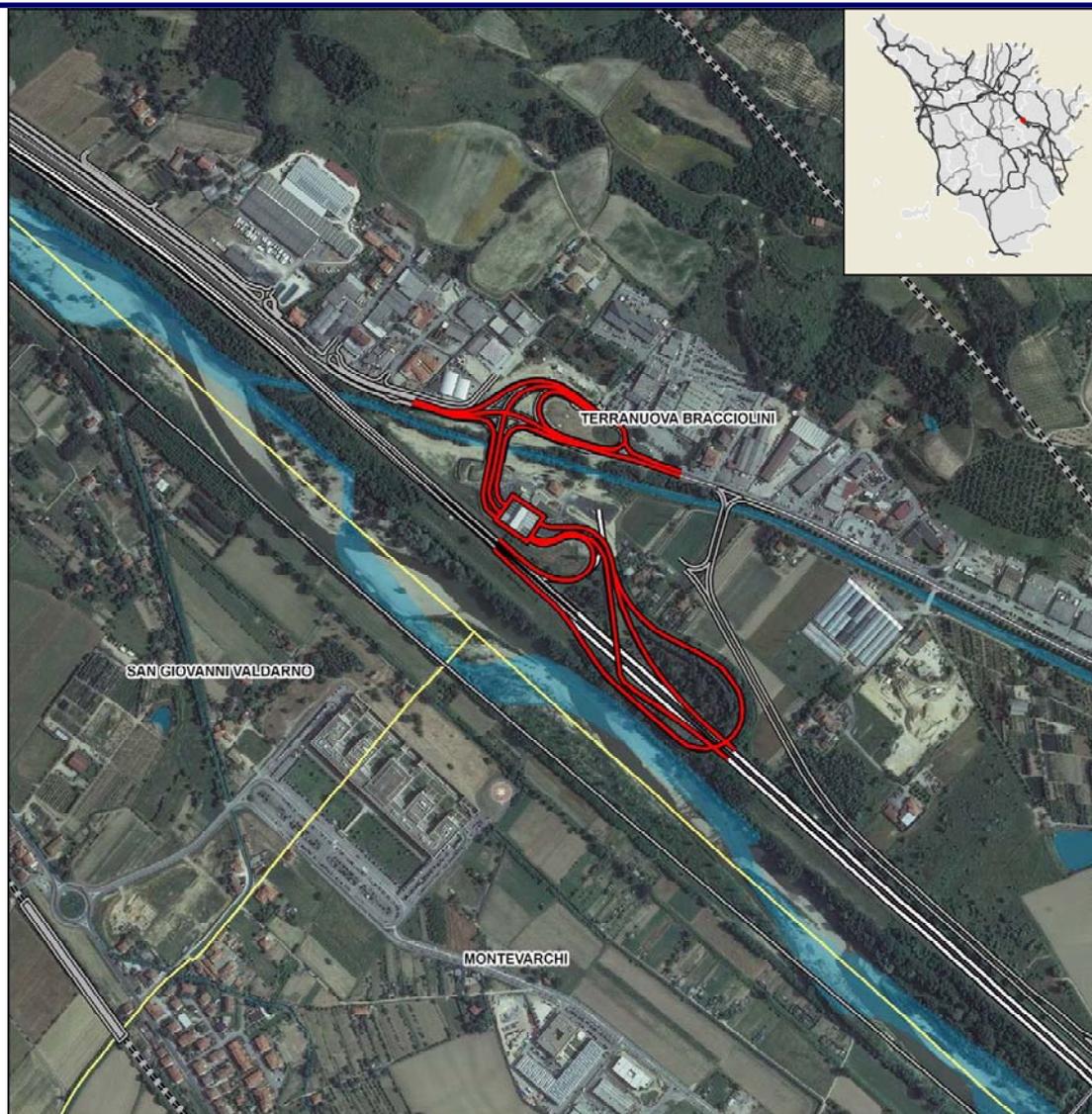
**Fine lavori (reale o prevista):** 31/03/2010

**Funzionalità (reale o prevista):** 30/12/2012

**Costo complessivo:** 5,034 MIL€

**Lunghezza:**

**Note:** Il 05/01/2005 è stata stipulata una convenzione tra ASPI, Provincia di Arezzo e comune di Terranova Bracciolini, in cui si stabilisce che ASPI erogherà un contributo alla Provincia in quanto questa realizzerà opere viarie che comprendono, tra l'altro, il ponte sul torrente Ciuffenna e le rampe di collegamento del piazzale autostradale alla viabilità ordinaria, opere di competenza patrimoniale e gestionale ASPI. Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 020002-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A1 Milano-Napoli: Svincolo di Arezzo Svincolo di Arezzo

Scheda AS-A1-T0001-ID250

**Tipo infrastruttura:** Svincolo autostradale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** Prot.Intesa ASPI-RT04/08/11

**Breve descrizione:** L'accordo prevede la realizzazione di un nuovo svincolo ad Arezzo di interconnessione con la strada dei Due Mari (E78) e raccordi di adduzione per il potenziamento del collegamento tra Arezzo e l'autostrada A1.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo, Civitella in Val di Chiana

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Studio di fattibilità in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):**

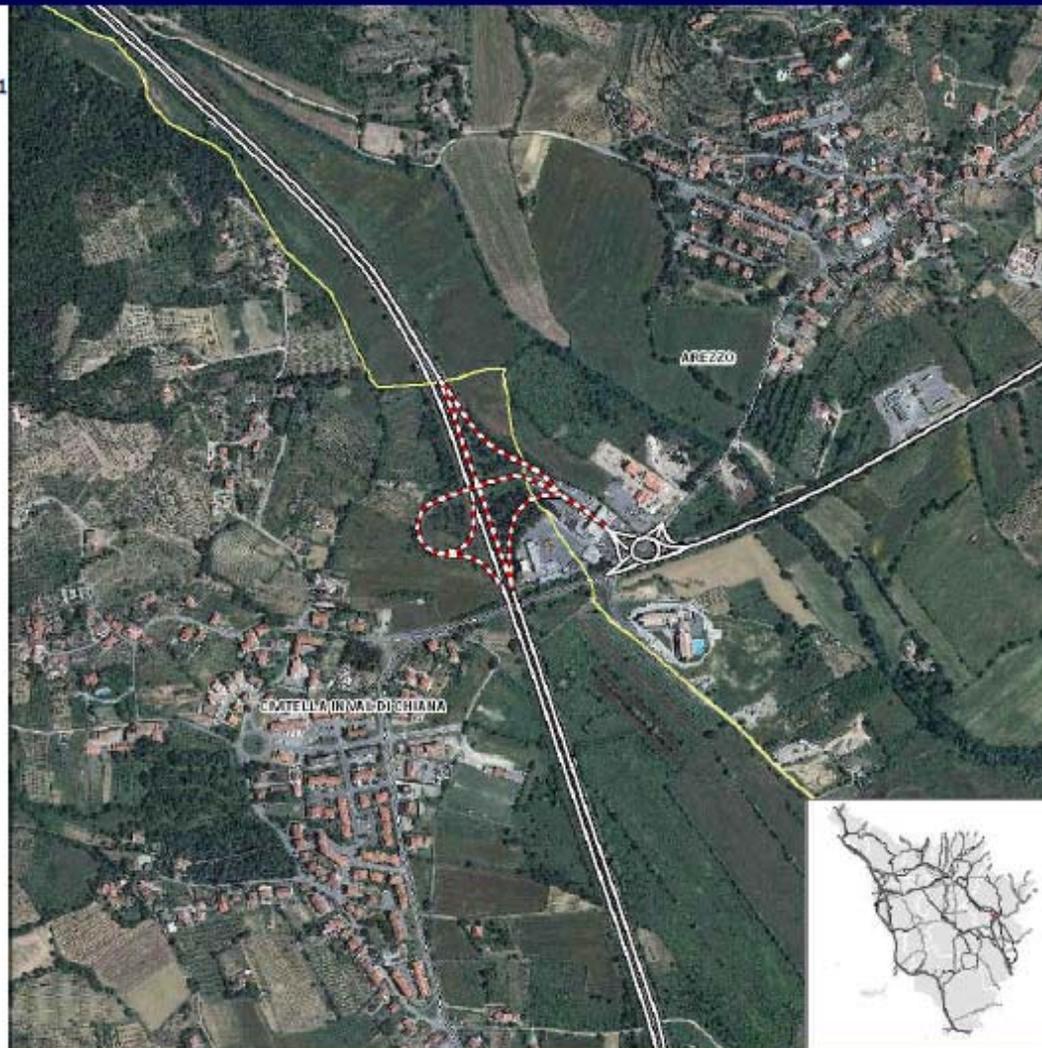
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 45 Mil€

**Lunghezza:**

**Note:** Investimento inserito nella Convenzione Unica



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio

1

## 4.1.2 A11 Firenze-Pisa Nord



### A11 Firenze – Pisa Nord: Ampliamento alla 3° corsia Firenze - Montecatini Ampliamento alla terza corsia Firenze - Pistoia

Scheda AS-TERCOR-T0008-ID79

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** art.15 Conv.ANAS-ASPI 2007  
Prot.Intesa 04/08/11

**Breve descrizione:** Il progetto consiste nell'ampliamento a terza corsia della tratta Firenze-Pistoia e prevede: l'adeguamento di 5 svincoli (Firenze Nord, Sesto Fiorentino, Prato Est, Prato Ovest, Pistoia) e di 1 interconnessione (A1 Autostrada del Sole); il nuovo svincolo di Pistoia Est, l'ampliamento in corrispondenza di un'area di servizio (Peretola) e di 20 opere d'arte maggiori; la demolizione e ricostruzione di circa 16 cavalcavia e realizzazione di 2 nuovi cavalcavia; ampliamento di circa 160 opere d'arte minori (tombini, sottovia, ponticelli, ...) e l'installazione di circa 14,7 km di barriere fonoassorbenti. Nel progetto saranno ricompresi lo Svincolo terminale di Peretola ed interventi di bonifica acustica per circa 2 km nel tratto terminale della terza corsia Pistoia - Montecatini già concordati con gli Enti Territoriali (Comune di Monsummano)

**Province:** Firenze, Prato, Pistoia

**Comuni:** Firenze, Sesto F., Campi B., Prato, Agliana, Pistoia, Monsummano

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato da ANAS

**Stato intervento:** Progetto definitivo in fase di VIA

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):** 36 mesi da consegna lavori

**Funzionalità (reale o prevista):**

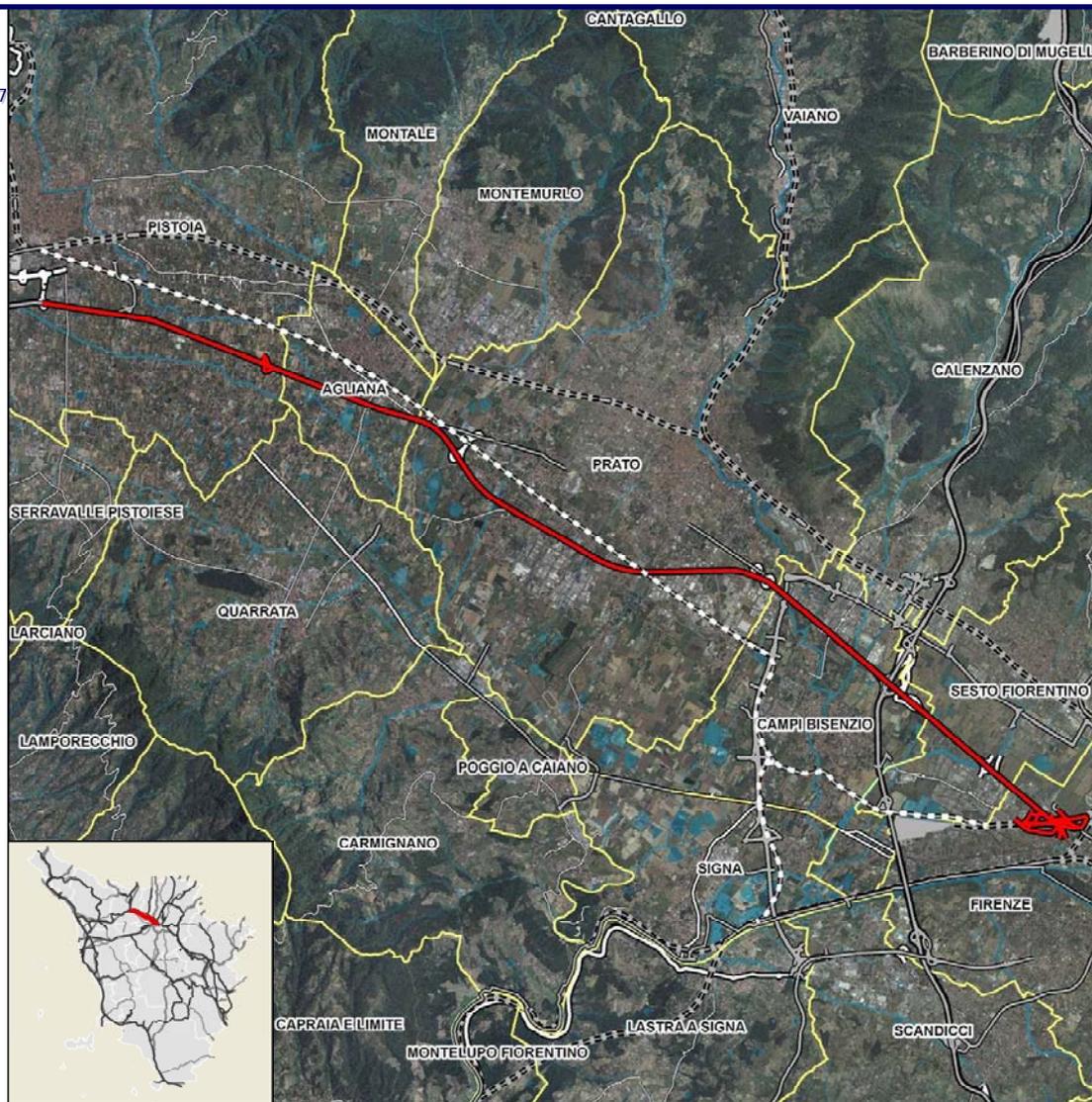
**Costo complessivo:** 390 Mil€

**Lunghezza:** 26,8 km

**Note:** Il progetto fa parte degli investimenti la cui progettazione è prevista all'art.15 dello schema di Convenzione ANAS-ASPI 2007.

Il Progetto Preliminare è stato approvato dal CdA dell'ANAS il 04/11/10 e al momento è in corso la redazione del Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale. A giugno 2011 è stato dato avvio alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Conferenza di Servizi.

La Regione Toscana si è espressa, all'interno del procedimento di VIA di competenza statale, con la delibera di Giunta Regionale del 08/07/2013



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** art.15 Conv.ANAS-ASPI 2007  
Prot. Intesa 04/08/11

**Breve descrizione:** Il progetto consiste nell'ampliamento a terza corsia della tratta Pistoia-Montecatini e prevede: l'ampliamento in corrispondenza dell'area di servizio Serravalle; la galleria naturale Serravalle; l'ampliamento di 6 opere d'arte maggiori; la demolizione e ricostruzione di 8 cavalcavia; l'ampliamento di circa 65 opere d'arte minori e l'installazione di circa 10 km di barriere fonoassorbenti.

**Province:** Pistoia

**Comuni:** Pistoia, Serravalle P., Monsummano T., Pieve a Nievole

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato da ANAS

**Stato intervento:** Progetto definitivo in corso

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):**

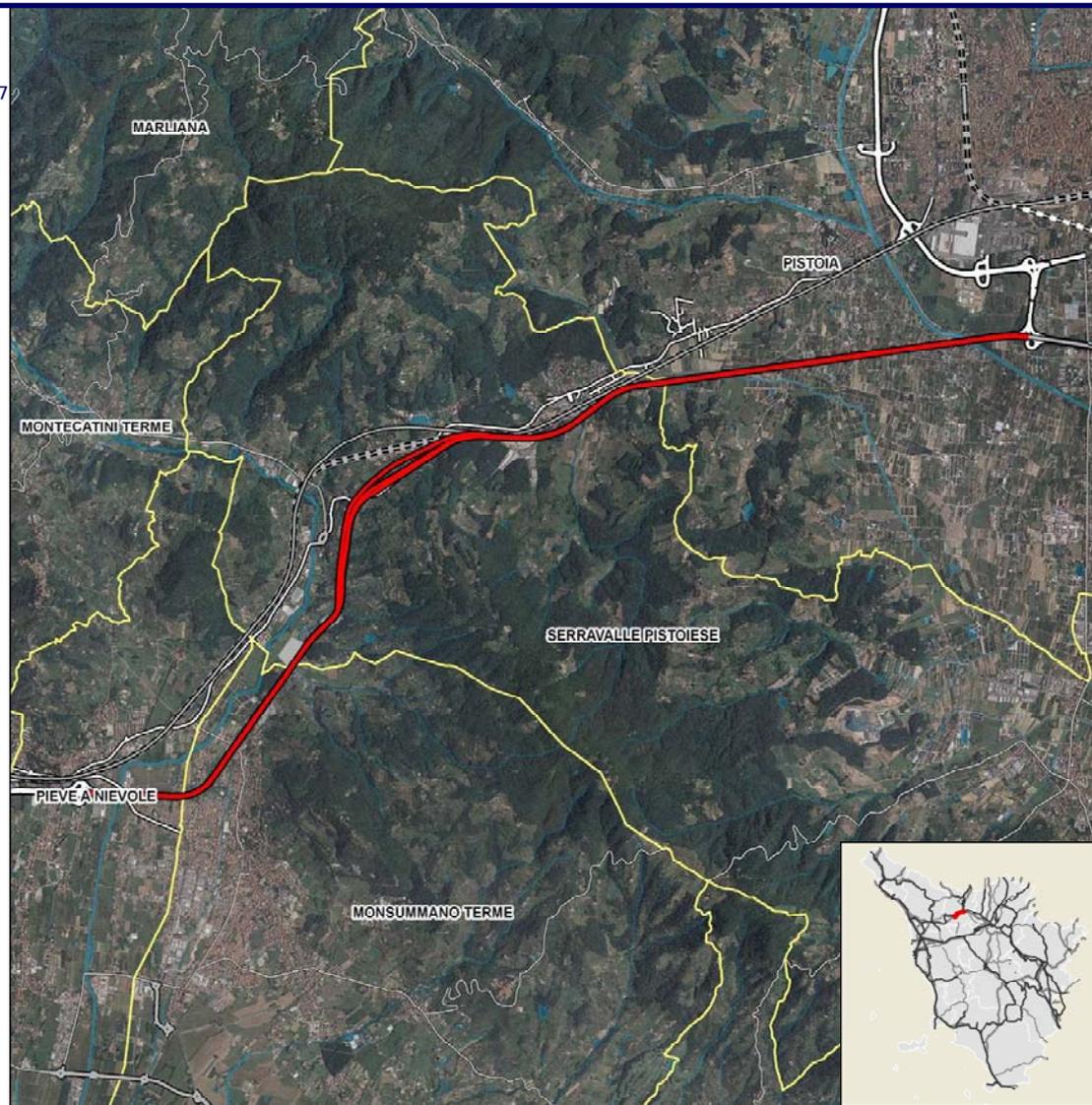
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 449,9 Mil€

**Lunghezza:** 11,4 km

**Note:** Il progetto fa parte degli investimenti la cui progettazione è prevista all'art.15 dello schema di Convenzione ANAS-ASPI 2007.  
Il Progetto Preliminare è stato approvato dal CdA dell'ANAS il 04/11/10, per cui ASPI ha iniziato a condividere l'intervento con il territorio.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Svincolo autostradale

**Piano/Programma/Rif.normativo:**

**Breve descrizione:** Il progetto prevede la dismissione dell'attuale casello di Capannori e la sua ricostruzione alla progressiva km 54+027 dell'A11 in modo da migliorare la distribuzione dei flussi nell'area urbana e industriale di Capannori

**Province:** Lucca

**Comuni:** Capannori

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI

**Soggetto attuatore:** ASPI

**Inizio lavori (reale o prevista):** 11/10/2005

**Fine lavori (reale o prevista):** 08/08/2008

**Funzionalità (reale o prevista):** 26/07/2008

**Costo complessivo:** 16,675 MI€

**Lunghezza:**

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alle Schede 02003A1 e 02003A2-TS. È in corso la nuova procedura per la realizzazione di opere collaterali relative alla riqualificazione delle aree del vecchio casello di Capannori e dell'adeguamento dell'incrocio tra via del Frizzone e via del Magro.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio

#### 4.1.3 A12 Genova – Livorno



**A12 Genova – Livorno**

### Potenziamento dell'Autostrada A12 tra Confine Regionale -Viareggio

Scheda AS-A12-T0001-ID248

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il progetto prevede il potenziamento dell'Autostrada A12 tra Viareggio e la Regione Liguria, le Parti sono in attesa del procedimento di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.81 del D.P.R. 616/77 modificato con D.P.R. 383/94, comprendente anche le opere di raccordo con i porti, i complessi ospedalieri, i bacini marmiferi e la viabilità locale.

**Province:** Massa e Lucca

**Comuni:** Podenzana, Carrara, Massa, Montignoso, Pietrasanta, Forte dei Marmi, Seravezza, Camaiore, Massarosa, Viareggio

**Approvazione :** Emesso parere VIA il 10/01/08

**Stato intervento :** In attesa di avvio del procedimento di approvazione del Progetto definitivo

**Soggetto attuatore:** SALT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):**

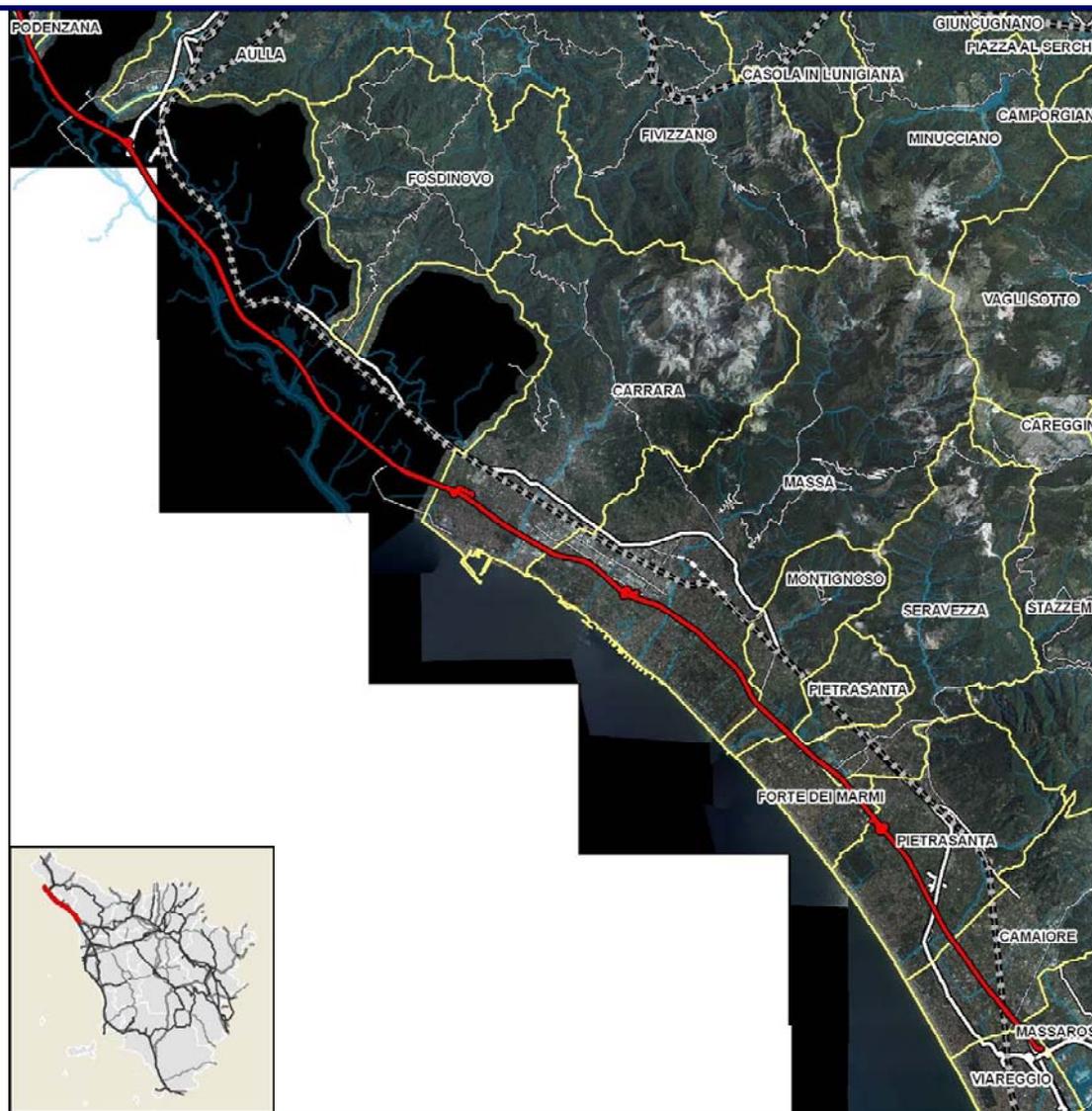
**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:**

**Lunghezza:**

**Note:**

E' stato attivato il procedimento da parte del Ministero dell'Infrastrutture per l'attuazione del progetto "Terza corsia dinamica" attraverso l'installazione di pannelli informativi specifici.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio

#### 4.1.4 A12 Rosignano-Civitavecchia: Corridoio Tirrenico



#### A12 Rosignano-Civitavecchia: Corridoio Tirrenico

#### Corridoio Tirrenico: tratta Rosignano-Grosseto sud

Scheda AS-CORTIR-T0001-ID28N

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il corridoio plurimodale tirrenico (itinerario europeo E80), integrato con i necessari raccordi con i porti e la viabilità locale, rappresenta un'infrastruttura strategica di interesse regionale, nazionale e comunitario, riportata nei relativi strumenti di pianificazione. Il completamento nel tratto Rosignano-Civitavecchia permette di superare le attuali condizioni di pericolosità dell'Aurelia, consentendo adeguati livelli di mobilità e di intermodalità. Il progetto approvato prevede di realizzare un'opera a tipologia autostradale con due corsie, oltre alla corsia di emergenza, per ciascuna carreggiata, al fine di consentire adeguati livelli di sicurezza.

Tratto Rosignano-Grosseto: tracciato da svilupparsi sull'attuale sede della Variante Aurelia.

Il sistema di pedaggio prevede agevolazioni per i cittadini residenti nei comuni limitrofi all'opera, così come individuati nell'atto di approvazione.

**Province:** Livorno, Grosseto

**Comuni:** Follonica, Riparbella, Rosignano, Cecina, Bibbona, Castagneto C., Massa M., S.Vincenzo, Roccastrada, Campiglia M., Gavorrano, Scarlino, Piombino, Grosseto.

**Approvazione :** PD lotti 2, 3 approvato il 03/08/2012

**Stato intervento:** da terminare approvazione dei restanti lotti (lotto 7 tratto 1: svincolo Geodetica-Gagno)

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):** da definire

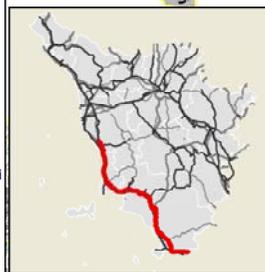
**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** quota parte di 2000 Mil€

**Lunghezza:** 166 km circa in Toscana (circa 206 km complessivi)

**Note:** Il 18/12/2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare. I costi dell'opera ammontano a 3.788 milioni di euro. Nell'anno 2010 il CIPE ha stabilito nuove condizioni di sostenibilità finanziaria dell'opera e SAT ha rivalutato le scelte per la progettazione definitiva tese ad utilizzare maggiormente l'attuale sede dell'Aurelia a sud di Grosseto, come sede dell'autostrada.

Nel 2012 la Regione ha dato il via libera al tracciato dell'Autostrada Tirrenica con la garanzia che venga realizzato l'intero tratto tra Rosignano fino al confine con il Lazio e ha confermato alcune condizioni irrinunciabili: l'esenzione dal pedaggio fino ad un percorso di 45 chilometri per i residenti, e altre forme di esenzione e agevolazione per i pendolari. Il 3 agosto 2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 5A e 6B.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A12 Rosignano-Civitavecchia: Corridoio Tirrenico

### Corridoio Tirrenico: tratta Grosseto sud-confine regionale

Scheda AS-CORTIR-T0001-ID28S

**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il corridoio plurimodale tirrenico (itinerario europeo E80), integrato con i necessari raccordi con i porti e la viabilità locale, rappresenta un'infrastruttura strategica di interesse regionale, nazionale e comunitario, riportata nei relativi strumenti di pianificazione. Il completamento nel tratto Rosignano-Civitavecchia permette di superare le attuali condizioni di pericolosità dell'Aurelia, consentendo adeguati livelli di mobilità e di intermodalità. Il progetto approvato prevede di realizzare un'opera a tipologia autostradale con due corsie, oltre alla corsia di emergenza, per ciascuna carreggiata, al fine di consentire adeguati livelli di sicurezza.

Tratto Grosseto sud - confine regionale : il progetto approvato è il risultato dell'esame delle varie alternative per superare numerose criticità, privilegiando l'utilizzazione del corridoio infrastrutturale esistente; rimane da definire la soluzione progettuale dei lotti 4 e 5b, sui quali la Giunta regionale con Delibera n. 241 del 09/04/2013 ha dato mandato al Presidente ad esprimere nelle sedi ministeriali competenti una preferenza per una soluzione definita in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati (colore blu) della proposta SAT del gennaio 2013. Il sistema di pedaggio prevede agevolazioni per i cittadini residenti nei comuni limitrofi all'opera, così come individuati nell'atto di approvazione.

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Grosseto, Orbetello, Magliano in T., Capalbio

**Approvazione :** PD lotti 5A e 6B approvato il 03/08/2012

**Stato intervento:** da terminare approvazione dei restanti lotti (4-5B)

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

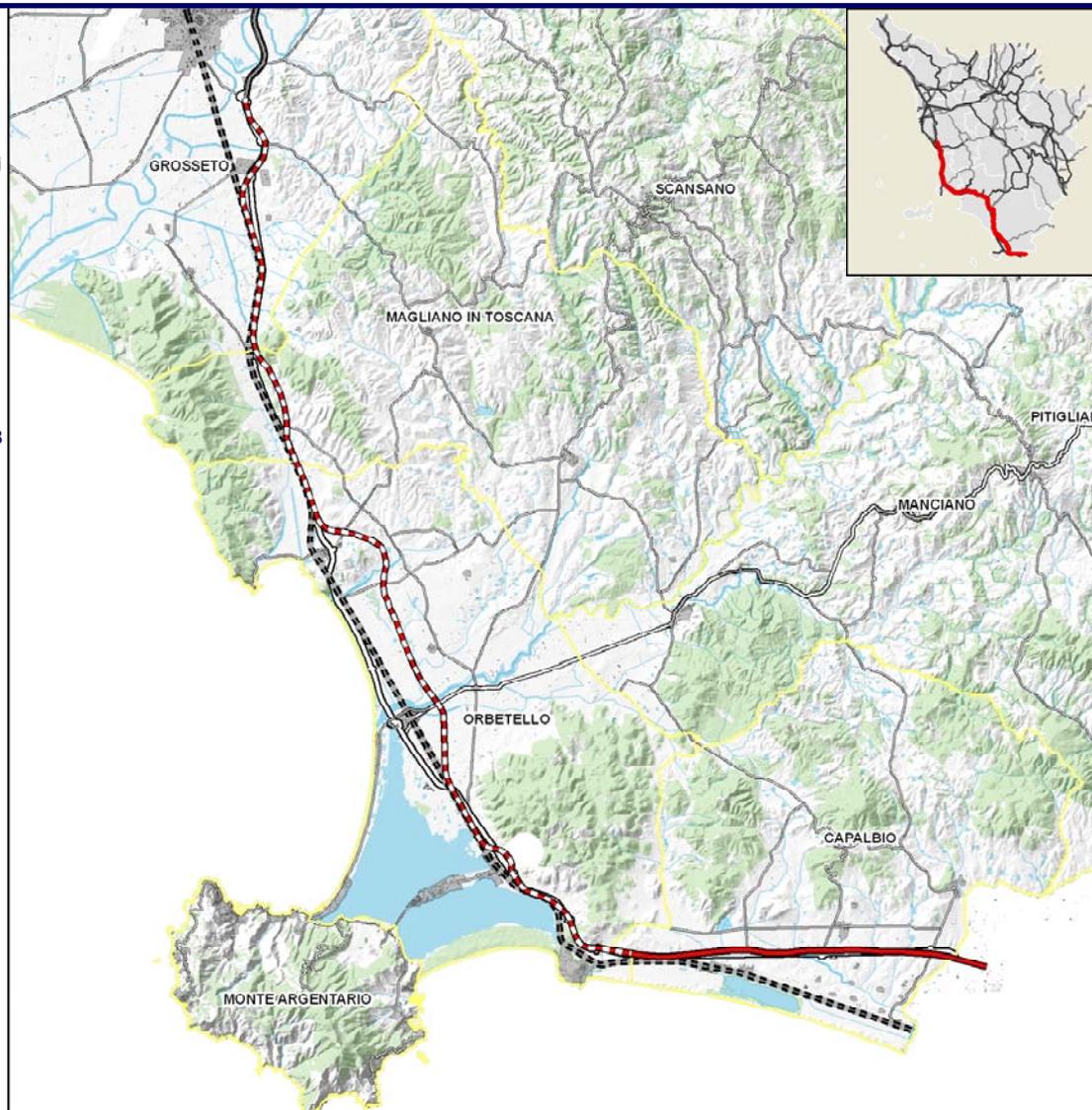
**Fine lavori (reale o prevista):** da definire

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** quota parte di 2000 Mil€

**Lunghezza:** 166 km circa in Toscana (circa 206 km complessivi)

**Note:** Il 18/12/2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare. I costi dell'opera ammontano a 3.788 milioni di euro. Nell'anno 2010 il CIPE ha stabilito nuove condizioni di sostenibilità finanziaria dell'opera e SAT ha rivalutato le scelte per la progettazione definitiva tese ad utilizzare maggiormente l'attuale sede dell'Aurelia a sud di Grosseto, come sede dell'autostrada. Nel 2012 la Regione ha dato il via libera al tracciato dell'Autostrada Tirrenica con la garanzia che venga realizzato l'intero tratto tra Rosignano fino al confine con il Lazio e ha confermato alcune condizioni irrinunciabili: l'esenzione dal pedaggio fino ad un percorso di 45 chilometri per i residenti, e altre forme di esenzione e agevolazione per i pendolari. Il 3 agosto 2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 5A e 6B.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Autostrada

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Completamento a tipologia autostradale.

L'intervento prevede:

- la realizzazione di un tratto di nuova costruzione per 1,2 km di connessione tra la A12 già in esercizio e la SS1 Variante Aurelia all'altezza dello svincolo di Vada;
- la realizzazione di un tratto di 2,8 km di autostrada in sovrapposizione all'SS1 che viene portata a sezione autostradale;
- interventi di adeguamento e risistemazione di viabilità locali connesse alla realizzazione del nuovo intervento.

**Province:** Livorno

**Comuni:** Rosignano M., Cecina, Castellina M. ma

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato il 11/12/2009

**Stato intervento:** Lavori ultimati – APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):** 15/12/2009

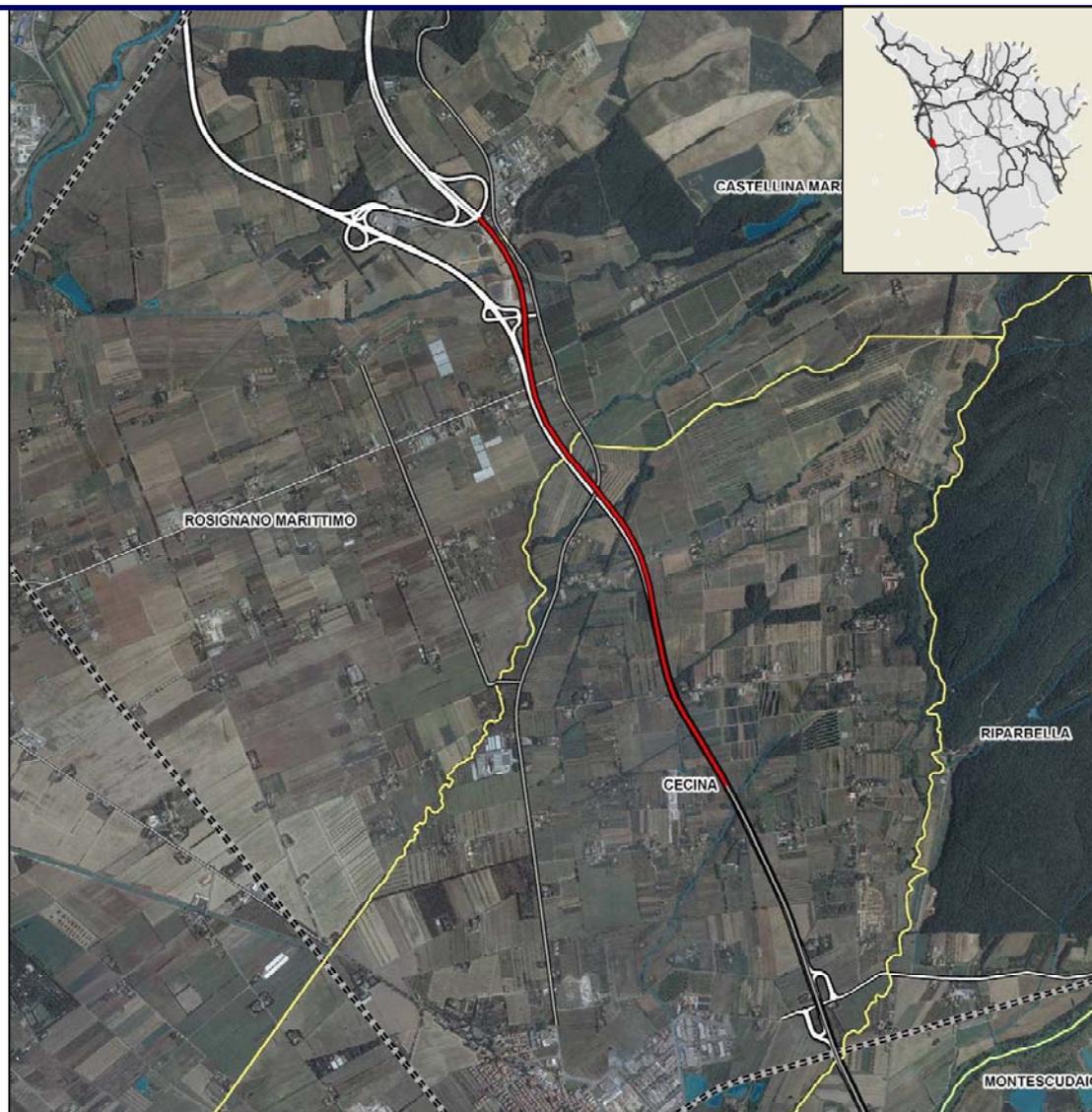
**Fine lavori (reale o prevista):** 2012

**Funzionalità (reale o prevista):** 2012

**Costo complessivo:** 50 Mil€

**Lunghezza:** 4 km circa

**Note:** Riguardo al primo lotto, Rosignano - San Pietro in Palazzi, a seguito delle intese raggiunte con il territorio, il progetto definitivo è stato modificato e integrato nel corso della Conferenza dei Servizi istruita dalla struttura tecnica del Ministero ed è stato approvato dal CIPE nella seduta del 3 dicembre 2009. In esecuzione della delibera CIPE l'ANAS ha approvato la progettazione esecutiva con provvedimento dell'11 dicembre 2009 ed il 15 dicembre la SAT ha consegnato i lavori, che sono attualmente in corso.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Opere connesse

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il progetto di prolungamento della SS398 al Porto di Piombino si inquadra come intervento di fondamentale importanza per la risoluzione di annose problematiche:  
-unica strada che permette l'accesso al centro abitato di Piombino caratterizzata da flussi di traffico molto elevati che danno luogo a lunghe code soprattutto nel periodo estivo dove l'attività del porto turistico raggiunge il suo apice  
-Industrie di grandi dimensioni dislocate nel centro abitato che danno luogo a notevoli flussi di mezzi pesanti tra Piombino e l'Aurelia che danno luogo ad una serie di criticità con scadimento del livello di sicurezza di tutta la viabilità.

Il tracciato ha inizio in località Montegemoli e da qui si sviluppa parallelamente al Torrente Cornia. La SS398 viene collegata al nuovo tracciato attraverso uno svincolo a livelli sfalsati. Il tracciato corre prima affiancato alla sponda destra e poi tra la sponda sinistra e la linea FS. In prossimità della località Gagno, il tracciato prosegue all'interno della proprietà Lucchini, in parte in galleria artificiale e su viadotto, mantenendosi parallelo alla linea ferroviaria. Attraversa la zona del porto e si conclude con una rotonda in località Poggio Batteria collegandosi con l'attuale viabilità di accesso al porto turistico.

**Province:** Livorno

**Comuni:** Piombino

**Approvazione :**

**Stato intervento:** presentato PD, in attesa di avvio procedura di VIA e di localizzazione

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:**

**Lunghezza:** 6 km circa

**Note:** L'11/12/10, è stato firmato un protocollo d'intesa tra Min.infrastrutture, Min.Ambiente, RT, Prov.Livorno, Comune Piombino, Aut.Portuale, ANAS, SAT e CCIAA che definisce gli impegni a carico di SAT e impegna il Min.Infrastrutture a definire il quadro degli impegni finanziari per il completamento dell'opera, nel tratto tra Gagno e Poggio Batteria, con disponibilità della RT a reperire 20 mil€; in questo quadro si può prevedere indicativamente un impegno dello Stato di 25 mil.€  
Il 31 gennaio 2013 è stato trasmesso il PD del lotto. In fase di attivazione la procedura per l'approvazione da parte del CIPE.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Opere connesse

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il progetto della realizzazione del collegamento stradale tra Maroccone e Chioma si configura come un intervento di fondamentale importanza per l'alleggerimento del traffico sulla strada Aurelia che in questo tratto si sviluppa sinuosa sulla costa. Le caratteristiche geometriche della viabilità esistente la rendono infatti non adeguata a far fronte ai grossi volumi di traffico da e per Livorno soprattutto durante il periodo estivo dove lungo la strada si accumulano i veicoli in sosta per il raggiungimento delle spiagge sottostanti. Le condizioni di sicurezza allo stato attuale sono quindi scarse e la presenza di flussi elevati di traffico determina un generale scadimento del livello di servizio della strada statale.

Il tracciato stradale di progetto prevede in una prima fase la realizzazione di un collegamento stradale a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. Il superamento dei promontori molto acclivi esistenti è garantito direttamente dalla successione di tre gallerie di lunghezza compresa tra i 1000 e i 1500 metri (Romito, Calafuria e Quercianella). Il progetto prevede inoltre la realizzazione di due vie di fuga in corrispondenza dei brevi tratti stradali all'aperto tra le gallerie contigue. Sono inoltre previsti i due svincoli di Maroccone, svincolo peraltro già esistente e per il quale è previsto un potenziamento con la riconfigurazione delle rampe esistenti e la realizzazione di nuove, e di Chioma nella zona sud del tracciato dove termina l'intervento ed è previsto il collegamento con la SS1 Aurelia.

**Province:** Livorno

**Comuni:** Livorno

**Approvazione :**

**Stato intervento:**

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 231,5 mil€

**Lunghezza:** 6,5 km circa

**Note:** Spesa di 231,5 milioni di euro, come risultante dalla deliberazione CIPE del 18 dicembre 2008, di approvazione del progetto preliminare, che mette l'opera a carico del piano finanziario di SAT. Tale costo sembra essere lievitato a valori dell'ordine di 350 milioni, secondo dati ANAS.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Opere connesse

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il progetto prevede il prolungamento della SS1 Aurelia a nord di Grosseto verso la SP 80 (Pollino) in direzione dell'aeroporto di Braccagni

Opera originariamente inserita tra le opere collaterali al progetto preliminare del Corridoio Tirrenico

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Grosseto

**Approvazione :**

**Stato intervento:**

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:**

**Lunghezza:** 2 km circa

**Note:** Intervento previsto tra le opere connesse nel progetto per la realizzazione del Corridoio Tirrenico



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## A12 Rosignano-Civitavecchia: Corridoio Tirrenico Collegamento al Porto di Scarlino-Puntone

Scheda AS-CORTIR-T0006-ID33

**Tipo infrastruttura:** Opere connesse

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Interventi stradali vari di nuova realizzazione che a partire da Follonica Nord migliorano l'accessibilità al porto di Scarlino-Puntone mediante il collegamento tra la SR439 Sarzanese Valdera, la SP152 Vecchia Aurelia, la SP135 del Casone e la SP60 del Puntone.

Opera originariamente inserita tra le opere collaterali al progetto preliminare del Corridoio Tirrenico

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Follonica, Scarlino

**Approvazione :**

**Stato intervento:**

**Soggetto attuatore:** SAT

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:**

**Lunghezza:** 5 km circa

**Note:** Intervento previsto tra le opere connesse nel progetto per la realizzazione del Corridoio Tirrenico



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio

## 4.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

### 4.2.1 E78 Grosseto-Fano "Due Mari"



E78 Grosseto-Fano "Due Mari"

#### Tratto I Grosseto-Siena: Grosseto-Montorsaio (lotto 1)

Scheda SS-E78I-0001-ID1

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Triennale ANAS 1997-1999

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto Grosseto - Montorsaio - da prg. 0+000 a prg. 11+050  
Adeguamento a 4 corsie. Opere d' arte principali : 2 viadotti

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Grosseto, Campagnatico

**Approvazione :** Progetto approvato 02/11/99

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 02/03/2001

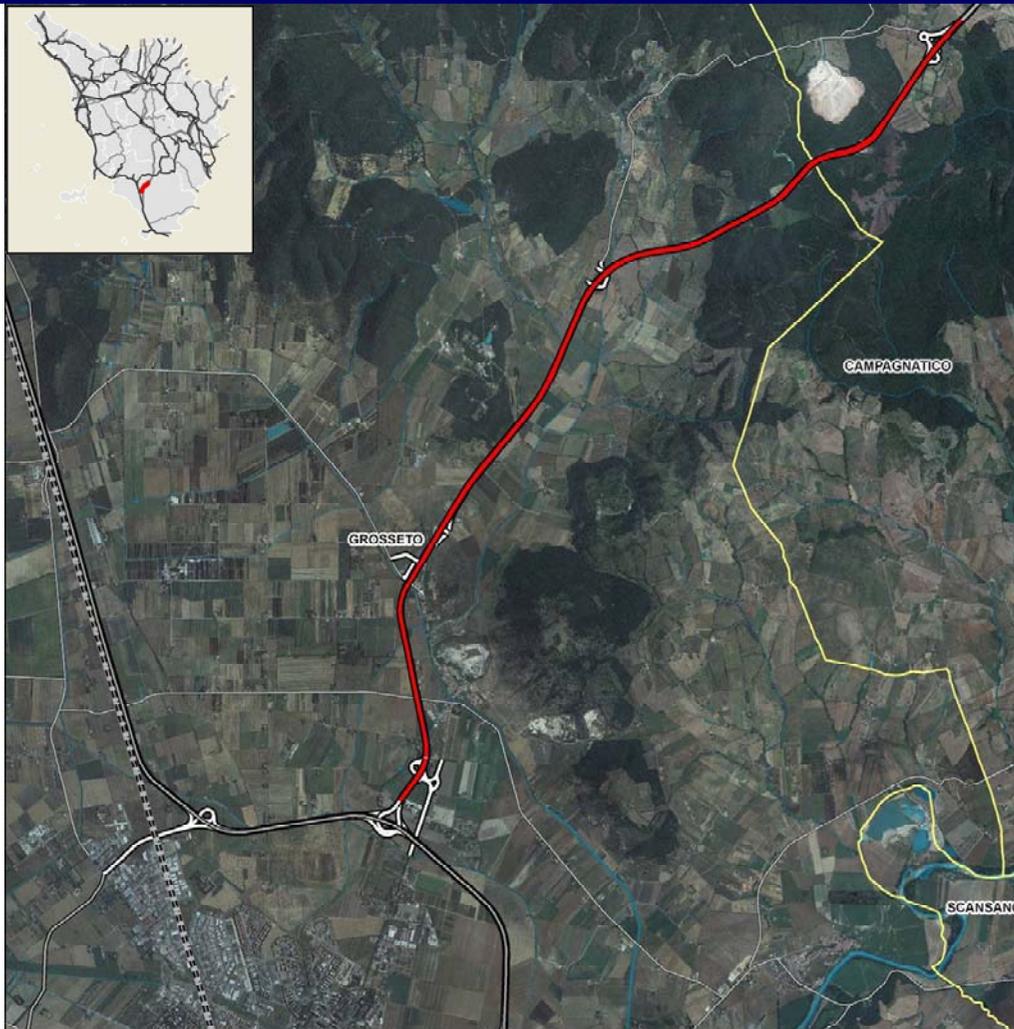
**Fine lavori (reale o prevista):** lavori principali conclusi il 04/04/2006, in corso lavori complementari

**Funzionalità (reale o prevista):** 27/02/2006

**Costo complessivo:** 59,707 Mil€

**Lunghezza:** 11 km circa

**Note:** Sono stati appaltati i lavori complementari previsti nelle somme a disposizione dell'Amministrazione. Si prevede la fine di lavori complementari il 31/12/2012. Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 010001-TR.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto	Studio di fattibilità	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Lavori in corso	Esercizio
---------------	-----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, PianoTr.ANAS98-2000, Contr. di Progr. ANAS 2007

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto Montorsaio-Paganico - da prg 11+050 a prg 20+350  
Opere d'arte principali: 3 viadotti. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Campagnatico, Civitella Paganico

**Approvazione :** Progetto approvato 03/11/99

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 30/06/2003

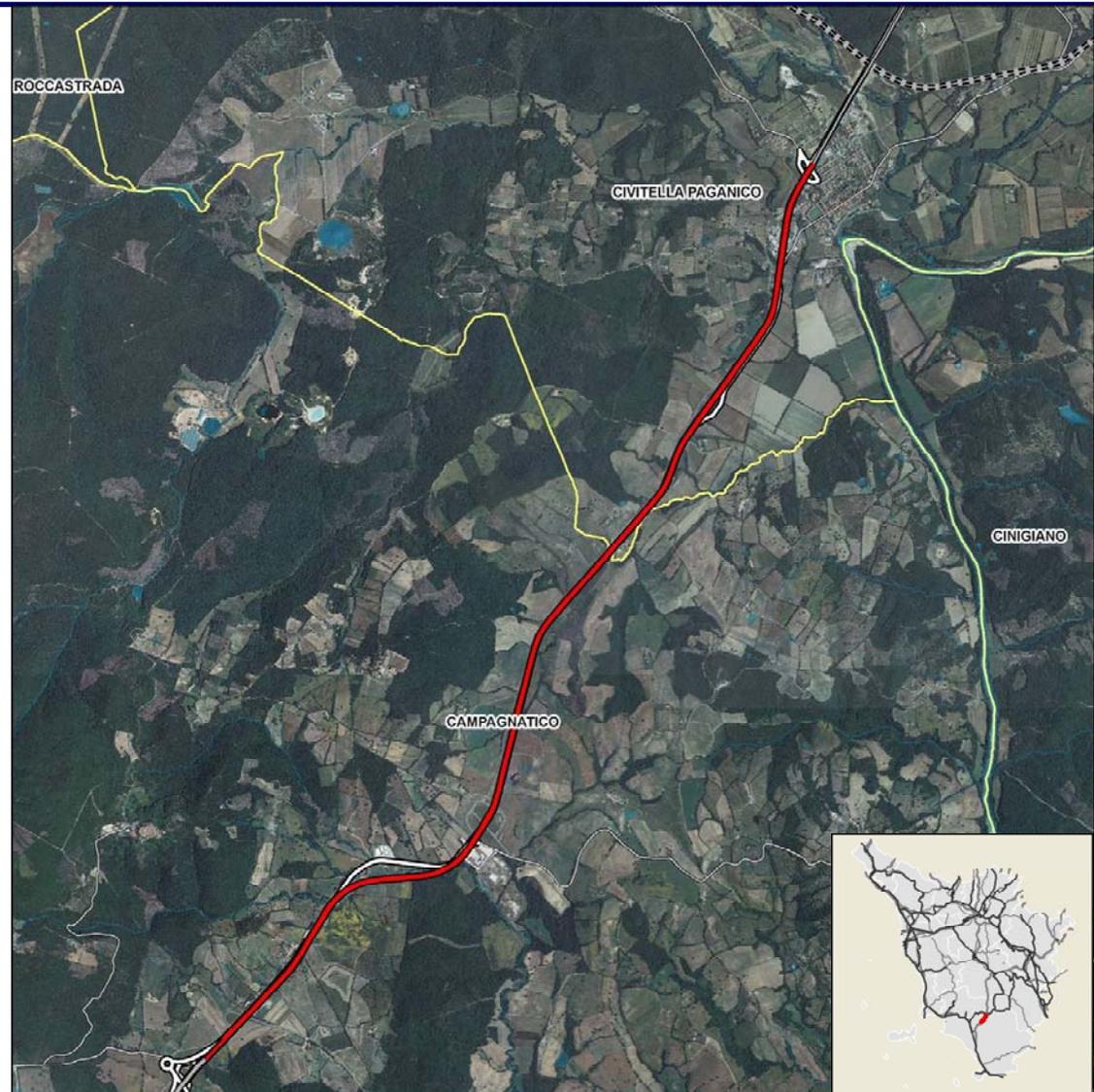
**Fine lavori (reale o prevista):** 25/01/2012

**Funzionalità (reale o prevista):** 07/03/2012 (svincolo)

**Costo complessivo:** 74,370 Mil€

**Lunghezza:** 9,3 km

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 010005-TR. Il lotto è stato aperto al traffico il 13.05.2008 per il primo tratto di 8,9 km. Lo svincolo di Paganico è stato aperto al traffico il 7 Marzo 2012.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio



**E78 Grosseto-Fano "Due Mari"**

## **Tratto I Grosseto-Siena: Paganico-Civitella Marittima (lotto 3)**

Scheda SS-E78I-0003-ID3

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Triennale ANAS 2001-2003

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.  
Tratto Paganico-Civitella M.- da prog. 20+350 a prog. 27+200  
Opere d'arte principali: 2 viadotti. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Civitella Paganico

**Approvazione :** Progetto approvato 18/02/2004

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 30/09/2005

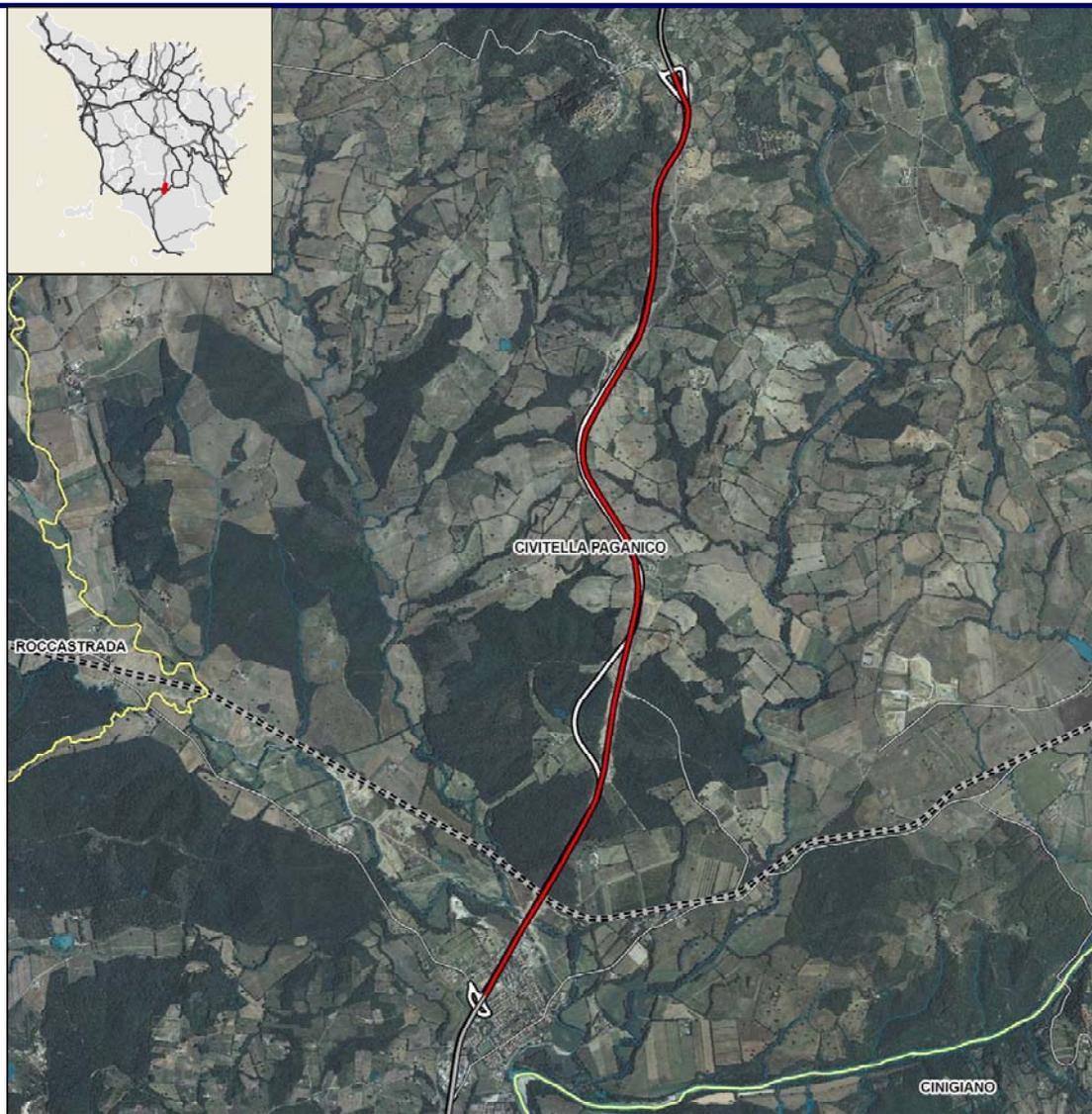
**Fine lavori (reale o prevista):** 15/01/2012

**Funzionalità (reale o prevista):** 07/03/2012

**Costo complessivo:** 51,281 MI€

**Lunghezza:** 6,8 km

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 010047-TR. E' in corso il collaudo tecnico-amministrativo.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**E78 Grosseto-Fano "Due Mari"**

## **Tratto I Grosseto-Siena: Civitella Marittima-Lanzo (lotto 4)**

Scheda SS-E781-0004-ID4

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto Civitella M.-Lanzo - da prog. 27+200 a prog. 30+040  
Opere d'arte principali: 2 gallerie naturali, 8 viadotti, adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Civitella Paganico

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato

**Stato intervento:** Progetto definitivo in corso di approvazione

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

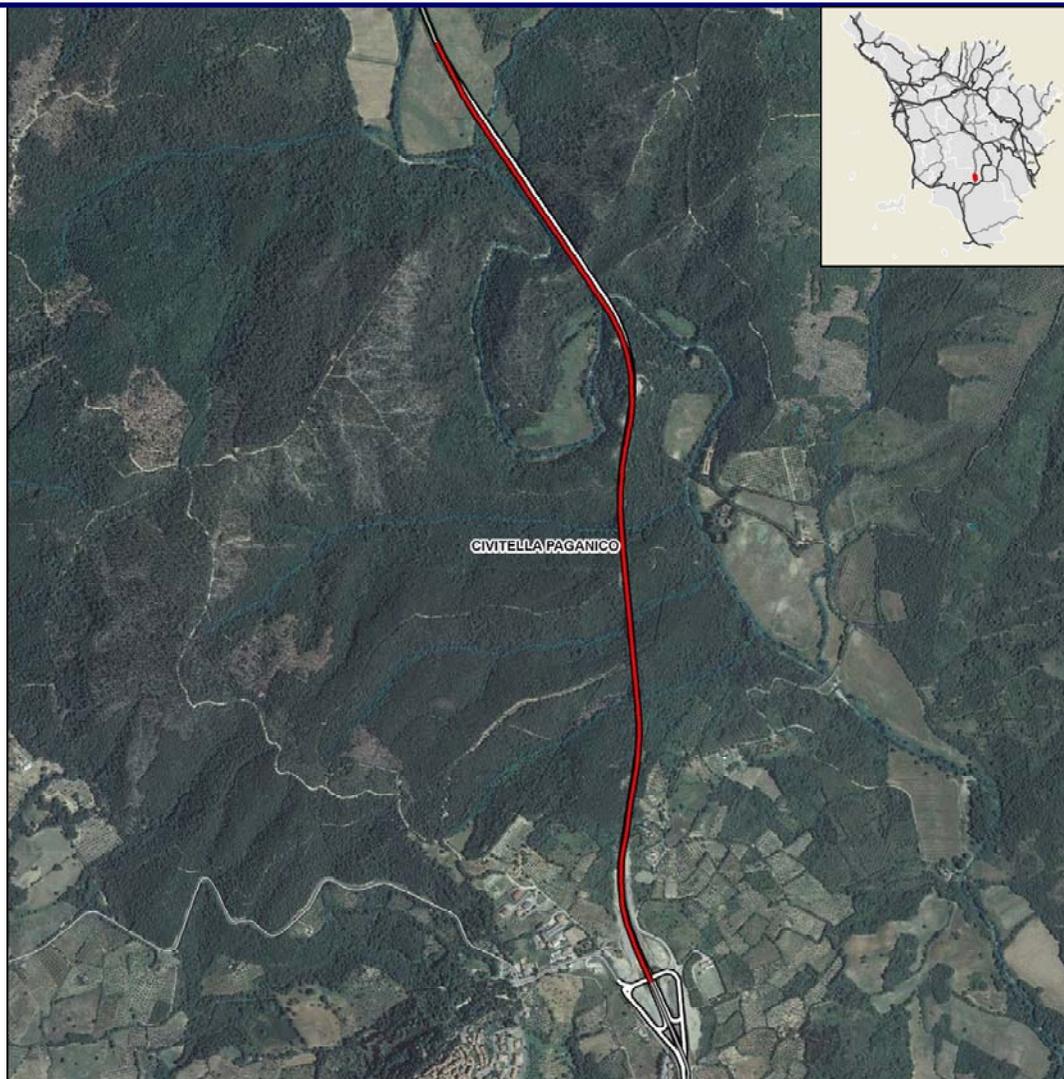
**Fine lavori (reale o prevista):** 30/05/2018

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 103,00 Mil€

**Lunghezza:** 2,8 km

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero Economie e Finanze di cui alla Scheda 010046-TR. Si rileva criticità finanziaria in quanto deve essere reperito il finanziamento. L'intervento è stato inserito nella Programmazione Quinquennale 2007-2011 tra le opere della Legge Obiettivo. La Regione Toscana si è espressa in merito tramite la delibera di Giunta Regionale n° 887 del 08/10/2012



**STATO AVANZAMENTO**

Idea Progetto	Studio di fattibilità	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Lavori in corso	Esercizio
---------------	-----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------



## E78 Grosseto-Fano "Due Mari"

### Tratto I Grosseto-Siena: Lanzo-Ornate (lotti 5-6-7-8)

Scheda SS-E78I-0005-ID5

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Decennale ANAS 2003-2012

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto Lanzo - Ornate - da prog. 30+040 a prog. 41+600

Tra le opere d'arte principali, sono previsti 5 viadotti di nuova costruzione, 3 gallerie naturali, 9 gallerie artificiali e l'adeguamento degli impalcati di 4 viadotti già esistenti. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Grosseto, Siena

**Comuni:** Civitella Paganico, Monticiano

**Approvazione :** Progetto definitivo approvato CIPE agosto 2007

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** febbraio 2011

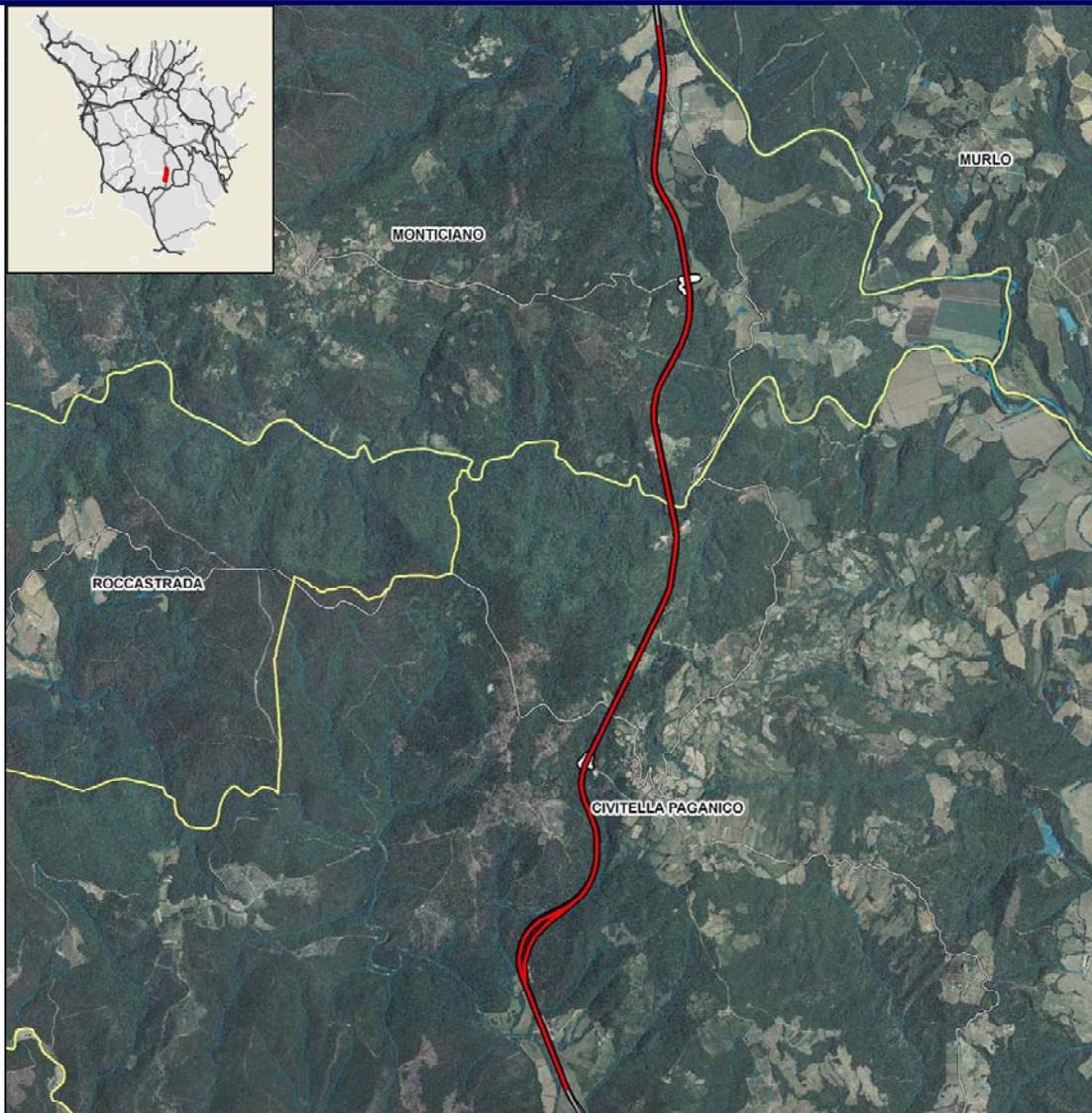
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 271,12 Mil€

**Lunghezza:** 11,5 km

**Note:** Progetto definitivo redatto secondo le modalità richieste dalla Legge 109/94 e dal D.P.R. 554/99 al fine di procedere all'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera. E' stato sviluppato sulla base del progetto preliminare predisposto dall'Anas che ha ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale il 18/01/1993 da parte del Min.Ambiente di concerto col Min.Beni Culturali ed Ambientali.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto	Studio di fattibilità	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Lavori in corso	Esercizio
---------------	-----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------



## E78 Grosseto-Fano "Due Mari"

### Tratto I Grosseto-Siena: Ornate-Svincolo di Orgia (lotto 9)

Scheda SS-E78I-0006-ID6

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Ornate-Svincolo Orgia - da prog. 41+600 a prog. 53+400. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Monticiano, Murlo, Sovicille

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato

**Stato intervento:** Progetto definitivo concluso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

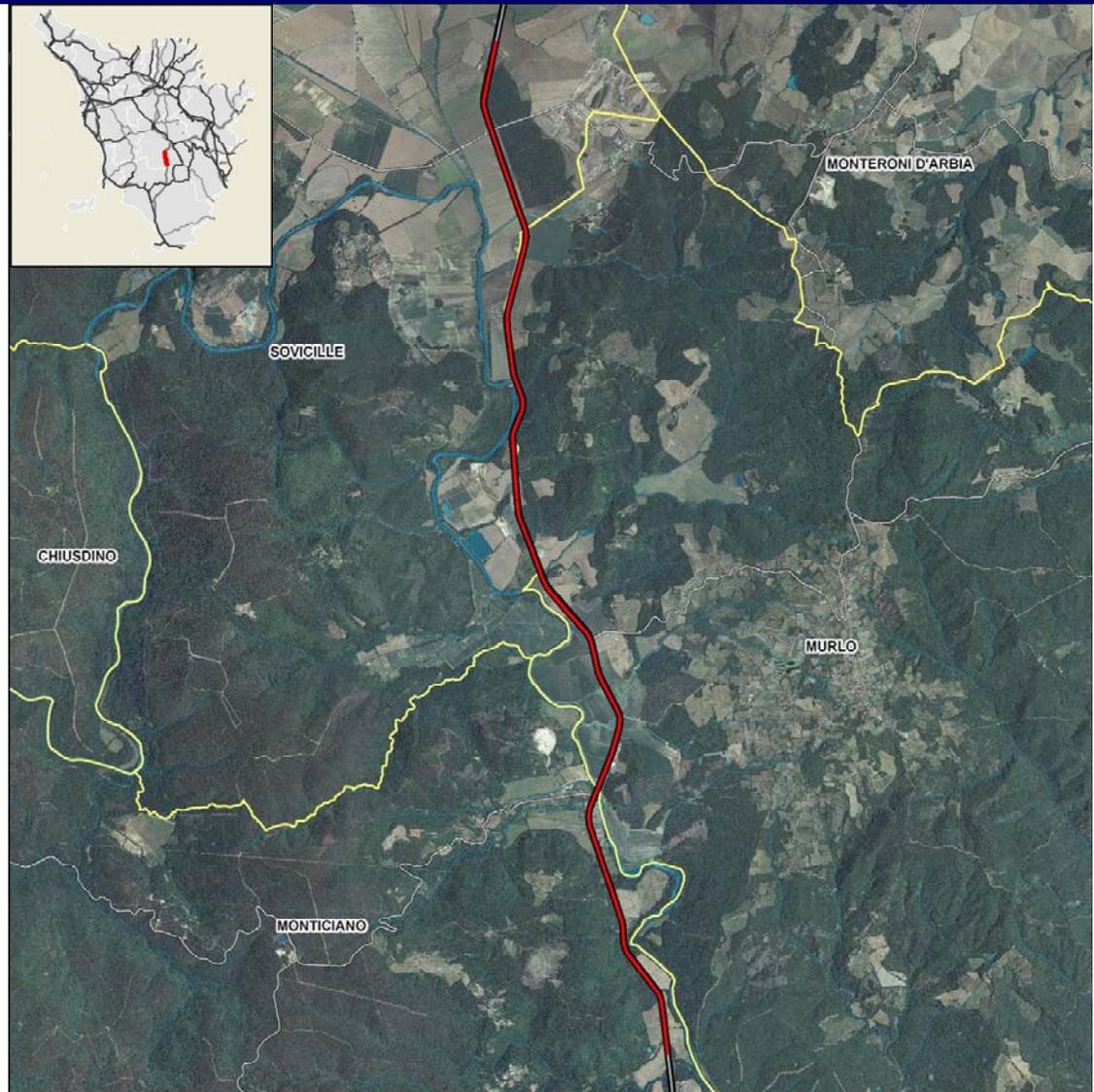
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 145 MI€

**Lunghezza:** 11,8 km

**Note:** Progetto definitivo in attesa di approvazione del CIPE



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**E78 Grosseto-Fano "Due Mari"**

## **Tratto I Grosseto-Siena: Svincolo di Orgia-S.Salvatore a Pilli (lotto 10)**

Scheda SS-E78I-0007-ID7

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.  
Tratto Svincolo Orgia-S.Salvatore - da prg 53+400 a prg. 60+525  
Opere d' arte principali: 3 viadotti e 2 gallerie.  
Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Sovicille, Siena, Monteroni d'Arbia

**Approvazione :** Progetto approvato il 05/02/1999

**Stato intervento:** Lavori conclusi – APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 16/09/2005

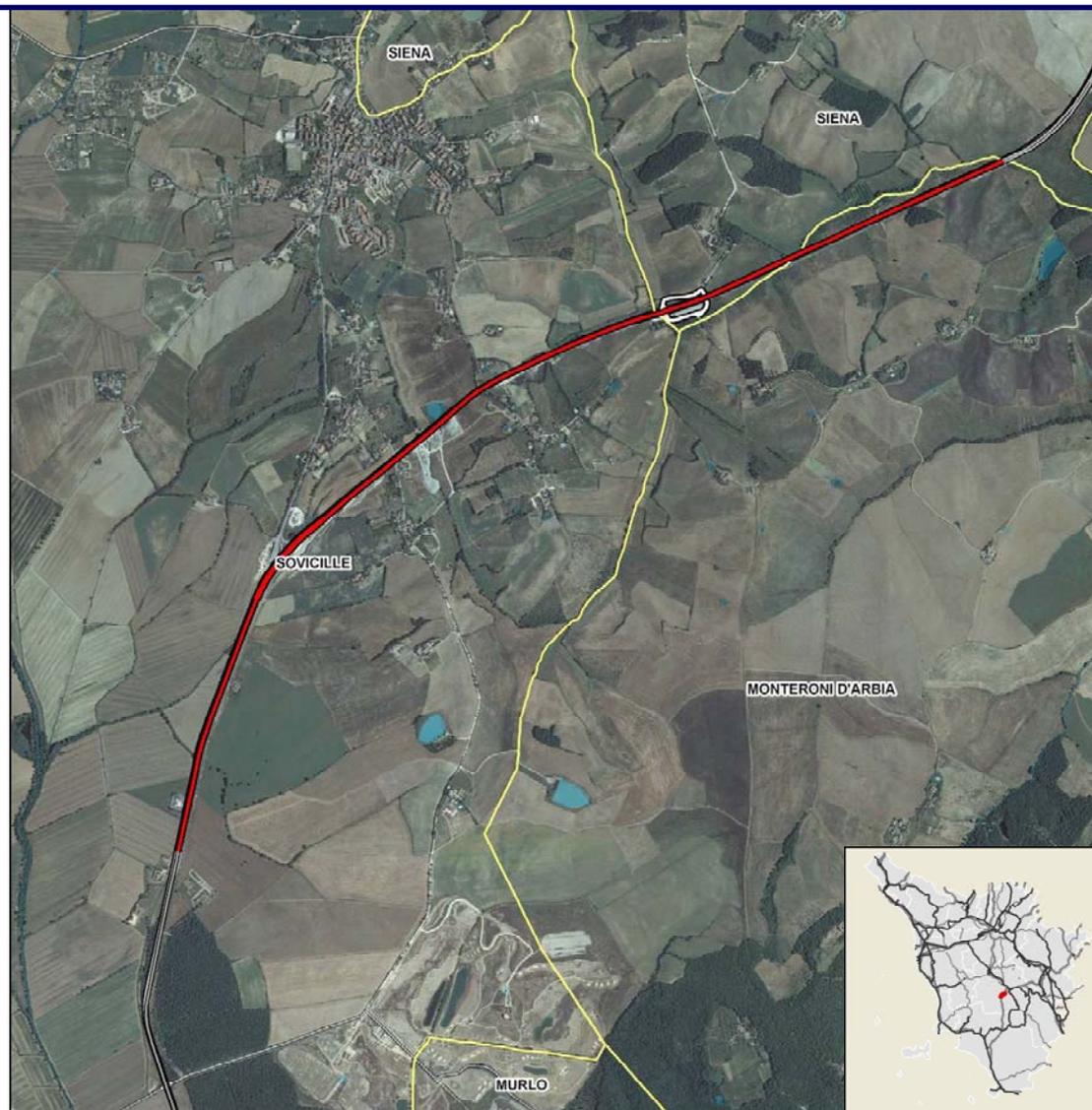
**Fine lavori (reale o prevista):** 26/11/2011

**Funzionalità (reale o prevista):** 05/12/2011

**Costo complessivo:** 34,567 Mil€

**Lunghezza:** 7,13 km

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui alla scheda n. 010007-TR. I lavori sono in corso con un avanzamento pari 84 %. Attualmente sono state ultimate le opere d'arte principali comprese le due gallerie e si sta procedendo alla realizzazione delle sovrastrutture stradali e pavimentazioni.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Tr.ANAS98-2000-Piano Dec.ANAS 2003-12

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto S. Salvatore a Pilli-Siena - da prg 60+525 a prg. 63+561  
Opere d' arte principali : 3 viadotti e 2 gallerie  
Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Siena, Monteroni d'Arbia

**Approvazione :** Progetto approvato il 05/02/1999

**Stato intervento:** LAVORI CONCLUSI-APERTO AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 25/11/2002

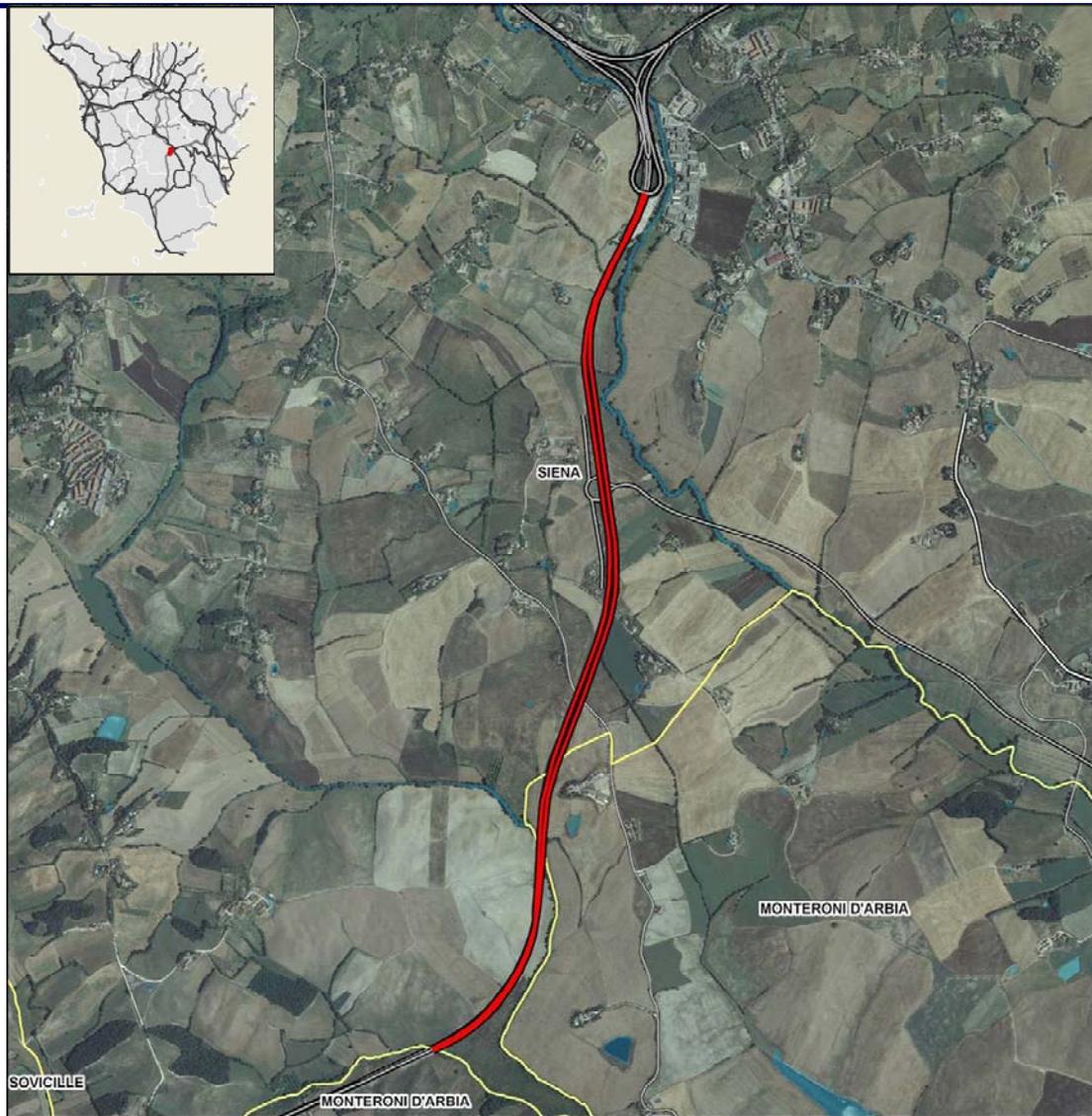
**Fine lavori (reale o prevista):** 15/06/2011

**Funzionalità (reale o prevista):** 27/07/2006

**Costo complessivo:** 17,961 MI€

**Lunghezza:** 3 km circa

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui alla scheda n. 010006-TR.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea Progetto	Studio di fattibilità	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Lavori in corso	Esercizio
---------------	-----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.  
Tratto Siena-Ruffolo. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Siena

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progettazione preliminare conclusa

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

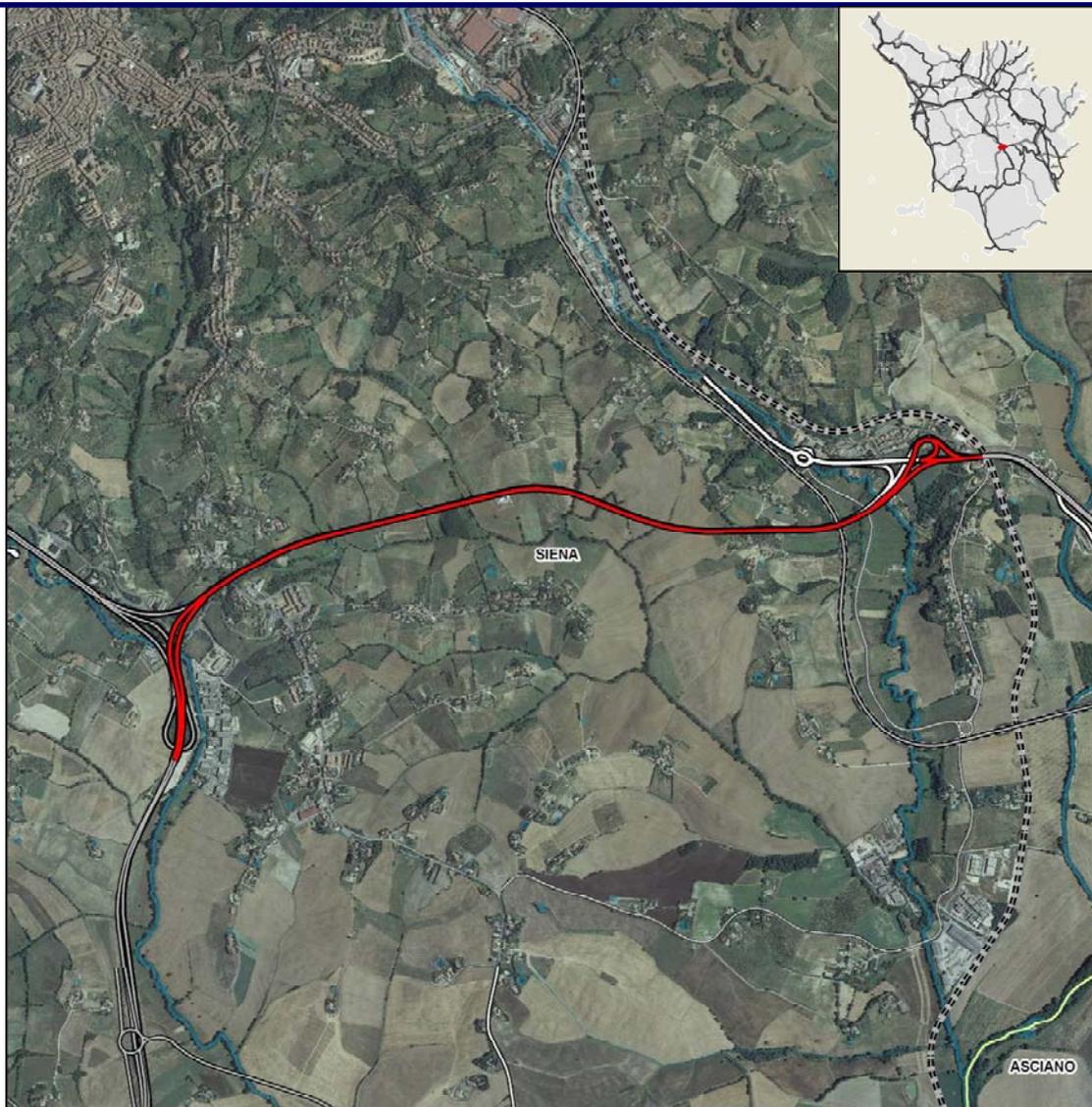
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 100 Mil€

**Lunghezza:** 4,3 km

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Ruffolo-Casetta. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Siena, Castelnuovo Berardenga

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 05/03/2001

**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):** 2006-2008

**Costo complessivo:** 24,92 MIL€ (lavori 18,21 MIL€)

**Lunghezza:** 5,5 km

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**E78 Grosseto-Fano "Due Mari"**

## **Tratto II Siena-Bettolle (innesto A1): Casetta-Armaiolo (lotto 2)**

Scheda SS-E78II-0011-ID11

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Casetta-Armaiolo. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Castelnuovo Berardenga, Asciano, Rapolano T.me

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

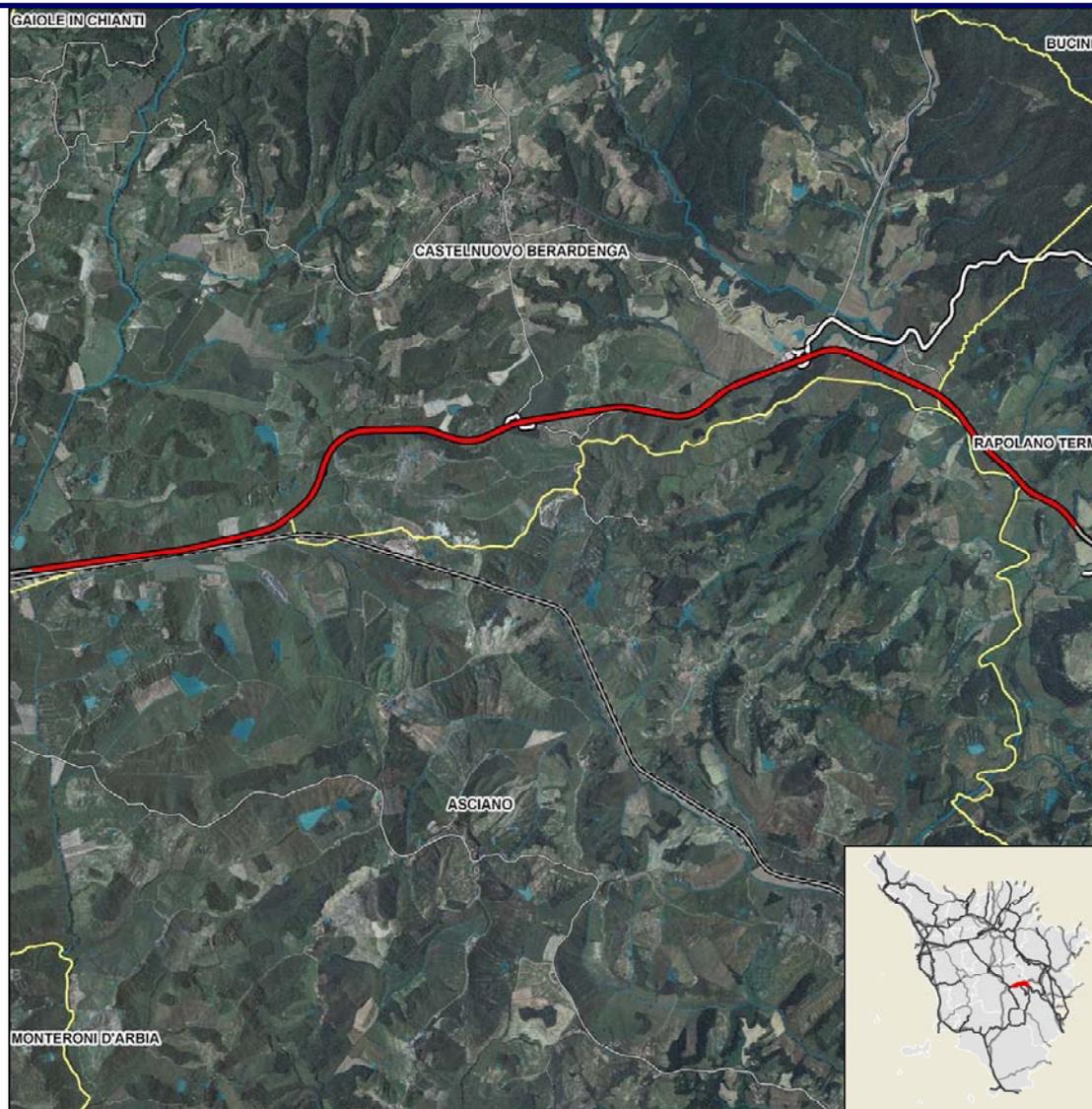
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):** 29/11/2005

**Costo complessivo:** 36,4 Mil€ (lavori 22,35 mil€)

**Lunghezza:** 14,7 km

**Note:**



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**E78 Grosseto-Fano "Due Mari"**

## **Tratto II Siena-Bettolle (innesto A1): Armaiolo-Bettolle (lotto 3)**

Scheda SS-E78II-0012-ID12

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Armaiolo-Bettolle. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Siena

**Comuni:** Rapolano T.me, Sinalunga

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

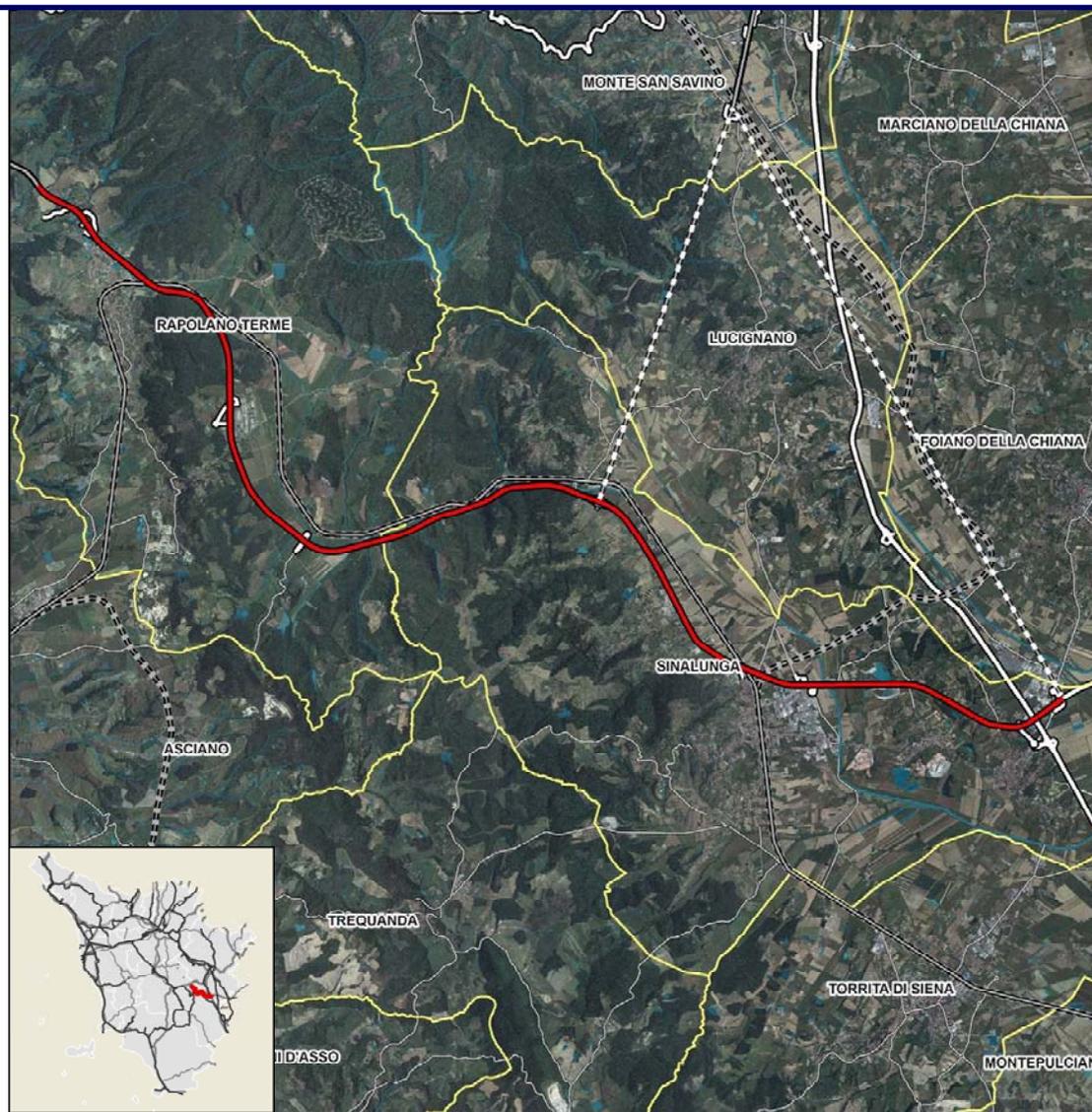
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):** 30/06/2005

**Costo complessivo:** 88,2 Mil€ (lavori 62,83 Mil€)

**Lunghezza:** 23,5 km

**Note:**



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto Rigomagno-Monte San Savino: sono in corso ulteriori approfondimenti sul tracciato e si ritiene opportuno prevedere idonei collegamenti di interconnessione diretta con gli svincoli dell'autostrada A1 di Valdichiana e di Monte San Savino.

**Province:** Arezzo, Siena

**Comuni:** Sinalunga, Lucignano, M.S.Savino, Foiano della Chiana

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Attività propedeutiche per avvio progettazione

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

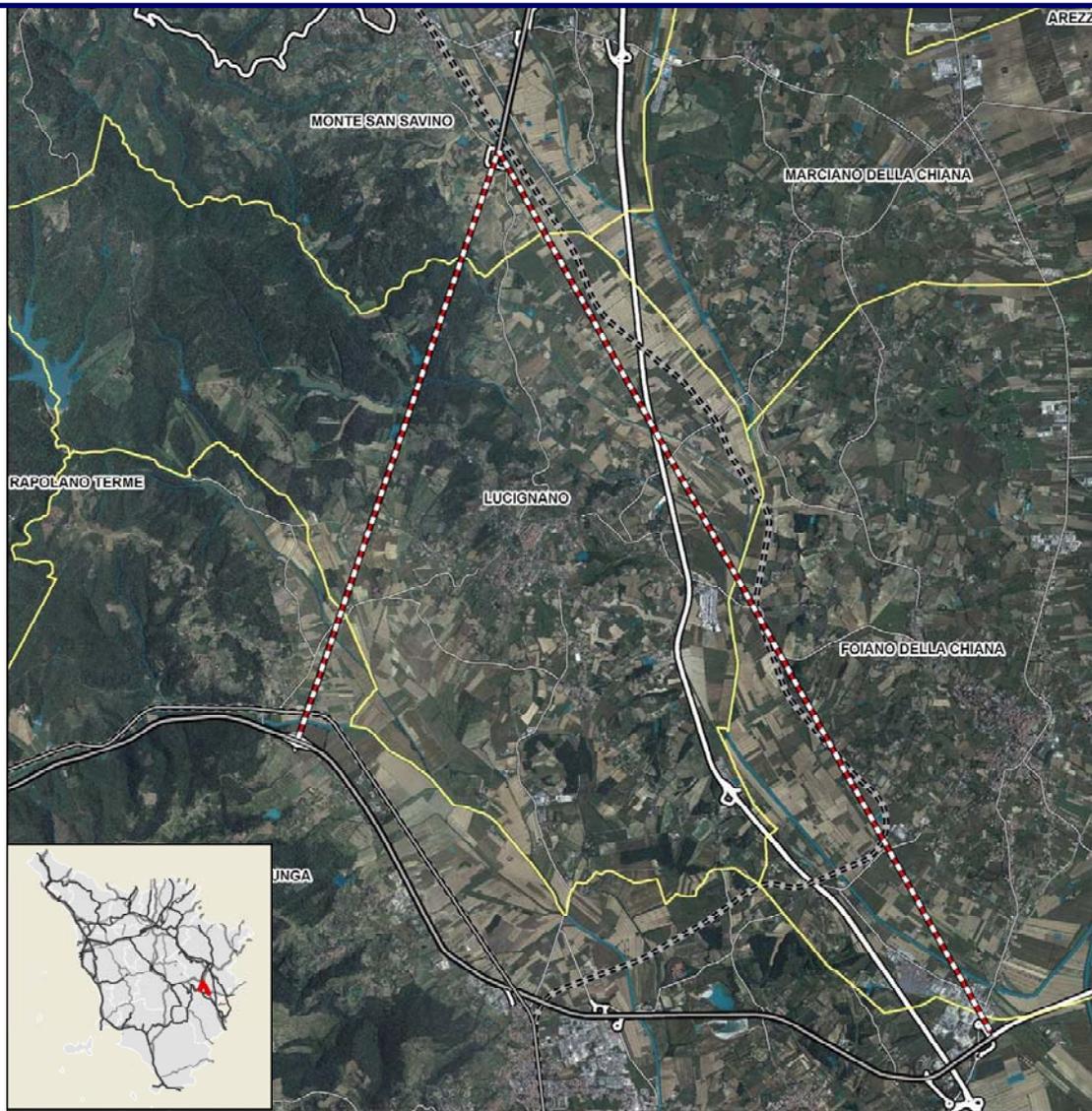
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:**

**Lunghezza:** TRACCIATO DA DEFINIRE

Note: Il costo complessivo del Tratto III (schede ID13e ID 14) è pari a 240mil€



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto Monte San Savino-San Zeno: ANAS è incaricata di predisporre un progetto preliminare del raccordo tra il casello autostradale A1 di Monte San Savino e San Zeno tramite adeguamento della viabilità esistente.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** M.S.Savino, Civitella in Val di Chiana, Arezzo

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

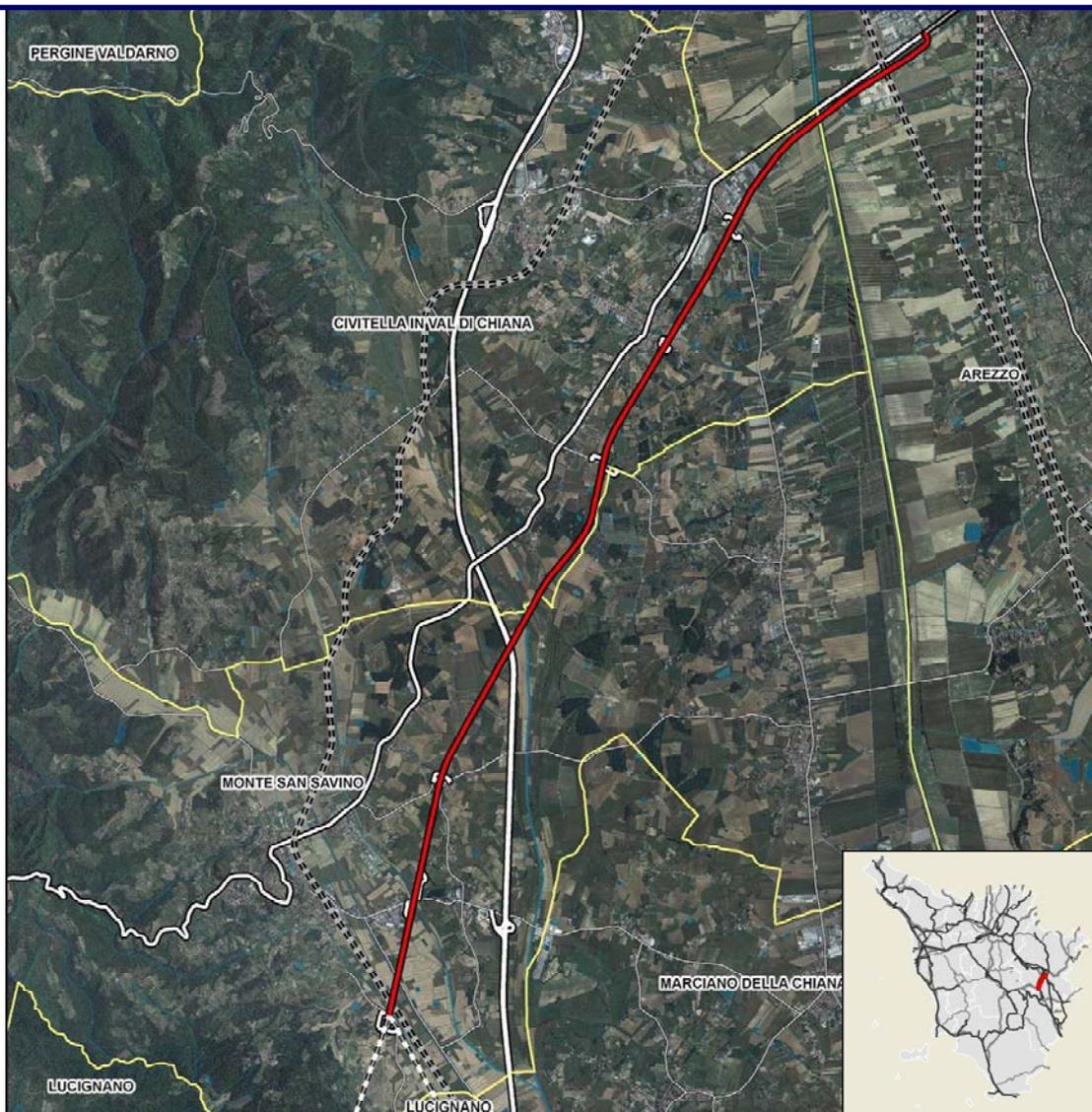
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:**

**Lunghezza:** 14 km circa

Note: Il costo complessivo del tratto III (schede ID13e ID 14) è pari a 240mil€



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): S.Zeno-S.Maria delle Grazie (2° str.)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri.

L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

Tratto San Zeno- Santa Maria delle Grazie: L'intervento consiste nel raddoppio in sede della attuale SS 73. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare concluso all'esame ANAS

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

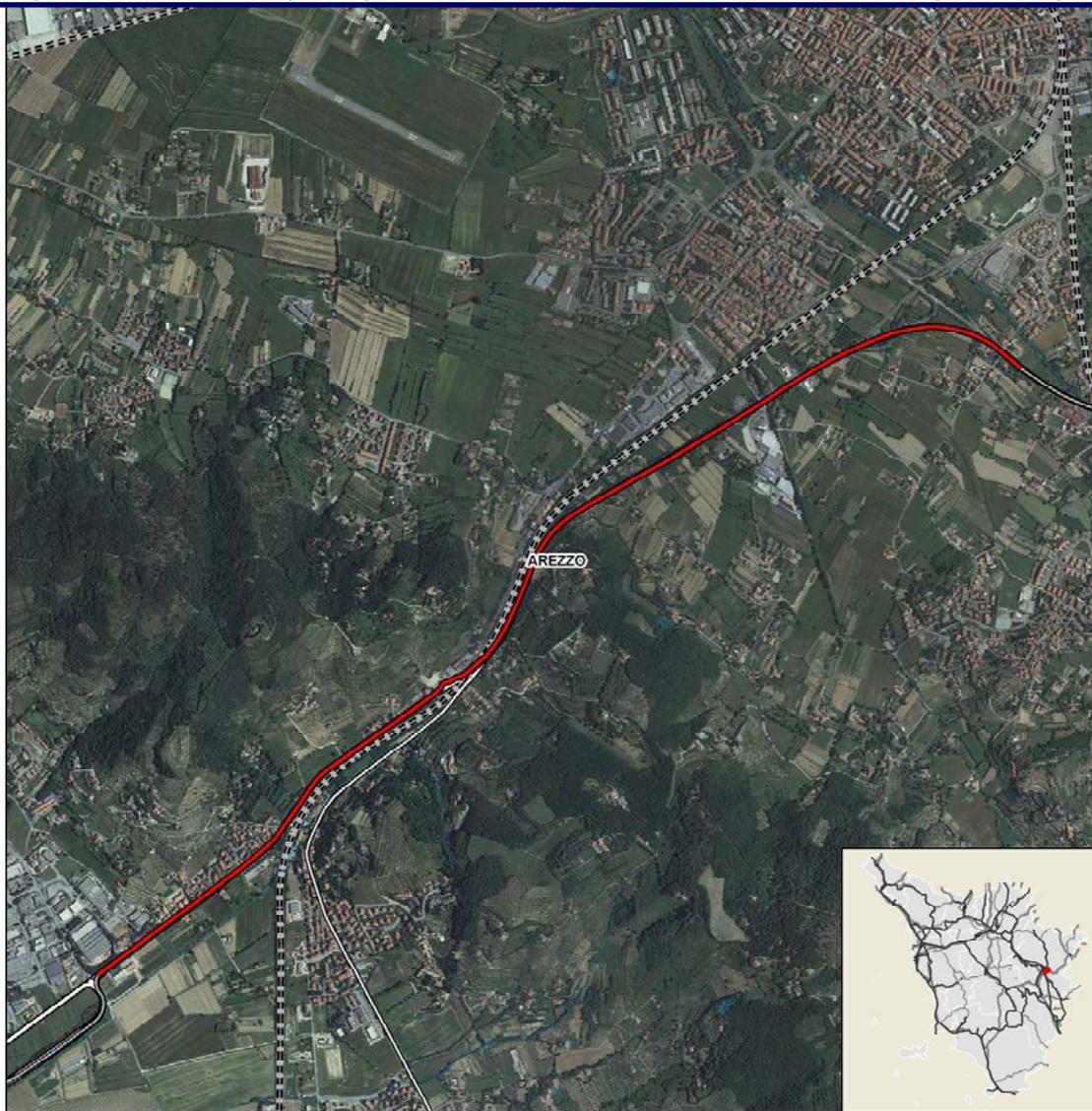
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 198 mil€

**Lunghezza:** 4 km circa

**Note:** Procedura di VIA ordinaria ultimata. E' prevista la consegna del progetto preliminare completo dell'intero tratto da parte della Provincia di Arezzo alla Direzione Progettazione ANAS entro il primo trimestre 2011. Al termine di questa fase l'ANAS presenterà al CIPE il progetto, per l'approvazione e per lo stanziamento dei finanziamenti. Sono previste opere connesse per ulteriori 60 mil€.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio



Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): S.Maria delle G.-Palazzo Pero (1° str.)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.  
Tratto Santa Maria delle Grazie-Palazzo del Pero: L'intervento consiste nel raddoppio in sede della attuale SS 73. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare concluso all'esame ANAS

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

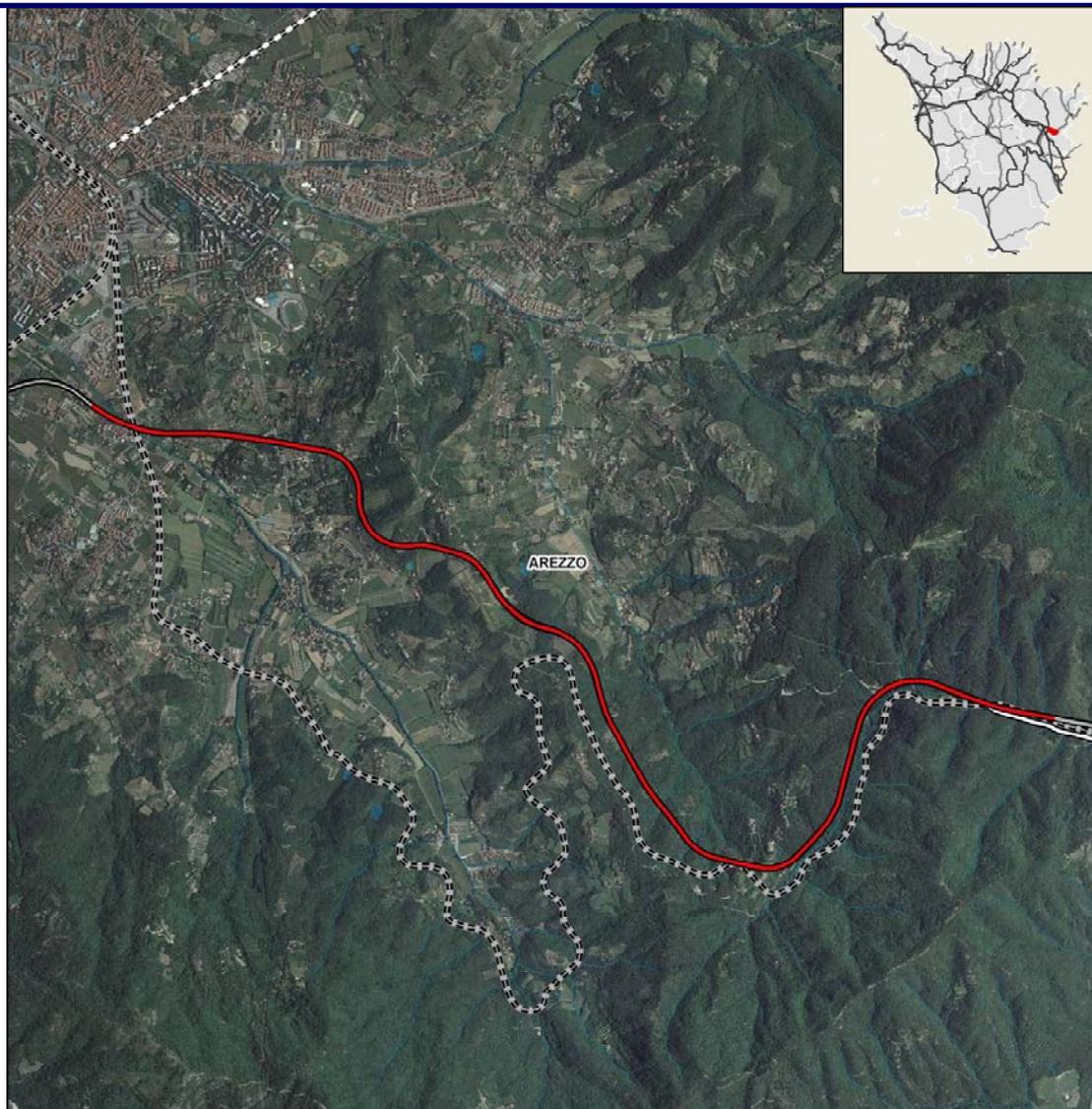
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 140 mil€

**Lunghezza:** 9 km circa

**Note:** Procedura di VIA ordinaria ultimata. E' prevista la consegna del progetto preliminare completo dell'intero tratto da parte della Provincia di Arezzo alla Direzione Progettazione ANAS entro il primo trimestre 2011. Al termine di questa fase l'ANAS presenterà al CIPE il progetto, per l'approvazione e per lo stanziamento dei finanziamenti. Sono previste opere connesse per ulteriori 60 mil€.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio



## Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Palazzo Pero-Intoppo (lotto 1)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.  
Tratto Palazzo del Pero-Intoppo. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :** Progetto approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

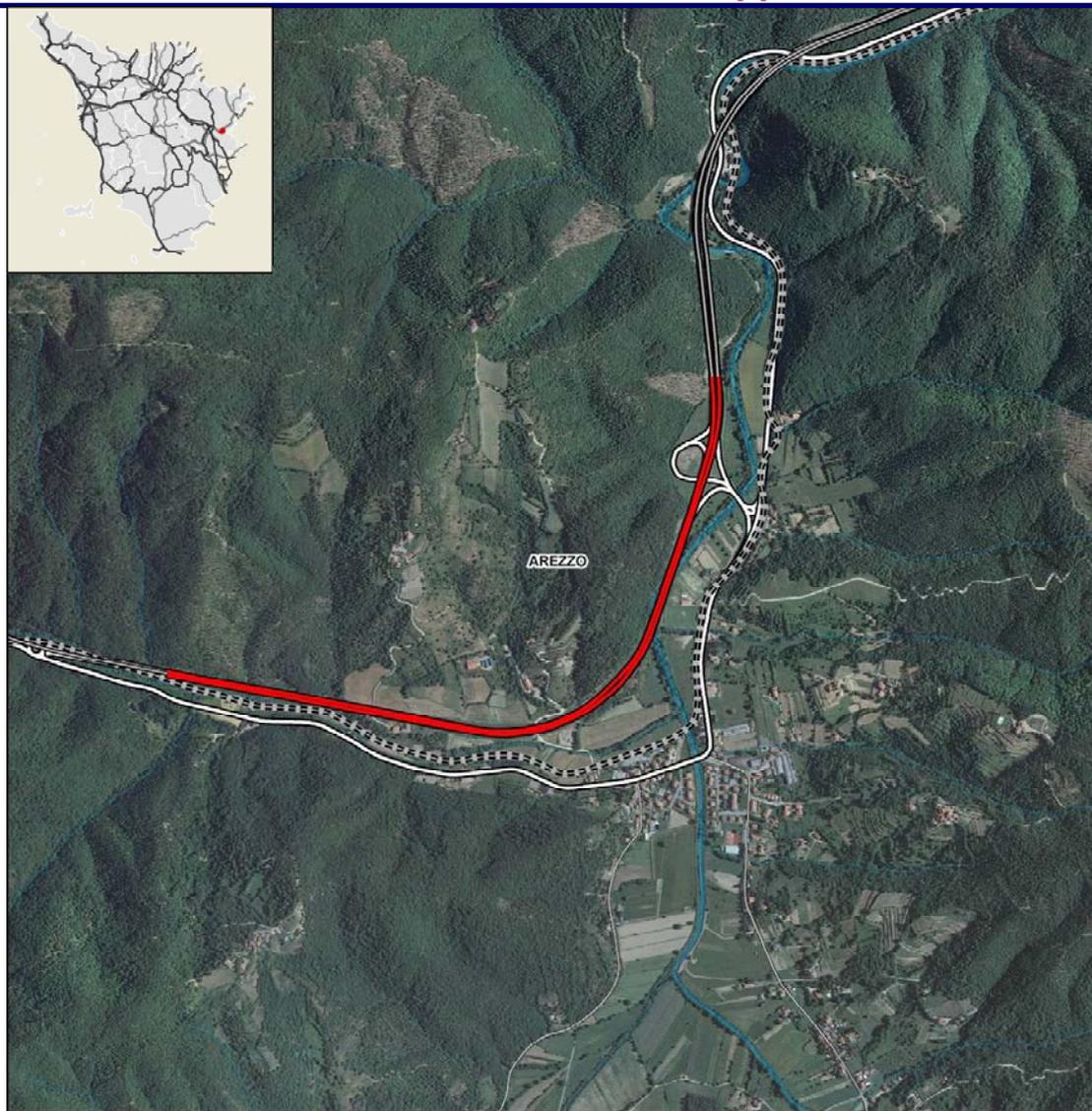
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):** 04/11/2004

**Costo complessivo:** 16,2 mil€ (lavori 10,30 mil€)

**Lunghezza:** 2,5 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Intoppo-Lame Lunghe (lotto 2)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Triennale ANAS 2003-2005

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Intoppo-Lame Lunghe. Adeguamento a 4 corsie. Opere d'arte principali: 7 viadotti e 2 gallerie

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato il 09/01/1996

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 23/11/1998

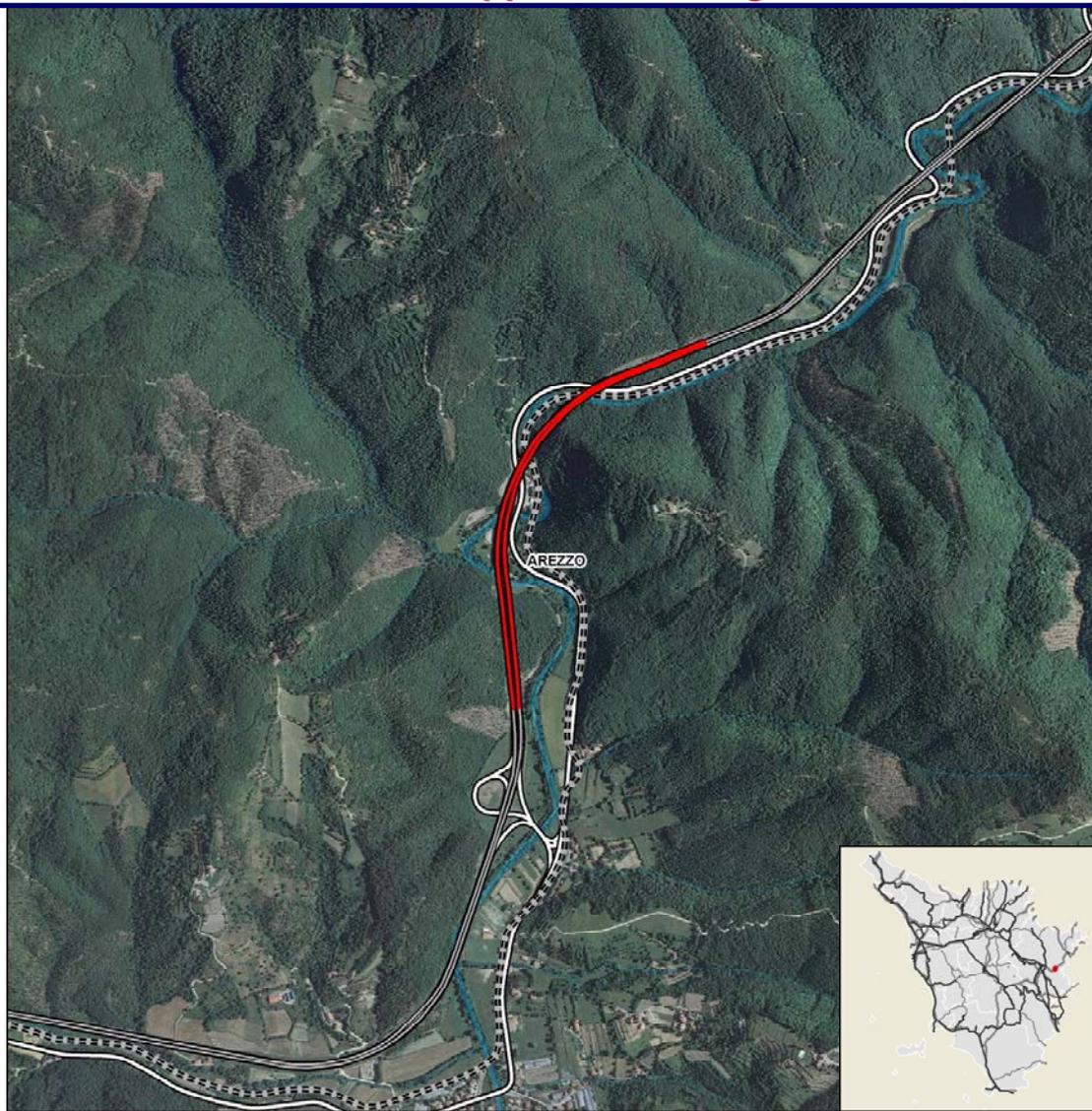
**Fine lavori (reale o prevista):** 30/06/2010

**Funzionalità (reale o prevista):** 10/12/2007

**Costo complessivo:** 24,019 mil€

**Lunghezza:** 1,8 km circa

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui alla scheda n. 010002-TR.  
Sono in corso le contabilizzazioni finali



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Lame Lunghe-Piffarino (lotto 3)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Triennale ANAS 1998-2000

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Lame Lunghe-Piffarino. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

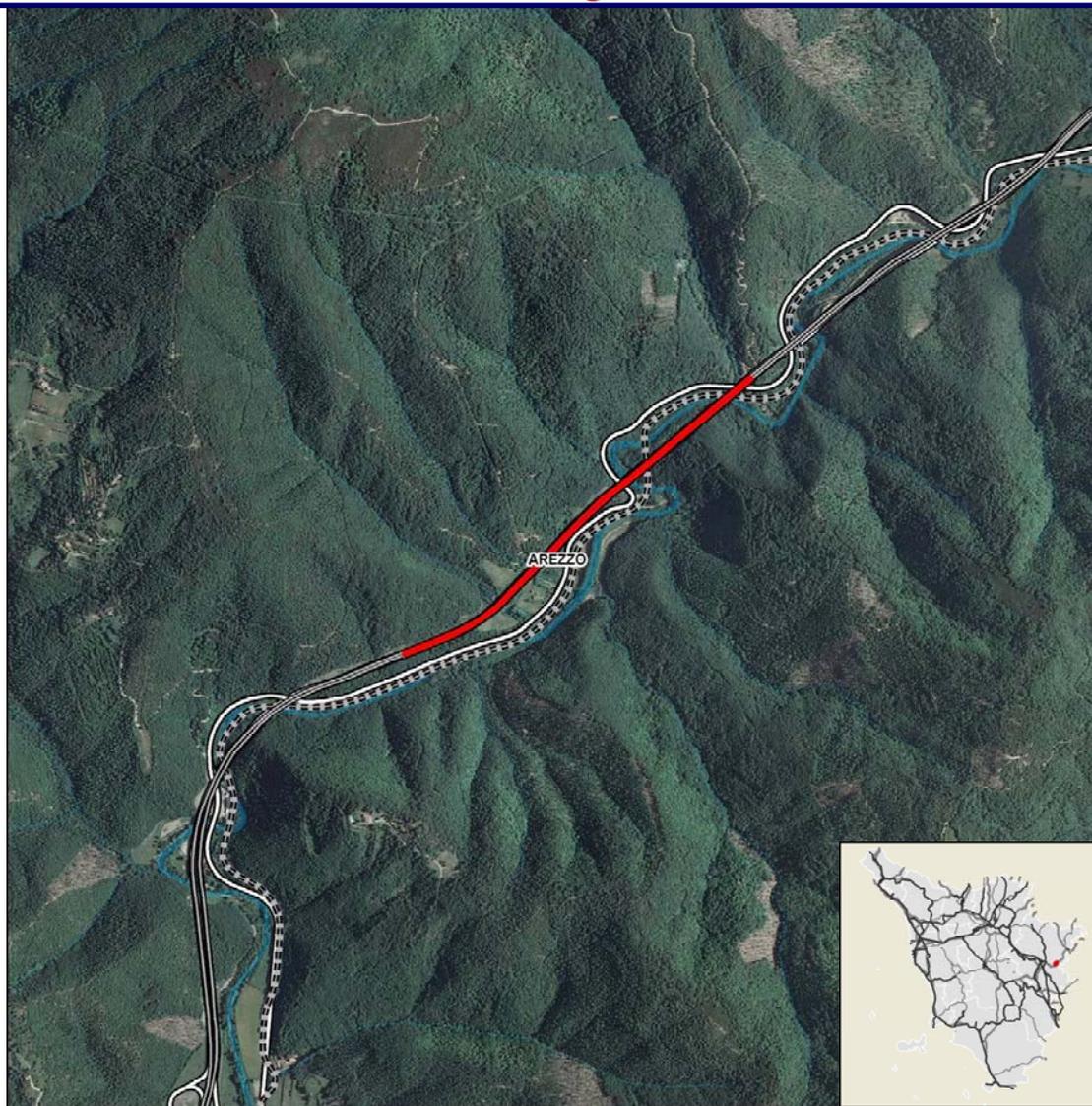
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):** 10/12/2007

**Costo complessivo:** 10,25 mil€

**Lunghezza:** 1,35 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Piffarino-Albiano (lotto 4)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Stralcio ANAS 96

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Piffarino-Albiano. Adeguamento a 4 corsie. Opere d'arte principali: 5 viadotti e 2 gallerie

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 15/02/2000

**Fine lavori (reale o prevista):** 30/06/2010

**Funzionalità (reale o prevista):** 10/12/2007

**Costo complessivo:** 21,985 mil€

**Lunghezza:** 1,35 km circa

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui alla scheda n. 010003-TR. Sono in corso le contabilizzazioni finali



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



## Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Albiano-Molino Nuovo (lotto 5)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10, Piano Stralcio ANAS 96, Piano Dec. ANAS 2003-12

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Albiano-Molino Nuovo. Adeguamento a 4 corsie. Opere d'arte principali: 2 viadotti e 2 gallerie

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 29/11/1999

**Fine lavori (reale o prevista):** 30/06/2011 (30/03/2012)\*

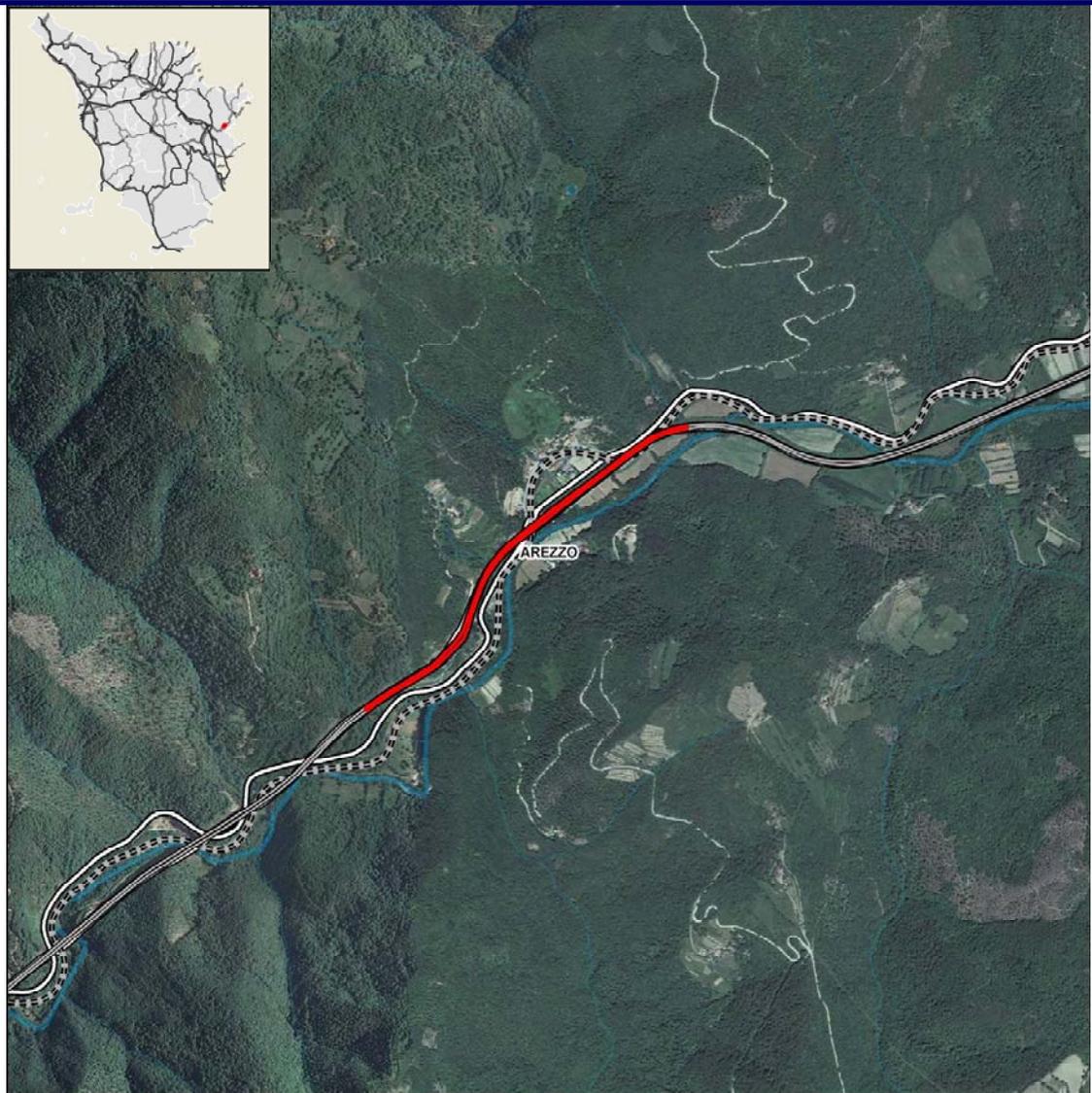
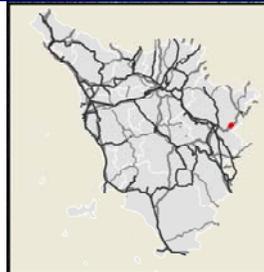
**Funzionalità (reale o prevista):** 10/12/2007

**Costo complessivo:** 15,053 ml€

**Lunghezza:** 1,4 km circa

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui alla scheda n. 010004-TR.

\* Per le contabilizzazioni finali



**STATO AVANZAMENTO**

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Molino Nuovo-Le Ville Mont. (lotto 6)

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Molino Nuovo-Le Ville di Monterchi. Adeguamento a 4 corsie.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Arezzo, Anghiari

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato

**Stato intervento:** LAVORI ULTIMATI-APERTA AL TRAFFICO

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

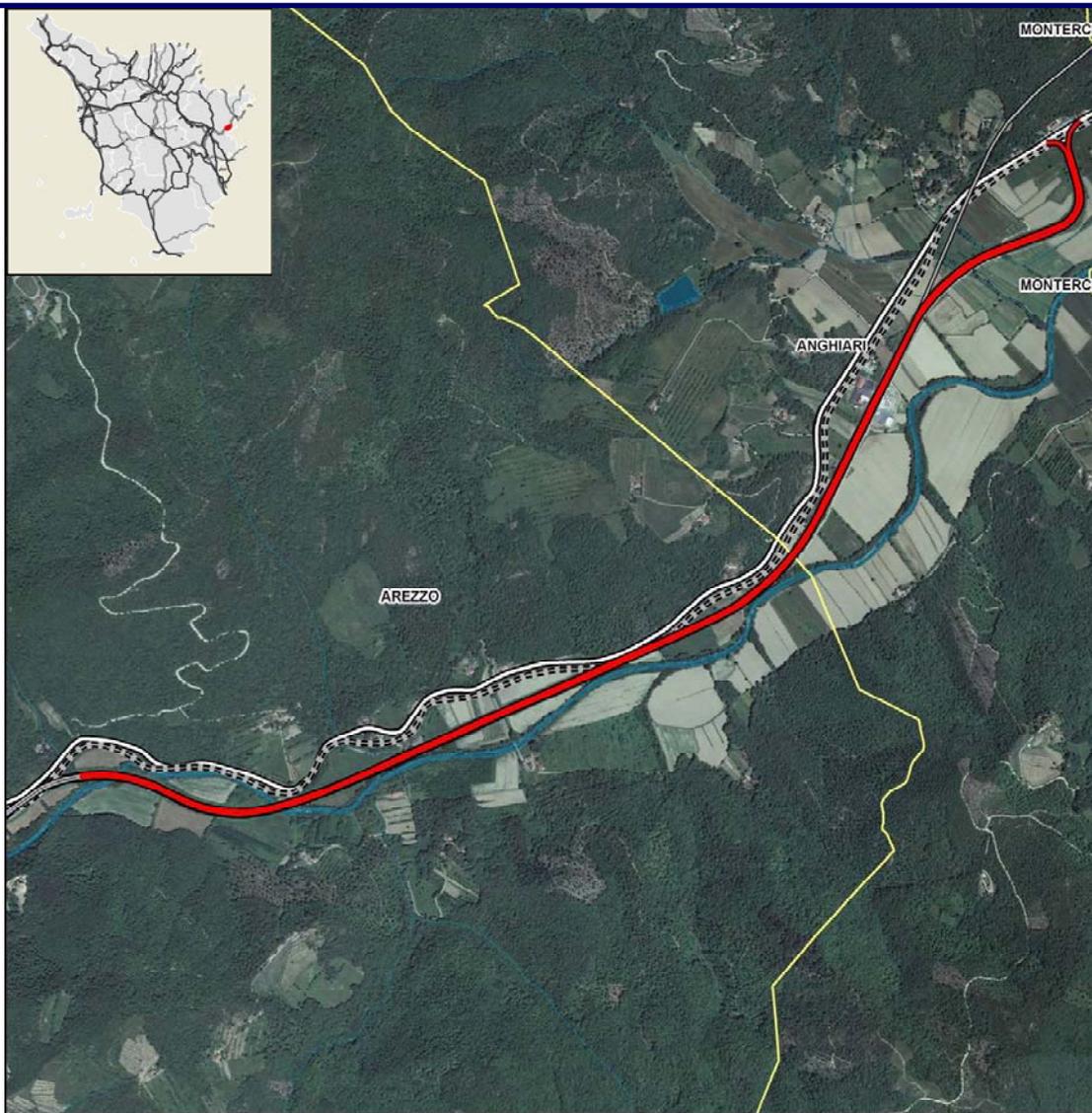
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):** 24/07/1998

**Costo complessivo:** 15,77 mil€

**Lunghezza:** 4 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tratto IV Nodo Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Le Ville Monterchi-Selci Lama (lotto7)**

**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Il Corridoio Grosseto-Fano (E78) rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. La proposta della RT è quella di valorizzare questo corridoio di interconnessione tra le due coste, aprendolo trasversalmente per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo delle due regioni e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale. La RT, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio Grosseto-Fano, quale intervento prioritario strategico. Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Tratto Le Ville di Monterchi-SelciLama(E45).Adeguamentoa4corsie.

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Anghiari, Monterchi

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare e VIA in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

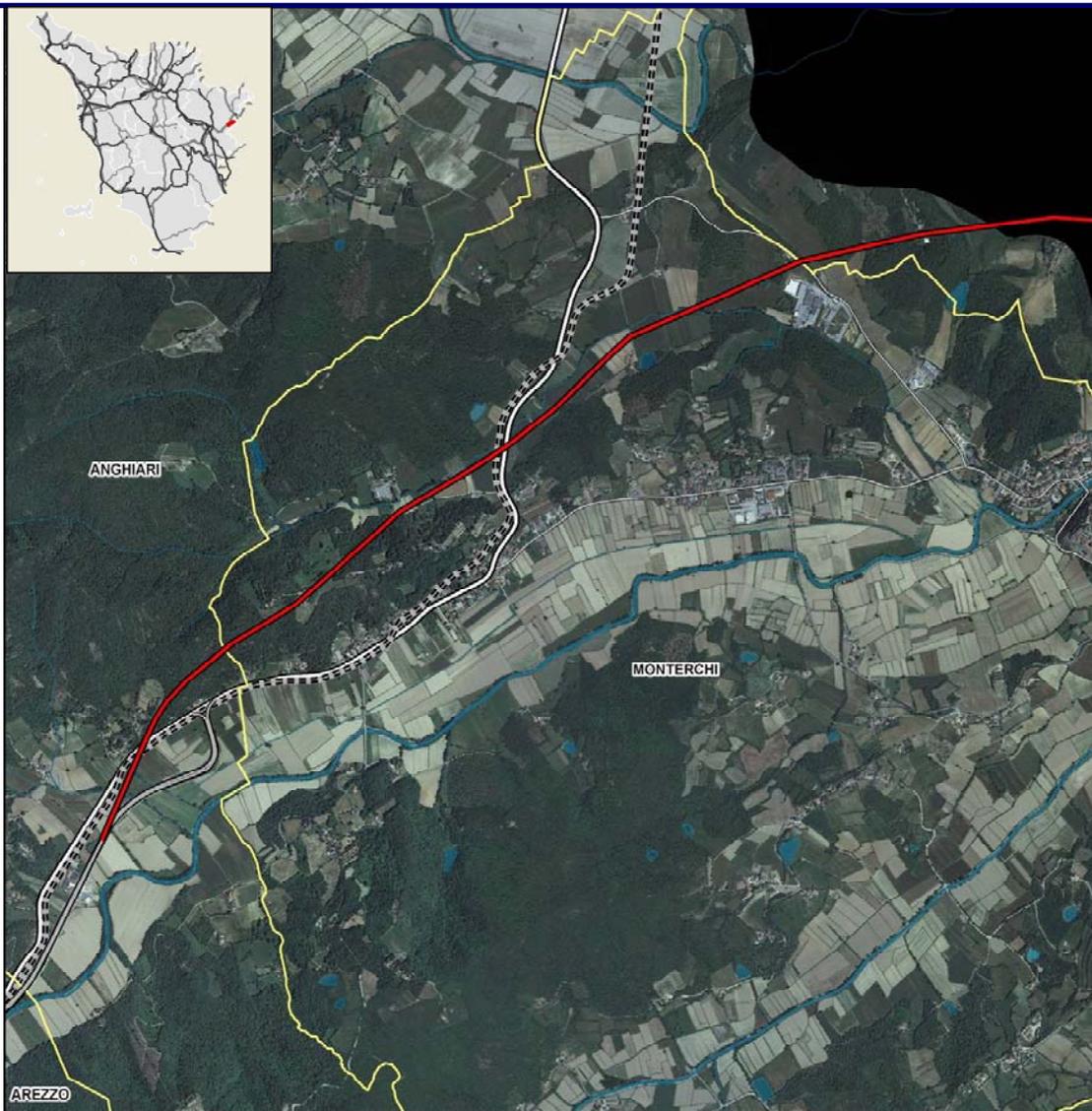
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 473 mil€ (circa 100M€ tratto toscano)

**Lunghezza:** 24 km circa (circa 10 km tratto toscano)

**Note:** L'intervento che attraversa un pregevole contesto territoriale a cavallo tra la RT e la Regione Umbria e che comprende l'importante interconnessione fra la E78 e l'asse della E45 "Orte - Ravenna", ha rappresentato nel corso degli anni la principale criticità, poiché, conseguentemente alla divergenza delle posizioni tra le due regioni interessate, non si è individuato un tracciato preferenziale sul quale sviluppare la progettazione. Solo a seguito della istituzione di una Commissione tecnica mista con le Regioni interessate presso il Min. Infrastrutture nel 2007 per la risoluzione delle problematiche, si è pervenuti nel maggio 2010 alla condivisione di un tracciato, che si sviluppa in prevalenza nella regione Umbria, sul quale è stata avviata la progettazione preliminare.



**STATO AVANZAMENTO**

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio

## 4.2.2 Potenziamento Valichi Appenninici



Potenziamento Valichi Appenninici

**S.S. 62 – S.S. 63: Nodo di Aulla**

Scheda SS-VALAPP-0001-ID62

**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.

SS62 della Cisa e SS63 del Cerreto: Nodo di Aulla comprendente anche il collegamento con l'abitato di Terrarossa in Comune di Licciana Nardi

**Province:** Massa Carrara

**Comuni:** Aulla, Licciana Nardi

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

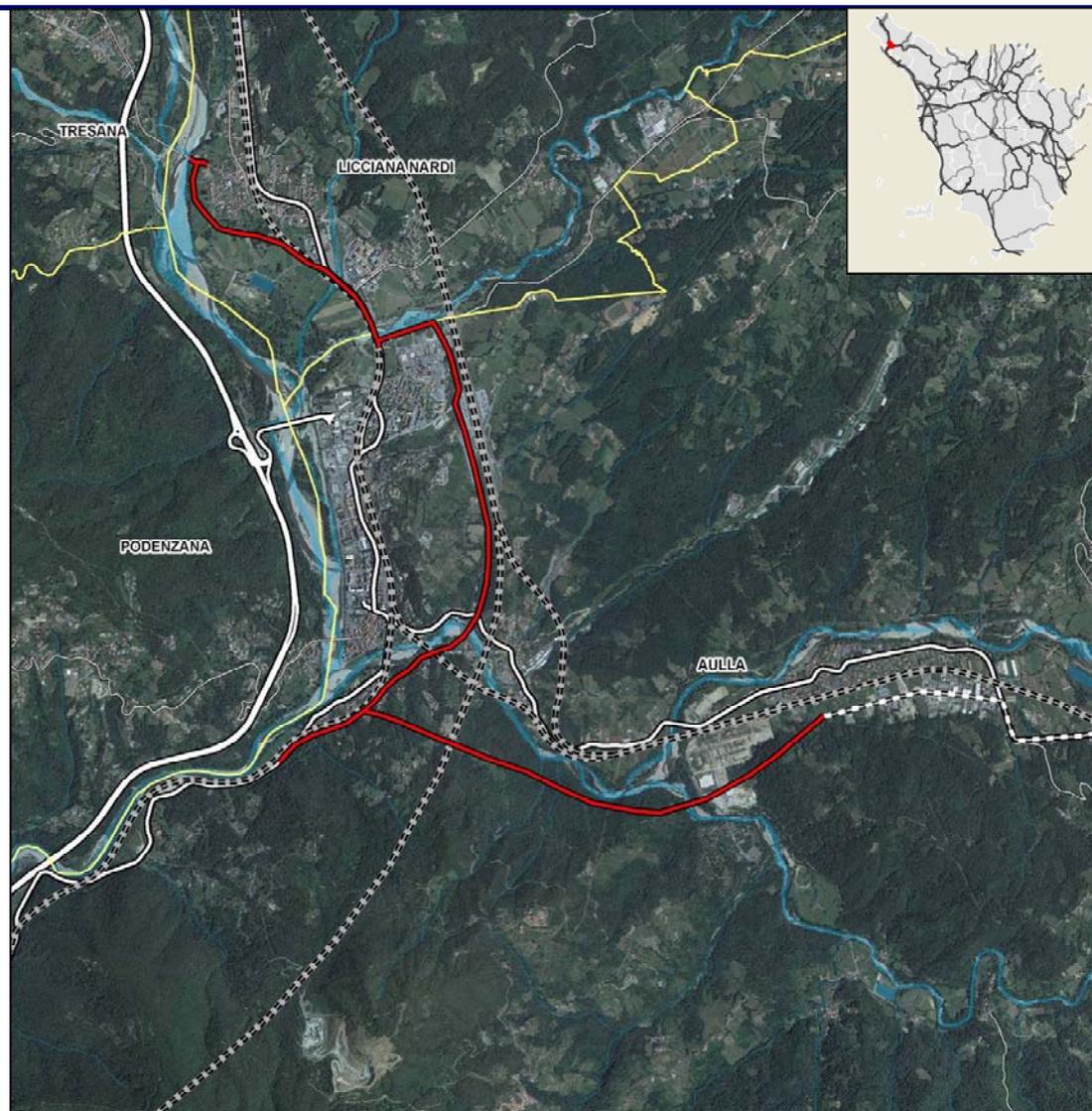
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 160 mil€

**Lunghezza:** 8,5 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.  
SS63 del Cerreto: Collegamento Aulla-Fivizzano dal km 12 al km 14+400

**Province:** Massa Carrara

**Comuni:** Fivizzano

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato

**Stato intervento:** Progetto definitivo concluso nel 2005

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

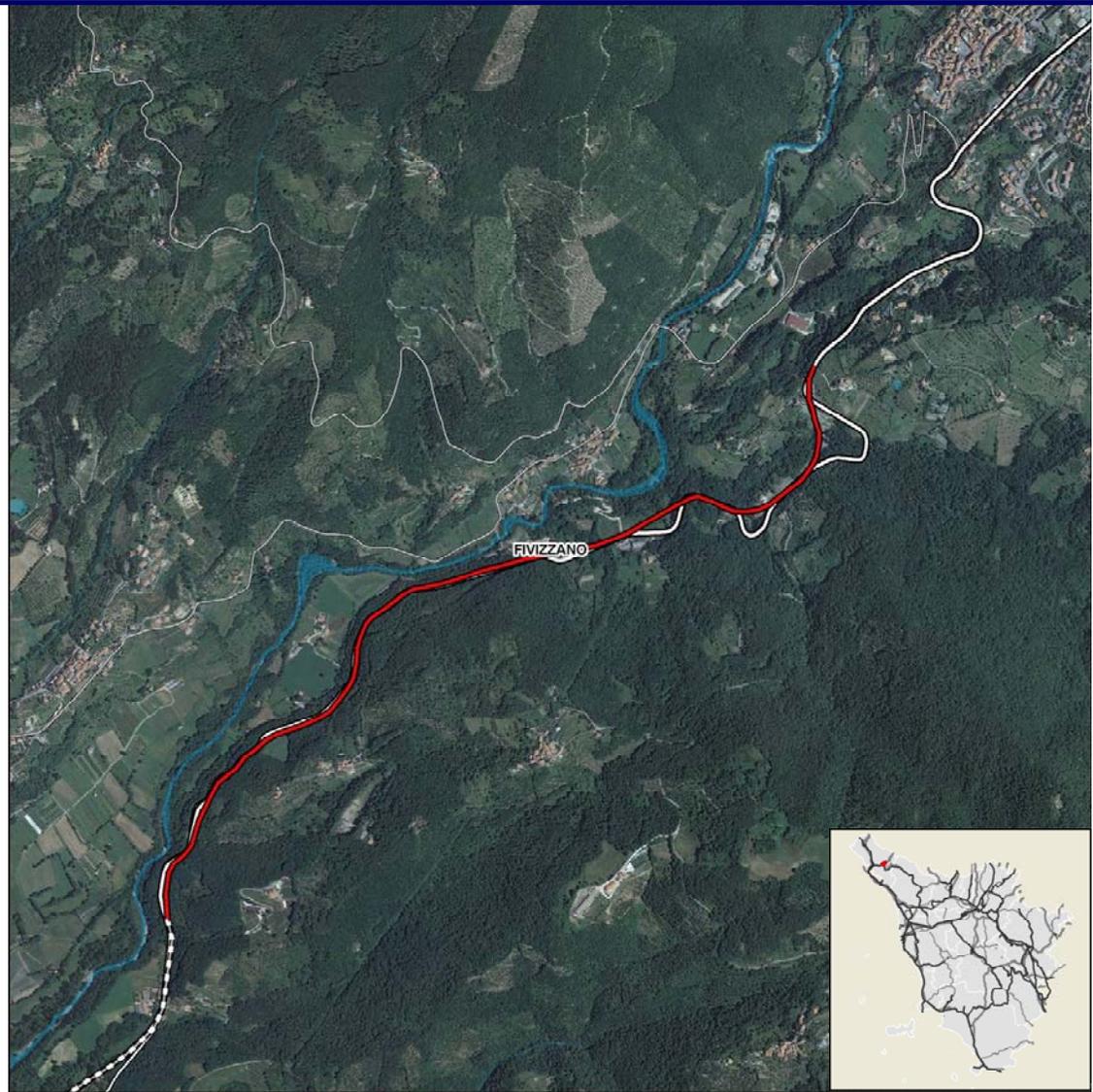
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 20 mil€

**Lunghezza:** 2,5 km circa

**Note:** In attesa di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10- Protocollo di Intesa 14/04/2011

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.

SS12 dell'Abetone e del Brennero: Viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est. Intervento di valenza strategica per la mobilità della Piana Lucchese.

**Province:** Lucca

**Comuni:** Lucca, Capannori, Porcari, Altopascio

**Approvazione :** Progetto preliminare e SIA in corso con procedura dgl 165/2006

**Stato intervento:**

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

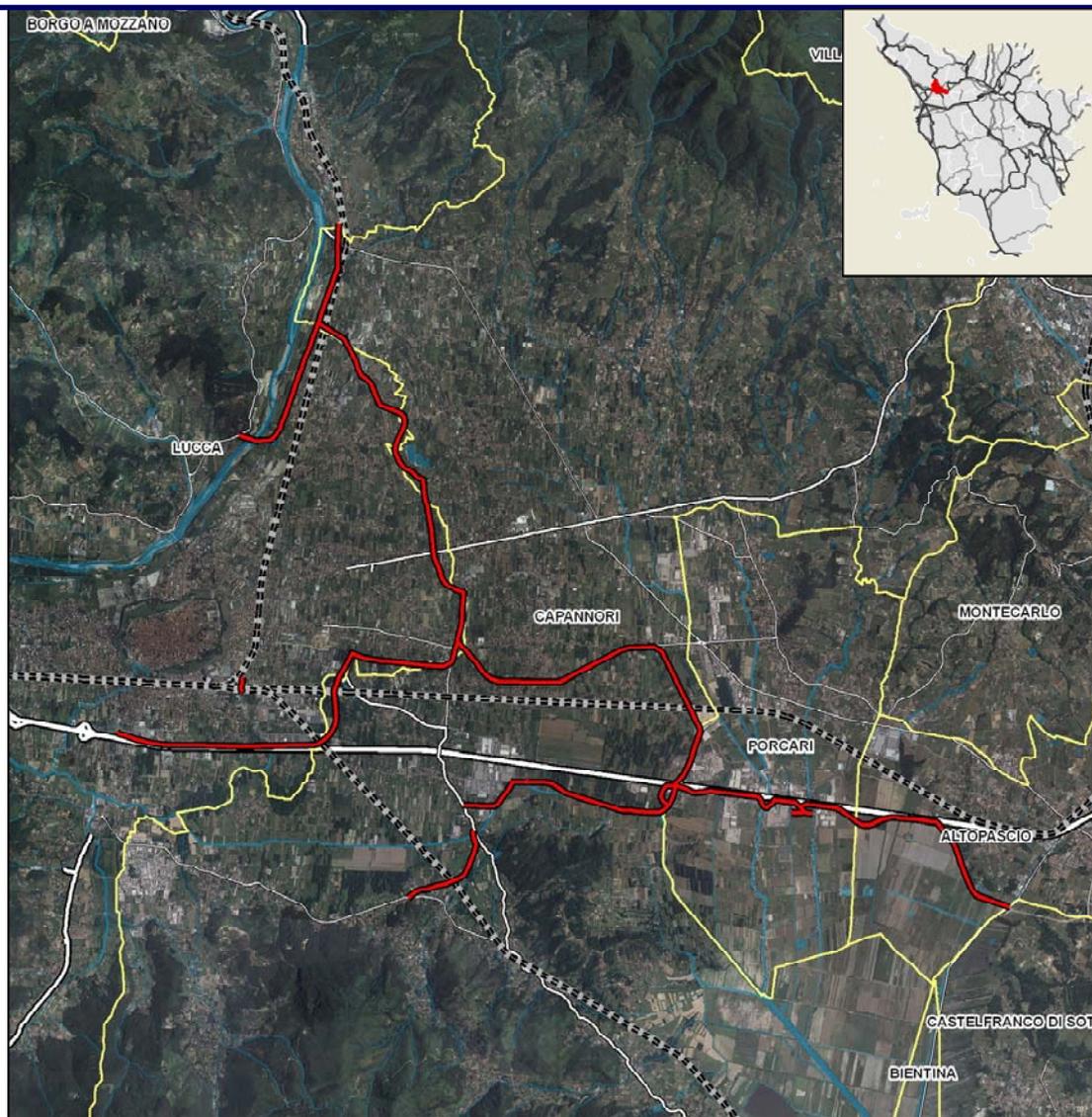
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 270 mil€

**Lunghezza:** 22,5 km circa

**Note:** Il 14/04/2011 è stato firmato Protocollo d'Intesa tra Min.Infrastrutture, ANAS, RT, Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori che prevede interventi connessi e accessori necessari così riepilogabili: asse ovest-est e asse est-ovest, diramazione SS 12 con nuovo ponte sul fiume Serchio, asse nord-sud e l'adeguamento della SS 12 definito in accordo con la Provincia di Lucca ed i Comuni interessati, viabilità di collegamento fra Carraia e casello A11 del Frizzone (adeguamento di via del Rogio), collegamento con Via di Sottomonte, valutando anche il collegamento tra il Frizzone e la circonvallazione di Altopascio, sovrappasso ferroviario area ex scalo merci di Lucca e collegamento con viabilità esistente. Con Delibera n. 287 del 22/04/2013 la Giunta regionale ha espresso parere favorevole sul Progetto preliminare del Sistema tangenziale di Lucca/viabilità est comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est, riservandosi eventuali integrazioni in fase di VIA.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.  
SS12 dell'Abetone e del Brennero: Variante al centro abitato di Ponte al Serraglio

**Province:** Lucca

**Comuni:** Bagni di Lucca

**Approvazione:** Soluzione individuata dal PRG

**Stato intervento:** Progetto definitivo in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

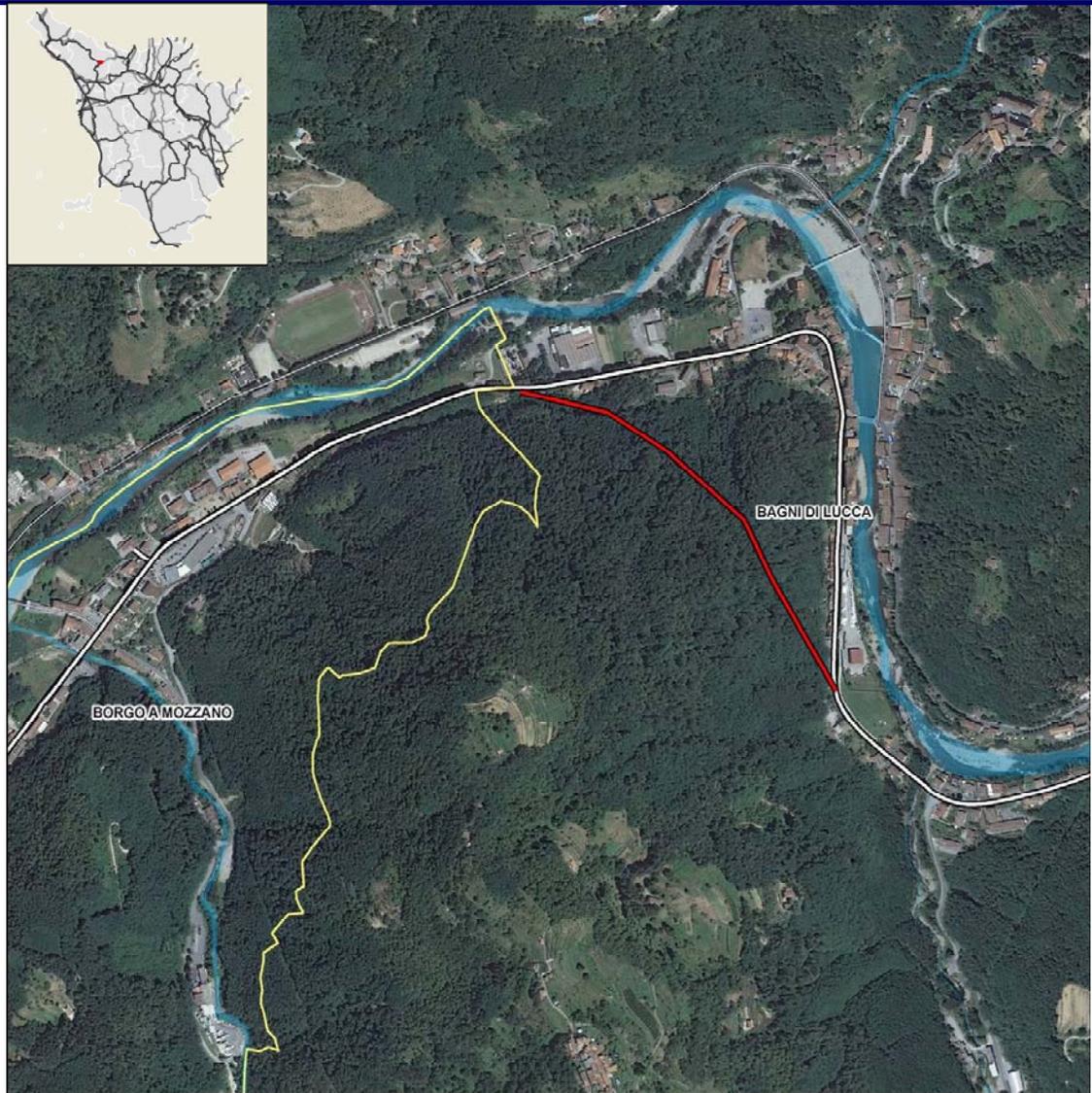
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 30 mil€

**Lunghezza:** 700 metri circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.

SS12 dell'Abetone e del Brennero: Variante al centro abitato di Abetone

**Province:** Pistoia

**Comuni:** Abetone

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

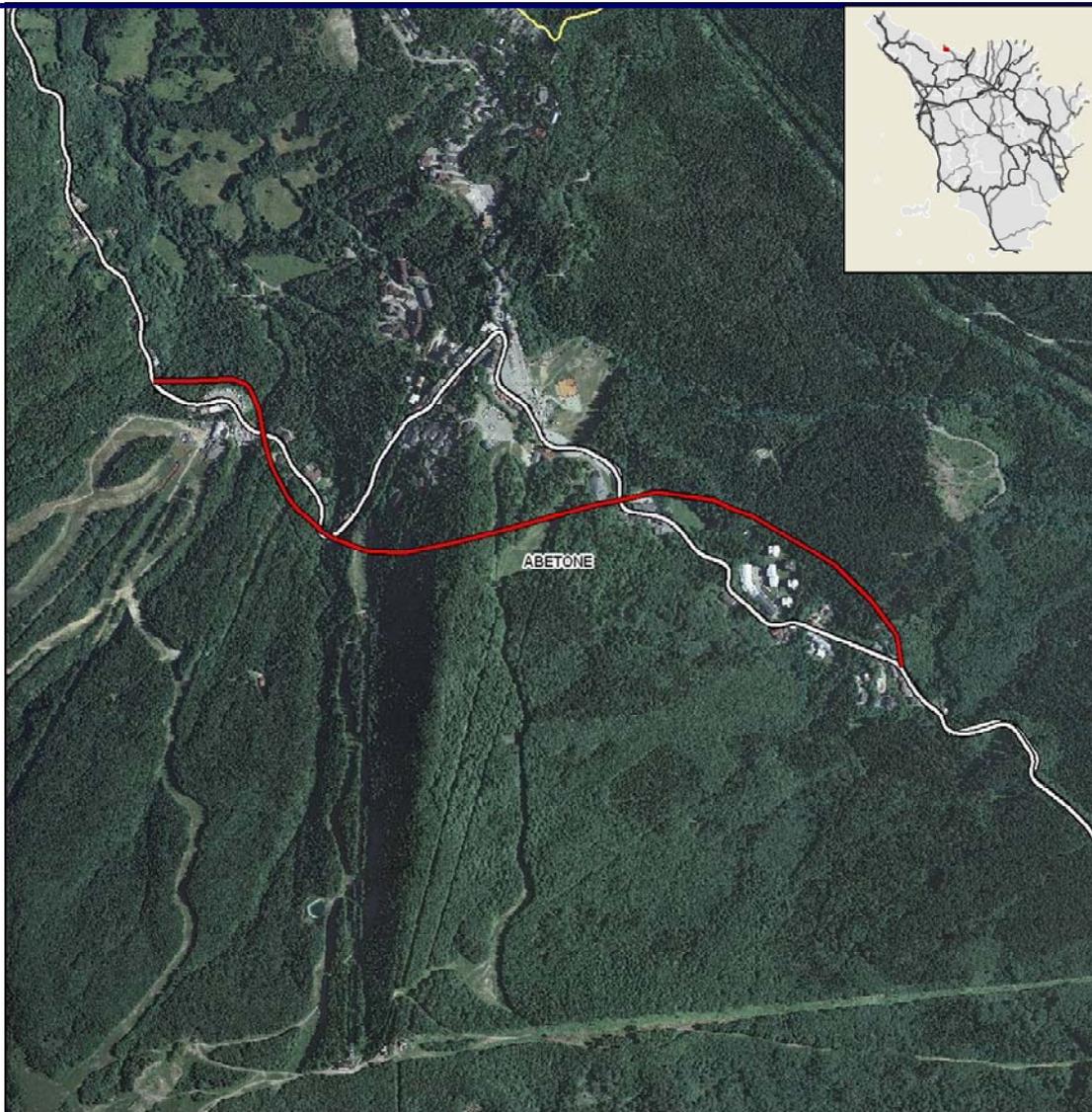
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 40 mil€

**Lunghezza:** 1,8 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.

SS64 Porrettana: Potenziamento del tratto Bellavalle – confine regionale

**Province:** Pistoia

**Comuni:** Sambuca Pistoiese

**Approvazione :** Progetto preliminare approvato

**Stato intervento:** Progetto definitivo concluso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

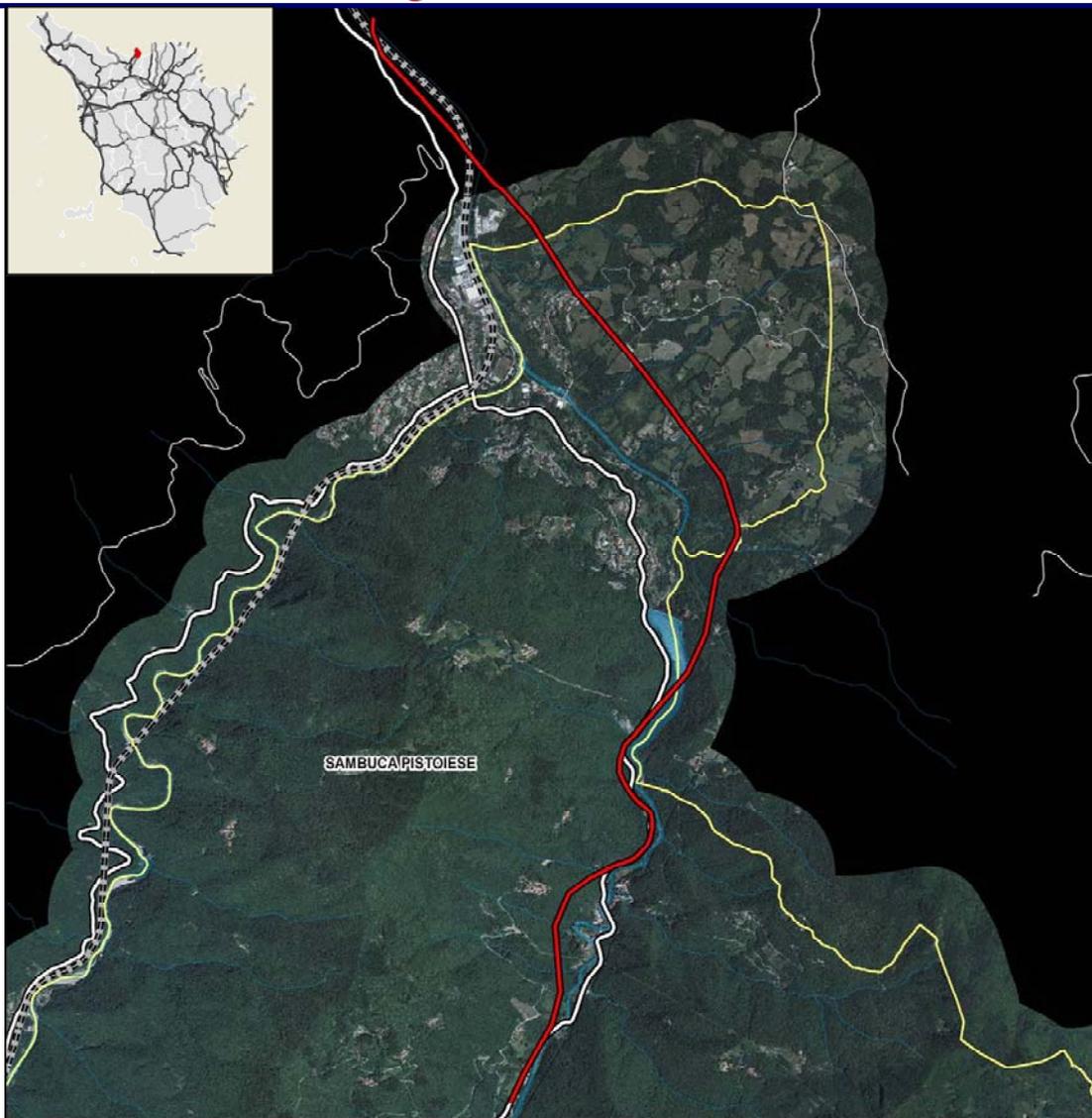
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 320 mil€

**Lunghezza:** 6,8 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.  
SS67 Tosco Romagnola: Terzo lotto San Francesco - Dicomano

**Province:** Firenze

**Comuni:** Pelago, Rufina, Pontassieve, Dicomano

**Approvazione :** Progetto preliminare in corso di approvazione trasmesso all'ANAS per essere integrato e successivamente sottoposto a VIA)

**Stato intervento:**

**Soggetto attuatore:** Provincia di Firenze

**Inizio lavori (reale o prevista):**

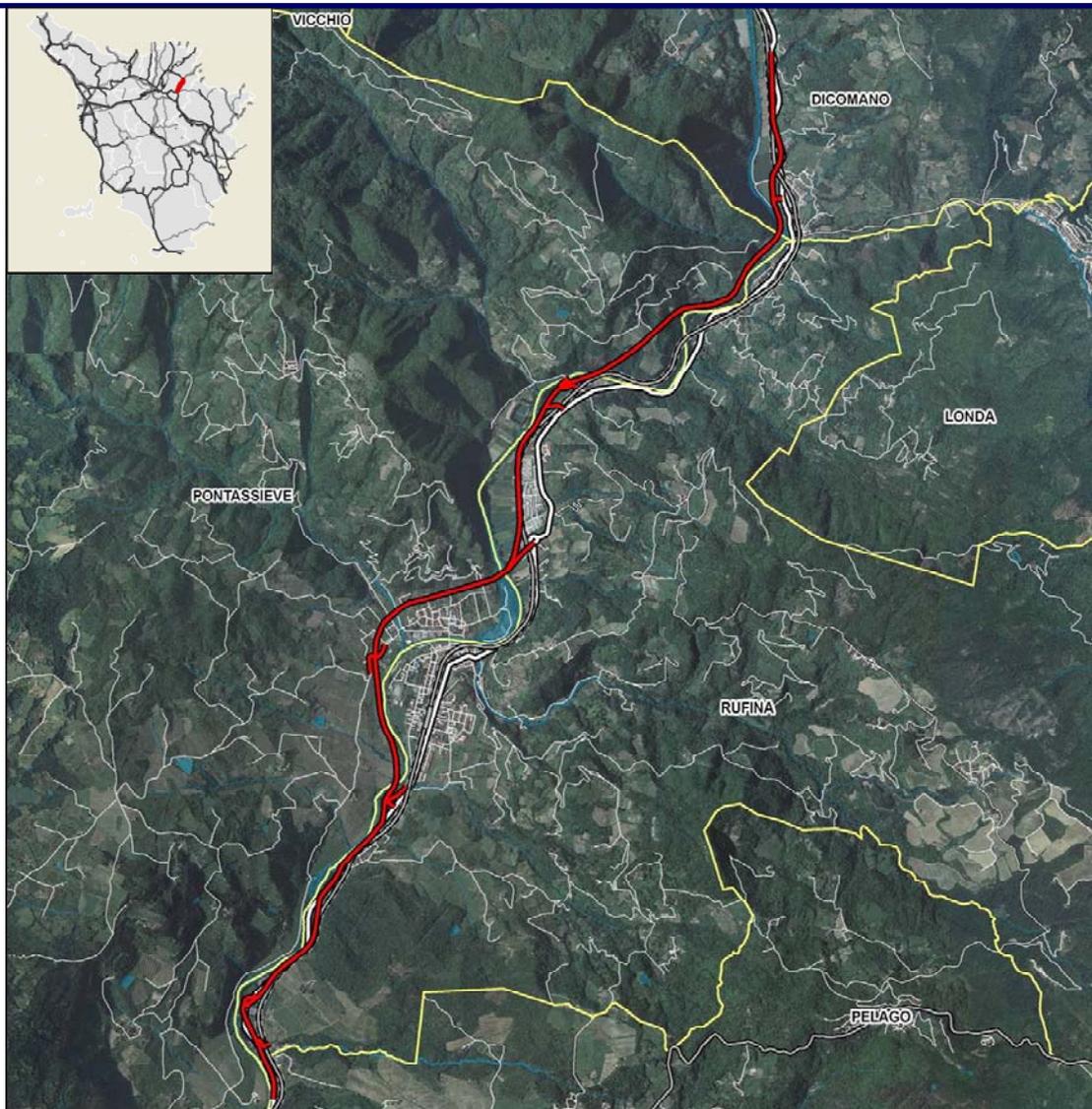
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 192 mil€

**Lunghezza:** 15 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ 18/04/03  
IGQ22/01/10

**Breve descrizione:** Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.

SS67 Tosco Romagnola: Riqualificazione della viabilità provinciale in riva sinistra d'Arno per destinarla a nuova sede della SS67 con declassamento dell'attuale tra Pontassieve (rotatoria di interconnessione tra la SS67 e la Strada provinciale in questione) e Firenze. L'intervento di riqualificazione prevede anche la costruzione

**Province:** Firenze

**Comuni:** Fiesole, Bagno a Ripoli

**Approvazione :** Progetto preliminare in fase di VIA

**Stato intervento:**

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

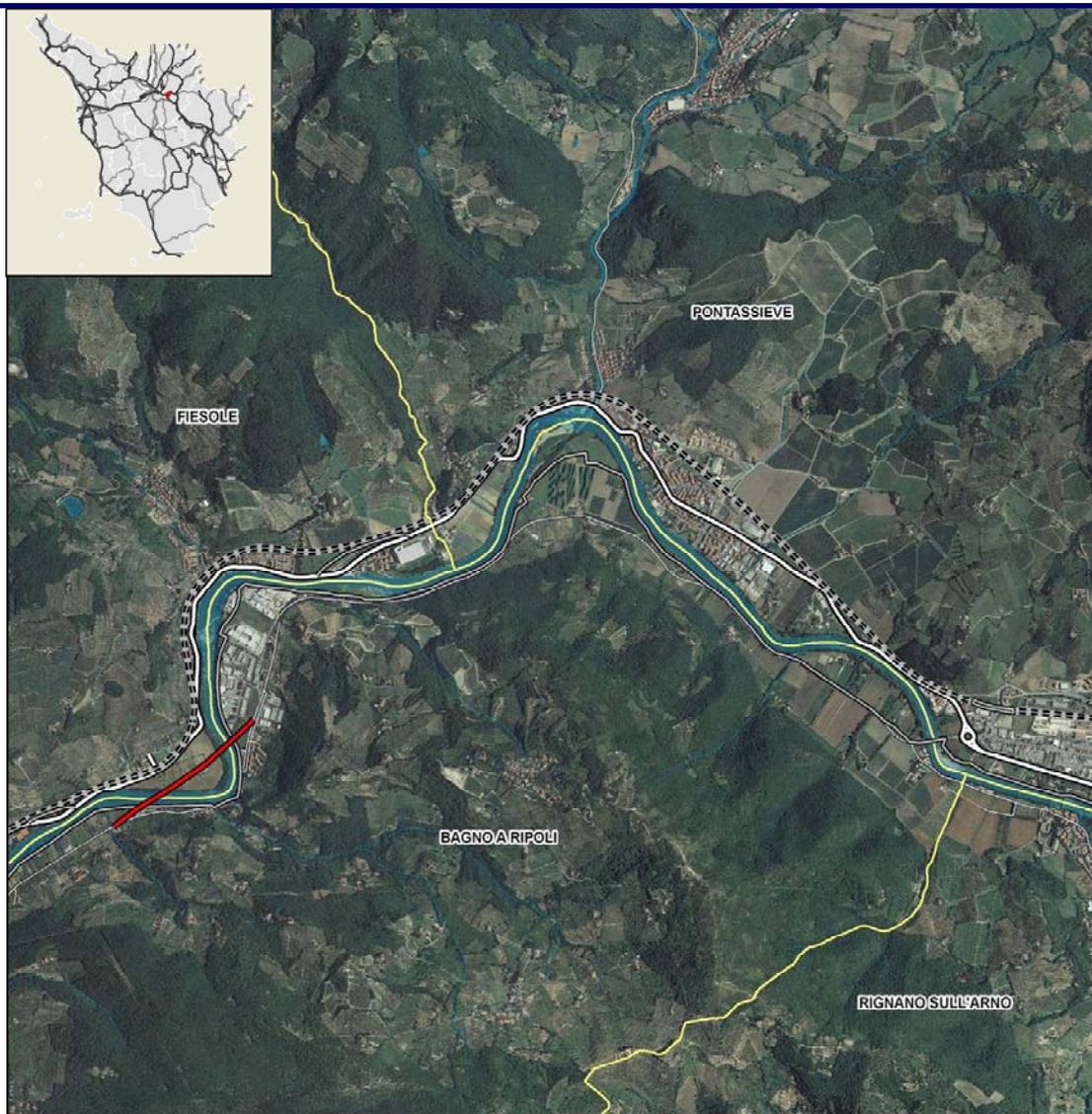
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 80 mil€

**Lunghezza:** 1 km circa (ponti Vallina)

**Note:** Ipotizzato finanziamento parziale di 25 mil€ come opera connessa al potenziamento a 3 corsie dell'A1 Firenze Sud-Incisa



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio

## 4.2.3 Interventi stradali della programmazione ANAS



**Interventi stradali della programmazione ANAS**

**R.A. Firenze-Siena: Adeguamento e messa in sicurezza**

Scheda SS-RAFISI-0001-ID66

**Tipo infrastruttura:** Raccordo Autostradale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ16/06/11

**Breve descrizione:** Adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze. Si valutano eventuali ipotesi di finanza di progetto per un intervento che individui soluzioni particolarmente attente all'inserimento nell'ambiente e nel paesaggio, che garantiscano adeguati livelli di efficienza e sicurezza dell'arteria.

Necessità di applicare forme di pedaggio, anche derivanti da disposizioni finanziarie nazionali, esclusivamente a seguito degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'arteria, e comunque con forme di esenzione e agevolazione per pendolari e residenti.

Necessità di operare con approfondimenti tecnici congiunti tra MIT, RT e ANAS per il coordinamento dell'ipotesi di finanza di progetto

**Province:** Firenze, Siena

**Comuni:** Impruneta, San Casciano VP, Tavarnelle VP, Barberino VE, Poggibonsi, Colle VE, Monteriggioni, Siena

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Studio di fattibilità in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

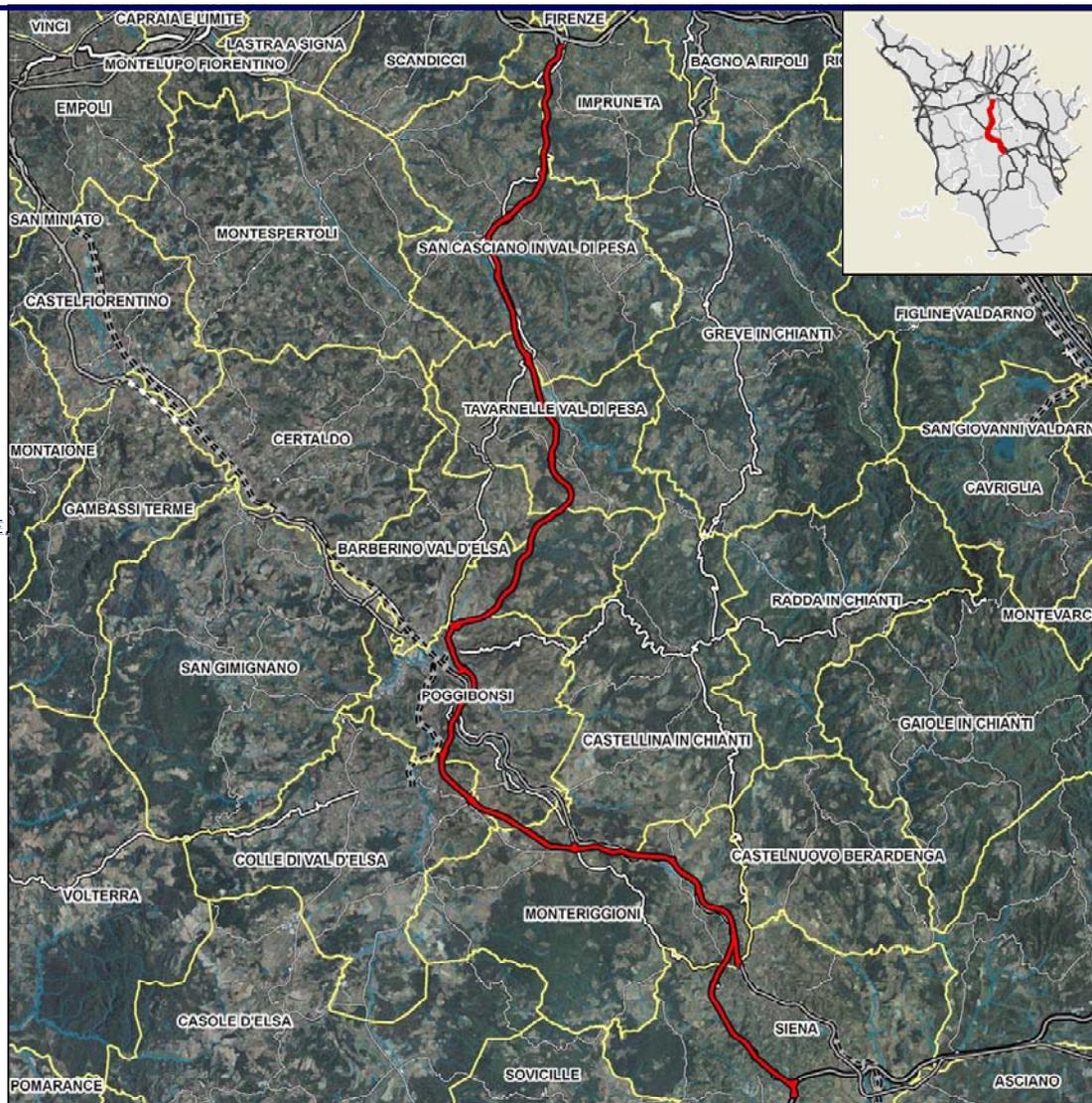
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 700 mil€

**Lunghezza:** 65 km circa

**Note:** Particolari criticità per la definizione degli interventi definitivi nel quadro della progettazione ANAS per l'adeguamento della sezione stradale e la riorganizzazione degli svincoli per garantire idonei livelli di sicurezza. Costo di 350 milioni di euro indicato dall'ANAS nel Piano Decennale della viabilità 2003-2012 (inserito nel Contratto di Programma 2009 come segue: primo stralcio di 20 milioni di euro Allegato A - Tabella 1; secondo stralcio di 83,5 milioni di euro Allegato B - Tabella 2 "Ulteriori Interventi Appaltabili 2009"); 20 milioni di euro per manutenzione straordinaria



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** Piano ANAS 2007-2011  
IGQ22/01/10 – IGQ16/06/11 -

**Breve descrizione:** Varianti alla SS 67 Tosco Romagnola nelle località di Anchetta e Ellera previste nel Piano ANAS 2007-2011. Per il tratto a Sud Variante di Anchetta è in corso il progetto definitivo, mentre per il tratto a Nord Variante di Ellera i lavori sono conclusi.

**Province:** Firenze

**Comuni:** Fiesole

**Approvazione :** Progetto definitivo approvato (Ellera)

**Stato intervento:** Lavori conclusi e in esercizio a Ellera  
Progetto definitivo in corso ad Anchetta

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

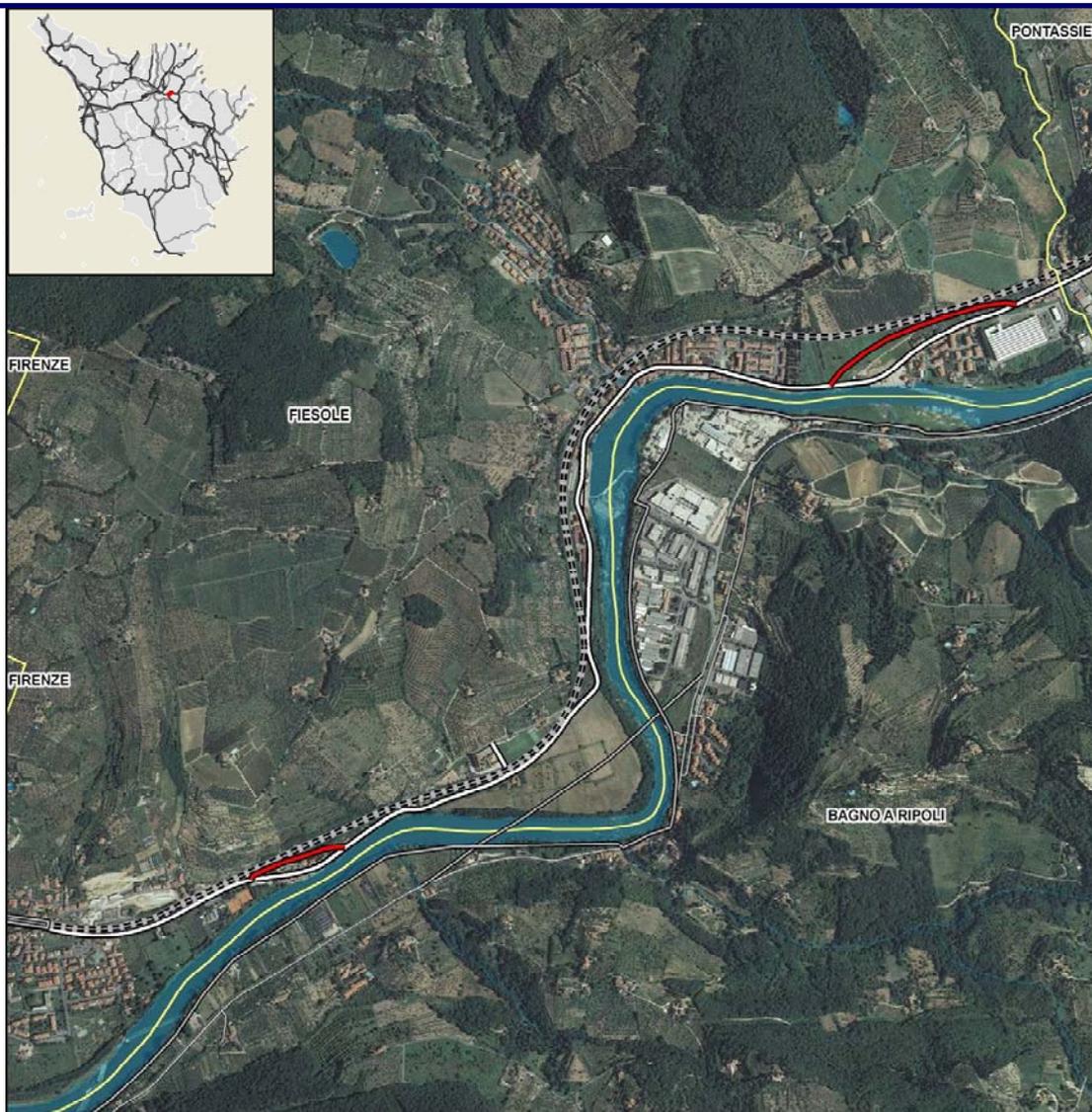
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 7,31 milE

**Lunghezza:** 1 km circa

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** Piano ANAS 2007-2011  
IGQ22/01/10 – IGQ16/06/11

**Breve descrizione:** Adeguamento, previsto nel Piano ANAS 2007-2011, dello svincolo di Albinia e della viabilità accessoria al km 150+800 della SS1 Aurelia

**Province:** Grosseto

**Comuni:** Orbetello

**Approvazione :** Progetto esecutivo approvato

**Stato intervento:** Lavori in corso

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):** 03/11/10

**Fine lavori (reale o prevista):** 31/01/14 (nota ANAS 5/6/13)

**Funzionalità (reale o prevista):** 30/03/14

**Costo complessivo:** 19,5 milE

**Lunghezza:** 2,5 km circa

**Note:** Intervento oggetto di monitoraggio bimestrale Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui alla scheda n. TOSTX3 dell'Atto Integrativo del 30/12/2005.



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** Strada Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** IGQ22/01/10 – IGQ16/06/11

**Breve descrizione:** Il progetto radatto dal comune di Massa, prevede la realizzazione di un tratto in variante di attraversamento urbano di raccordo tra la SS1 Aurelia e la Zona Industriale. L'intervento prevede due lotti: il primo lotto Canalmagro-Stazione e il secondo lotto interrato Stazione-Via Carducci.

Necessità di rapida realizzazione del primo lotto da Canalmagro a Stazione dell'importo di 7,6 milioni di Euro (valore aggiornato ad Aprile 2009), rispetto ad un costo complessivo di 46 milioni di Euro come da progetto preliminare.

Per il finanziamento dell'opera la RT, ANAS, la Provincia di Massa Carrara e il Comune di Massa concordano di provvedere al relativo inserimento nel prossimo piano ANAS.

**Province:** Massa Carrara

**Comuni:** Massa, Montignoso

**Approvazione :** Progetto definitivo approvato

**Stato intervento:** Progetto esecutivo in corso

**Soggetto attuatore:** Comune di Massa

**Inizio lavori (reale o prevista):**

**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 7,6 mil€ per il primo lotto (46 mil€ totali)

**Lunghezza:** 1,7 km circa per il primo lotto (3,5 km circa totali)

**Note:**



STATO AVANZAMENTO

Idea  
Progetto

Studio di  
fattibilità

Progetto  
preliminare

Progetto  
definitivo

Progetto  
esecutivo

Lavori in  
corso

Esercizio



**Tipo infrastruttura:** SGC Statale

**Piano/Programma/Rif.normativo:** Programm. triennale ANAS  
Atto integrativo 11/11/04 - IGQ22/01/10 – IGQ16/06/11

**Breve descrizione:** Adeguamento delle caratteristiche stradali per garantire i necessari livelli di sicurezza del tratto toscano Valsavignone-Trebbio, in particolare la tipologia corrispondente alla categoria A di autostrada extraurbana, il mantenimento degli svincoli attualmente esistenti ma senza punti di esazione del pedaggio, l'allargamento in sede del tracciato nel Comune di Sansepolcro e con nuove ipotesi di tracciato in Comune di Pieve Santo Stefano, l'adeguamento della viabilità locale ex SS 3bis. Esame di ipotesi di finanza di progetto per l'intera tratta Mestre - Orte -Civitavecchia (ex E 55 - E 45).

**Province:** Arezzo

**Comuni:** Pieve S.Stefano, Sansepolcro

**Approvazione :**

**Stato intervento:** Progetto preliminare in fase di VIA

**Soggetto attuatore:** ANAS

**Inizio lavori (reale o prevista):**

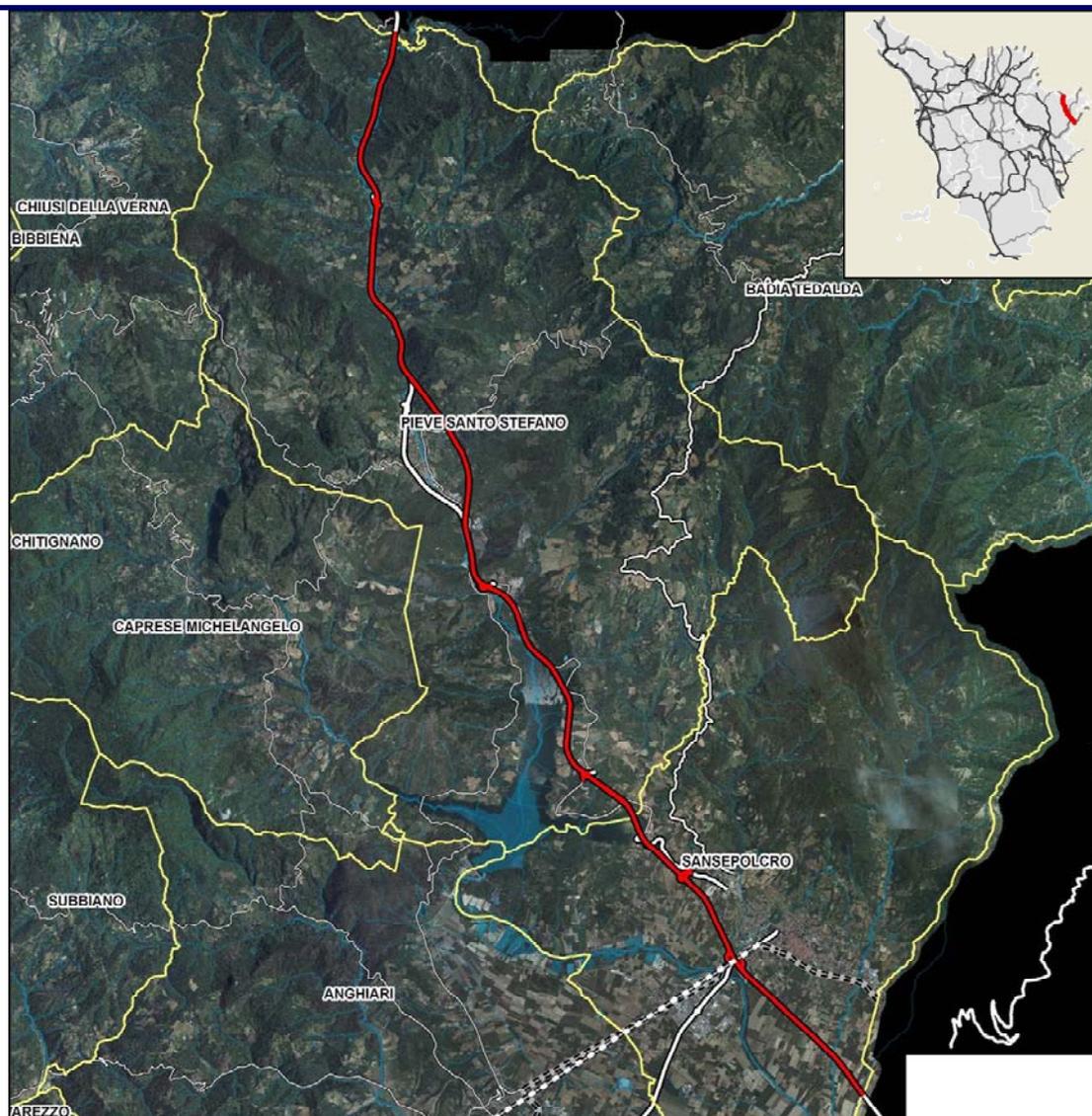
**Fine lavori (reale o prevista):**

**Funzionalità (reale o prevista):**

**Costo complessivo:** 75 mil€ (tratto toscano)

**Lunghezza:** 30 km circa

**Note:** Esame di ipotesi di finanza di progetto per l'intera tratta Mestre - Orte - Civitavecchia (ex E 55 - E 45), a cui ha fatto seguito l'avvio del procedimento di localizzazione e la valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare in data 12/06/2009 da parte di ANAS. È in corso l'istruttoria da parte della Struttura Tecnica di Missione del MIT. Il Ministero dell'Ambiente della Tutela del territorio ha espresso il parere per la VIA n. 558 del 21/10/10. In attesa del parere del CIPE, la Regione Toscana si è espressa con DGR 77/2011.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Lavori in corso

Esercizio

## 5 TEMATICHE DI RILIEVO

### 5.1 IL CORRIDOIO TIRRENICO

Il corridoio plurimodale tirrenico (itinerario europeo E80), integrato con i necessari raccordi con i porti e la viabilità locale, rappresenta un'infrastruttura strategica di interesse regionale, nazionale e comunitario, riportata nei relativi strumenti di pianificazione. Il completamento nel tratto Rosignano-Civitavecchia permette di superare le attuali condizioni di pericolosità dell'Aurelia, consentendo adeguati livelli di mobilità e di intermodalità.

#### **Lo studio ANAS del 2000**

Lo studio per l'adeguamento dell'Aurelia elaborato dall'ANAS nel 2000, ha portato a un accordo fortemente voluto dalla Regione Toscana, siglato il 5 dicembre 2000 tra il Ministero dei Lavori Pubblici, le Regioni Toscana e Lazio e l'ANAS. Esso prevedeva:

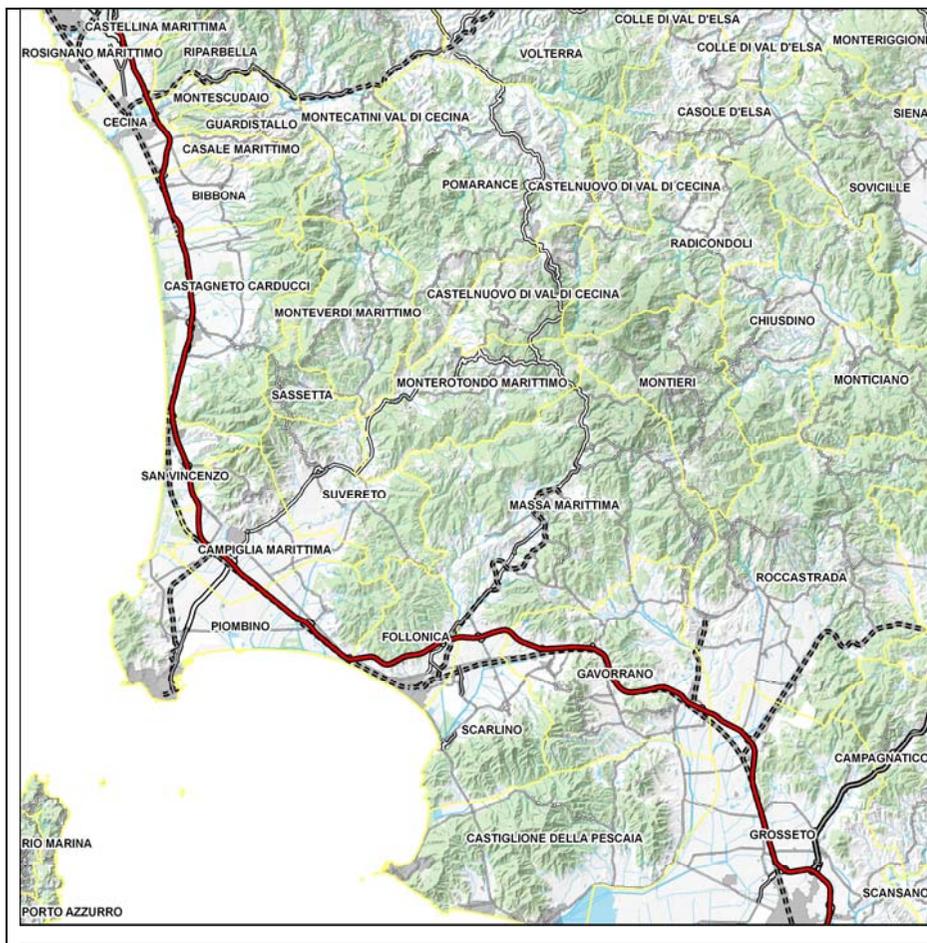
- a) che nel tratto tra Rosignano e Civitavecchia si realizzasse - prevalentemente nella sede dell'attuale Aurelia - un nuovo percorso di tipo autostradale (due corsie e corsia di emergenza per ciascuna carreggiata), ma senza pedaggio;
- b) che tra Fonteblanda e Ansedonia, si costruisse una variante di circa 14 chilometri rispetto al percorso dell'Aurelia;
- c) che a sud di Grosseto (nella parte nord è già presente la vecchia Aurelia) si realizzasse una viabilità complanare in alcuni tratti per collegare la viabilità locale;
- d) che si realizzassero contestualmente i collegamenti con i porti di Livorno e Piombino.

L'accordo prevedeva il finanziamento dell'opera con soli fondi statali il cui flusso costante avrebbe dovuto assicurare il compimento dell'opera in sei anni. Qualora fosse venuta meno la disponibilità delle risorse finanziarie si sarebbe fatto ricorso alla finanza di progetto e quindi all'introduzione di forme di pedaggio.

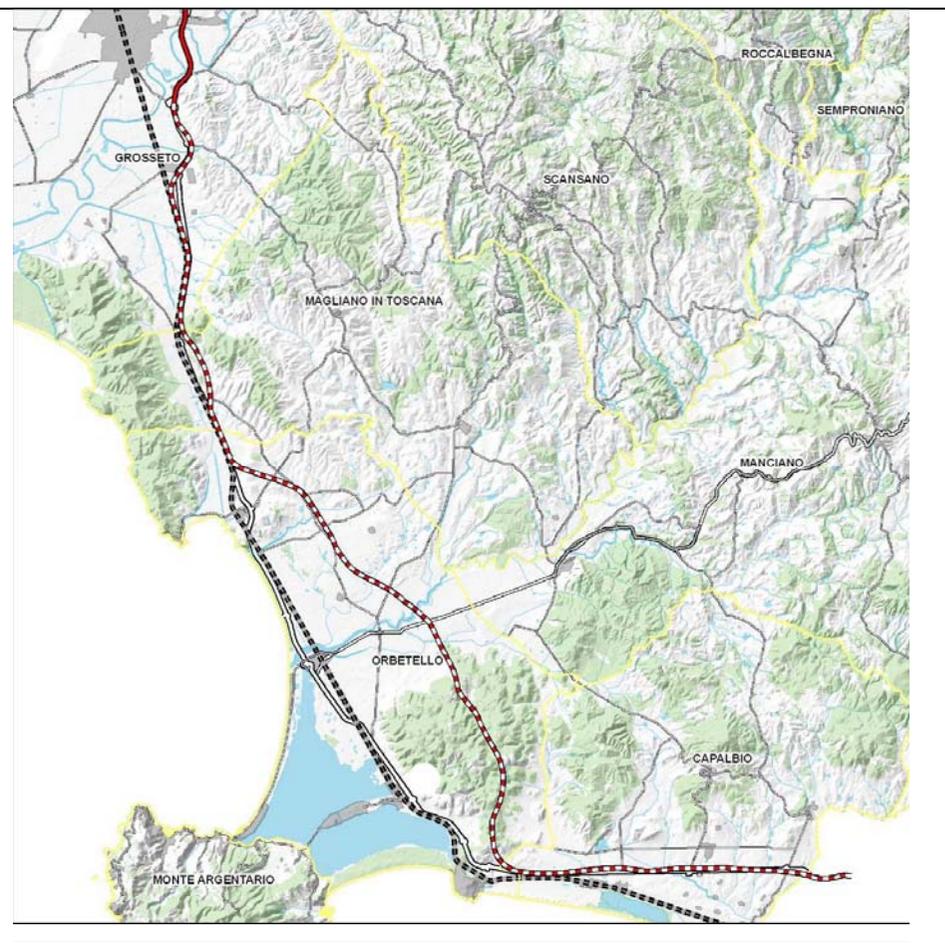
La soluzione originaria dell'ANAS non risolveva tuttavia una serie di problemi:

- a) la stima effettiva dei costi, il loro finanziamento;
- b) la definizione della variante tra Fonteblanda e Ansedonia che si rende necessaria per evitare impatti sugli insediamenti e su aree di particolare pregio;
- c) un adeguato asse di raccordo della viabilità locale, evitando di far svolgere questo ruolo a strade esistenti non adeguate, come la Pedemontana o la Comunale dell'Origlio a Capalbio (entrambe larghe meno di sei metri e difficilmente ampliabili per gli edifici esistenti in adiacenza alla prima e per la delicatezza ambientale della seconda lungo il lago di Burano);
- d) l'attuazione delle nuove normative sulla sicurezza, sull'ambiente e sul territorio entrate in vigore dal 2002;
- e) il probabile e notevole incremento del traffico di lunga percorrenza incentivato dall'assenza di pedaggio.

**Figura 5.1–Il corridoio tirrenico: tratta Rosignano-Grosseto sud**



**Figura 5.2 – Il corridoio tirrenico: tratta Grosseto sud–confine regionale**



### **La VIA sul progetto ANAS del 2001**

ANAS, a seguito dell'Accordo del 2000, sottopose al Ministero dell'Ambiente il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale per il procedimento di VIA.

Seguì la richiesta di integrazioni del Ministero del 13 novembre 2001, ma le integrazioni non vennero presentate dall'ANAS, dopo che il MIT dichiarò, nel gennaio 2002, l'indisponibilità del Governo a finanziare l'opera con fondi statali.

### **La proposta della Regione Toscana del 2003**

La Regione Toscana, con la delibera del Consiglio del 18 giugno 2002, decise di elaborare un proprio studio sul completamento del Corridoio Tirrenico. Esso partiva dagli stessi principi alla base dell'accordo del 2000 e ne sviluppava le soluzioni progettuali tenendo conto delle nuove normative di sicurezza, dell'esigenza di contestualizzazione territoriale dell'opera e della necessità di prevedere forme di pedaggio per il finanziamento dell'opera.

Lo studio della Regione, che è stato elaborato insieme alle Province di Grosseto e Livorno ed è stato sottoposto alle riflessioni delle istituzioni e delle forze economiche e sociali toscane, e a cui si ispira il progetto preliminare recentemente approvato dal CIPE, prevede:

- a) per il tratto da Rosignano a Grosseto Sud la sostanziale coincidenza con il tracciato ANAS, sulla sede dell'attuale Variante Aurelia, salvo l'allargamento della sezione autostradale da m. 23 a 25 a seguito delle nuove normative;
- b) per questo tratto il pedaggio è previsto con due punti di esazione a Rosignano e a Follonica (composti ciascuno da una barriera sull'autostrada, costituita da un portale attraversabile senza rallentamenti con il telepass, con corsie laterali per il pagamento senza telepass, e caselli sugli svincoli adiacenti per i soli flussi di traffico che non attraversano la barriera), destinati ai traffici di media e lunga percorrenza, con conseguente adeguamento della viabilità locale, in accordo con i Comuni interessati, in corrispondenza dei tratti con pedaggio, mantenendo la gratuità sui restanti svincoli esistenti;
- c) per il tratto da Grosseto Sud fino al confine con il Lazio vengono ipotizzate più alternative di tracciato, che si sviluppano comunque lungo il corridoio costiero dell'attuale Aurelia, nei tratti tra Grosseto e Fonteblanda e tra La Torba e il confine regionale. Da Fonteblanda a La Torba si ipotizzano invece soluzioni in variante più lontane dalla costa, rispetto alla variante studiata dall'ANAS, per rispettare le norme nazionali sulla sicurezza delle strade del gennaio 2002, senza compromettere con grandi sbancamenti le due colline di Fonteblanda e Ansedonia (come sarebbe risultato dall'applicazione allo studio ANAS delle nuove norme di sicurezza) e per evitare l'attraversamento degli insediamenti di Albinia e Orbetello Scalo;
- d) che i tratti non utilizzati dell'Aurelia per la nuova sede autostradale, costituiscano una "strada parco", con riduzione della carreggiata, rotatorie agli incroci, alberature adiacenti, raccordi con le piste ciclabili, rotatorie agli incroci (che, oltre a rendere più sicuro il traffico, scoraggiano il suo utilizzo per i traffici di media e lunga percorrenza);
- e) la definizione di tutti i collegamenti con i porti e con la viabilità locale;
- f) gli approfondimenti per un attento inserimento dell'opera nel territorio, nell'ambiente e nel paesaggio.

La proposta della Regione Toscana, presentata al convegno di Alberese l'11 ottobre 2002, non individua un tracciato specifico; definisce invece un "corridoio costiero" con più ipotesi da approfondire in sede di progettazione dell'opera. La Regione asserisce, cioè, la necessità di una più approfondita conoscenza del territorio, dei vincoli, delle risorse al fine di definire il tracciato più idoneo e garantire la migliore qualità progettuale.

Tale proposta è stata ulteriormente approfondita tramite numerosi incontri con Province, Comuni, Associazioni ambientaliste e forze economiche e sociali. La proposta perfezionata a seguito degli esiti degli incontri ha portato ad una soluzione fortemente condivisa da parte delle suddette entità che è stata presentata al Governo il 7 aprile 2003.

### **Intesa generale quadro del 2003**

Il completamento autostradale del corridoio tirrenico è stato oggetto dell'Intesa Generale Quadro sulle infrastrutture di trasporto firmata il 18 aprile 2003 dal Governo e dalla Regione Toscana con l'impegno tra le parti ad "approfondire ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri ambientali, storici, culturali e trasportistici del territorio interessato, compresi i necessari collegamenti con i porti".

A seguito dell'Intesa Generale Quadro si susseguono, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, numerosi incontri tecnici e istituzionali tra i Ministeri competenti le Regioni Toscana e Lazio e l'ANAS, assistita dalla concessionaria SAT "Società Autostrade Toscane".

Nel corso delle riunioni furono approfondite diverse ipotesi di tracciato, a partire dalla proposta di tracciato "costiero" della Toscana, compresi vari tracciati "collinare", "intermedio", "misto", per il tratto a sud di Grosseto, sostenuti in fasi successive dal Ministro Lunardi e non condivisi dalla Regione Toscana per il forte impatto ambientale, paesaggistico e sul distretto rurale, con un susseguirsi di viadotti e gallerie anche in aree di interesse naturalistico e archeologico e, dal punto di vista trasportistico, così distanti dai punti di origine o destinazione dell'utenza, situati prevalentemente lungo la costa, da rendere necessari nuovi collegamenti viari trasversali (collina-costa) di particolare impatto, tra i caselli autostradali e l'Aurelia, disincentivando l'uso dell'autostrada per i collegamenti di media percorrenza e quindi caricando di traffico improprio l'Aurelia.

### **Il patto per la Maremma**

La Regione, con la delibera della Giunta del 14 aprile 2003, approva il "patto per la Maremma", condiviso e siglato da WWF, Italia Nostra, Legambiente, Comitato per la Bellezza, Movimento Ecologista, Soccorso Ambientale Maremmano, Associazione Maremma Mare, Presidenti delle Province di Grosseto e Livorno e Sindaci dei Comuni interessati che prevede, quale compito di maggiore rilievo, l'esame congiunto delle varie ipotesi alternative, a partire dal progetto ANAS rivisto sulla base delle nuove norme tecniche, compresi gli interventi di collegamento con i porti e con il sistema ferroviario e con l'individuazione di forme di pedaggio tese al riequilibrio modale.

Seguono numerosi incontri in cui vengono approfondite anche le ipotesi formulate dalle Associazioni ambientaliste giungendo a concordare su diversi aspetti, ma mantenendo posizioni diverse, in particolare sulla variante tra Fonteblanda e Ansedonia e sul ruolo dell'Aurelia e dei raccordi con la viabilità locale.

### **Il progetto preliminare presentato da SAT nel 2005**

Nel 2005 SAT, concessionaria dell'opera, su incarico di ANAS, ha presentato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale per il completamento dell'autostrada tirrenica Rosignano-Civitavecchia. Il progetto propone due ipotesi di tracciato:

- a) un'ipotesi "mista", che attraversa territori collinari interni ai Comuni di Capalbio e Orbetello: ipotesi ritenuta non compatibile dalle Regioni, dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero per i beni e le attività culturali,
- b) un'ipotesi "costiera" che ripercorre il corridoio definito dalla proposta della Toscana del 2003.

### **Il parere VIA sul progetto SAT**

Dopo un'approfondita istruttoria che ha coinvolto la Regione Toscana e gli enti locali interessati, anche a seguito di integrazioni progettuali che hanno portato ad una posizione unanime favorevole degli enti toscani interessati, con l'eccezione del Comune di Capalbio, che tuttavia ha sempre operato per individuare la soluzione di minor impatto, il Ministero dell'Ambiente si è espresso con il parere favorevole, con 84 prescrizioni, della Commissione VIA del 31-03-2006 sul tracciato costiero, che recepisce le prescrizioni, da attuarsi nel progetto definitivo, proposte dalla Regione Toscana e condivise con gli enti locali, così sintetizzabili:

- a) individuazione di specifiche soluzioni progettuali particolarmente qualificate per il corretto inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera;
- b) realizzazione delle opere connesse di raccordo con Livorno (lotto Maroccone-Chioma della Variante Aurelia), di penetrazione al porto di Piombino, di collegamento con i porti di Scarlino-Puntone e Punta Ala, Castiglion della Pescaia e Marina di Grosseto, di raccordo con la viabilità locale nei comuni di Rosignano Marittimo, Cecina, Bibbona, Castagneto Carducci, Campiglia Marittima, Piombino, Follonica, Gavorrano, Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio, da realizzarsi prima dell'entrata in funzione dei sistemi di pedaggio autostradale;
- c) individuazione di interventi di messa in sicurezza dell'Aurelia a sud di Grosseto già all'avvio dei cantieri e adeguamento dell'Aurelia stessa a "strada parco";
- d) definizione dell'Osservatorio Ambientale per la verifica delle prescrizioni in corso d'opera e per il monitoraggio degli effetti dei lavori sull'ambiente.

### **Il parere del MIBAC sul progetto SAT**

Il Ministero per i beni e le attività culturali si è espresso con nota del 13-07-2007 con parere favorevole sul tracciato costiero per il tratto Rosignano-Grosseto sud, prescrivendo, per il tratto più a sud, che il progetto definitivo sia qualificato, riducendo al minimo l'incidenza sui valori paesaggistici per renderlo integralmente compatibile con le istanze di tutela.

### **L'esame del CIPE sul progetto SAT**

Il CIPE, durante il Governo Prodi, ha affrontato la questione dell'Autostrada Tirrenica Livorno - Civitavecchia nella seduta del 9 novembre 2007, con una informativa del Ministro Di Pietro che ha evidenziato la necessità di acquisire il parere della Regione Lazio, sentiti i comuni interessati, e ha stabilito l'istituzione di un tavolo per verificare la possibilità di sottoporre al CIPE il progetto preliminare.

A seguito del lavoro del tavolo, in cui non sono emersi aspetti problematici per il tratto toscano, la questione è stata nuovamente affrontata nella seduta del CIPE del 27 marzo 2008, nel corso della quale fu evidenziato che il parere della Regione Lazio era in via di definizione.

La Regione Lazio ha poi espresso il proprio parere favorevole il 18 novembre 2008, prescrivendo di sviluppare il tracciato autostradale nel corridoio dell'Aurelia esistente.

## **L'approvazione del CIPE**

Il 18 dicembre 2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare recependo le prescrizioni della Commissione VIA del Ministero dell'ambiente del 2006, della Regione Toscana del 2006, del Ministero per il beni e le attività culturali del 2007 e della Regione Lazio del 2008.

I costi dell'opera ammontano, a seguito dell'istruttoria del CIPE, a 3.788 milioni di euro, comprendenti tutti gli interventi di raccordo con i porti e la viabilità locale, nonché quelli per un attento inserimento dell'opera nel paesaggio; è previsto che tali costi siano interamente finanziati con il pedaggio, senza alcun contributo pubblico, secondo quanto contenuto nel piano finanziario presentato dalla SAT, che dovrà essere adeguato a seguito delle prescrizioni definite in sede di approvazione del CIPE e della progettazione definitiva.

## **Il confronto tra lo studio ANAS del 2000 e il progetto approvato**

Lo studio ANAS prevedeva, come il progetto approvato, di realizzare tra Rosignano Marittimo e Civitavecchia un'opera a tipologia autostradale (due corsie, oltre alla corsia di emergenza, per ciascuna carreggiata), ciò al fine di consentire adeguati livelli di sicurezza (la differenza tra una tipologia autostradale e una superstrada è costituita sostanzialmente dalla presenza di corsie di emergenza in alternativa a banchine che sono molto più strette e non possono contenere la sagoma di un mezzo in panne). Questa scelta tipologica è stata condivisa da tutte le istituzioni interessate e anche dalle associazioni ambientaliste che l'hanno sottoscritta nel "Patto per la Maremma" del 2003.

Lo studio ANAS non prevedeva il ricorso al pedaggio per il finanziamento dell'opera, ipotizzando di utilizzare esclusivamente fondi pubblici, mentre il progetto approvato dovrà finanziarsi solo con i proventi da pedaggio. Il sistema di pedaggio che è stato individuato è di due tipi:

- un sistema "aperto" (sono sostanzialmente esclusi dal pedaggio gli spostamenti nell'ambito di ciascuna provincia) nel tratto tra Rosignano e Grosseto sud dove è già presente una "Variante Aurelia", di cui viene ampliata la sede, e dove vengono mantenuti tutti gli svincoli attualmente esistenti (uno ogni 5 chilometri in media);
- un sistema "chiuso" (tutti pagano il pedaggio all'uscita degli svincoli) nel tratto tra Grosseto sud e Civitavecchia, dove viene realizzata una nuova autostrada, con svincoli ogni 15/20 chilometri.

La realizzazione dello studio ANAS è stata messa in discussione dal mancato flusso di finanziamenti del Governo centrale a partire dal 2002.

L'individuazione del pedaggio nelle viabilità a quattro o più corsie ha d'altro canto un particolare valore sia per incentivare l'uso di forme di trasporto di minor impatto ambientale (quali ferrovie e cabotaggio), sia per evitare di caricarle di ulteriore traffico di lunga percorrenza da parte di utenti che le preferiscono alle autostrade a pagamento (il corridoio tirrenico potrebbe essere utilizzato da utenti che intendano evitare il pedaggio sulla Autostrada del Sole, per alcuni collegamenti).

L'individuazione di forme di pedaggio tese al riequilibrio modale faceva parte degli approfondimenti condivisi con le istituzioni interessate e del "Patto per la Maremma".

Lo studio ANAS prevede un tracciato nel tratto tra Rosignano e Grosseto sud da svilupparsi sull'attuale sede della Variante Aurelia, così come il progetto approvato.

Nel tratto a sud di Grosseto lo studio ANAS utilizzava per gran parte del tracciato l'attuale Aurelia, con un tratto in variante in Comune di Orbetello, tra Fonteblanda e Ansedonia, per circa 14 chilometri, ed alcune piccole varianti in Comune di Capalbio. Questa soluzione presentava diverse criticità, di cui si riportano qui di seguito le principali:

- l'individuazione della viabilità complanare per raccordare la viabilità locale interrotta con la trasformazione dell'Aurelia (centinaia di incroci a raso vengono soppressi) era in parte prevista e in parte solo accennata nello studio e anche nel conseguente progetto definitivo sottoposto a VIA nel 2001;
- non venivano risolti i problemi di interferenza con gli insediamenti esistenti, a partire dall'abitato di Rispecchia, per proseguire con Collecchio, porta del Parco dell'Uccellina, Fonteblanda, Albinia, Orbetello Scalo, Ansedonia;
- mancava la qualificazione progettuale dell'intervento ai fini del corretto inserimento ambientale e paesaggistico.

Tali criticità furono oggetto di specifica richiesta di integrazioni nel procedimento di VIA del 2001 sul progetto definitivo ANAS, con nota della competente struttura del Ministero dell'Ambiente del 13 novembre 2001, in cui si chiedeva, tra l'altro, di approfondire varie alternative di tracciato, tra cui anche una riguardante l'intero tratto compreso fra Fonteblanda e Ansedonia.

Una ulteriore criticità si aggiunse con l'entrata in vigore delle nuove norme sulla sicurezza delle strade, nel gennaio 2002, con la necessità di adeguare i raggi di curvatura esistenti, con conseguente necessità di collocare il tracciato fuori dalla sede attuale in numerosi tratti.

Il progetto approvato è invece il risultato dell'esame, tratto per tratto, delle varie alternative per superare le criticità evidenziate, privilegiando l'utilizzazione del corridoio infrastrutturale esistente; le alternative, nel tratto a sud di Grosseto, affrontano sia l'utilizzazione della sede dell'Aurelia per realizzare l'autostrada (con realizzazione di una nuova viabilità locale), sia la realizzazione dell'autostrada in affiancamento all'Aurelia (mantenendo l'Aurelia quale asse della viabilità locale). A titolo esemplificativo si evidenzia il caso dell'attraversamento del Comune di Capalbio in cui è stata prescelta la soluzione in affiancamento all'Aurelia, che così può mantenere i suoi caratteri storici e paesaggistici, che sarebbero stati perduti realizzando l'autostrada in sede.

E' stato inoltre previsto un tratto di variante interna di circa 25 chilometri, tra Fonteblanda e Ansedonia per evitare gli sbancamenti delle colline di Fonteblanda e Ansedonia (gli elaborati predisposti dalla Regione in attuazione del Patto per la Maremma ne evidenziano le dimensioni) e per non attraversare le aree densamente edificate di Albinia e Orbetello Scalo; la variante evita di attraversare i siti di interesse naturalistico dell'Albegna e le aree di interesse archeologico della Valle d'oro, come risulta dal parere della Soprintendenza archeologica espresso il 23 dicembre 2002, sulla proposta della Regione Toscana e confermato nel parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 2007 sul progetto SAT poi approvato.

Per quanto riguarda il raccordo con la rete della viabilità locale e con i porti il progetto approvato contiene tutte le soluzioni in grado di garantire la ricucitura della maglia viaria e il suo adeguamento, sia nella fase di cantiere che a regime, individuando una chiara gerarchia tra la funzione di raccogliere il traffico di lunga e media percorrenza, a cui è destinata l'autostrada, e la funzione di asse della viabilità locale, a cui è destinata l'Aurelia, da trasformare in strada parco, a due corsie, con rotonde agli incroci, conservando e recuperando i suoi caratteri paesaggistici con un adeguato arredo e con spazi di raccordo con la maglia agraria.

### **Situazione attuale**

Per quanto riguarda il primo lotto, Rosignano - San Pietro in Palazzi, a seguito delle intese raggiunte con il territorio, il progetto definitivo è stato modificato e integrato nel corso della Conferenza dei Servizi istruita dalla struttura tecnica del Ministero ed è stato approvato dal CIPE nella seduta del 3 dicembre 2009. In esecuzione della delibera CIPE l'ANAS ha approvato la progettazione esecutiva con provvedimento dell'11 dicembre 2009 ed il 15 dicembre la SAT ha consegnato i lavori, che sono stati ultimati nel corso dell'anno 2012.

Nell'anno 2010 il CIPE ha stabilito nuove condizioni di sostenibilità finanziaria dell'opera e SAT ha rivalutato le scelte per la progettazione definitiva tese ad utilizzare maggiormente l'attuale sede dell'Aurelia a sud di Grosseto, come sede dell'autostrada, prevedendo una sezione di mt 24.00 per tutto il tratto da Rosignano al confine regionale. Inoltre, per quanto riguarda le opere connesse e previste nel progetto preliminare, sono state escluse tutte quelle che sono state ritenute non direttamente correlate all'autostrada. La progettazione definitiva dell'intero tratto tra San Pietro in Palazzi, in Comune di Cecina, e Civitavecchia è stata completata dal concessionario SAT nel marzo 2011.

Tra le opere connesse rientrano quelle previste per la realizzazione della variante alla 398 in direzione Piombino fino alla località Gagno (lotto 7), mentre per quanto riguarda il restante tratto che interessa la viabilità di penetrazione al Porto di Piombino, 11 dicembre 2010 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno Comune di Piombino, Autorità Portuale, ANAS, SAT e Camera di Commercio che definisce gli impegni di SAT e impegna il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a definire gli impegni finanziari per il completamento dell'opera, nel tratto tra Gagno e Poggio Batteria. Il 31 gennaio 2013 è stato trasmesso il Progetto Definito del lotto. In fase di attivazione la procedura per l'approvazione da parte del CIPE.

Con tale il progetto definitivo del marzo 2011, ai fini della riduzione del costo dell'opera, è stata anche ridimensionata la viabilità connessa e collaterale già prevista nel progetto preliminare, in particolare non rientra più nel progetto il Lotto 0 Maroccone-Chioma.

Nel 2012 la Regione ha dato il via libera al tracciato dell'Autostrada Tirrenica con la garanzia che venga realizzato l'intero tratto tra Rosignano fino al confine con il Lazio e ha confermato alcune condizioni irrinunciabili: l'esenzione dal pedaggio fino ad un percorso di 45 chilometri per i residenti, e altre forme di esenzione e agevolazione per i pendolari.

Con la deliberazione n. 546 del 21 giugno 2012 la Giunta Regionale ha richiesto relativamente alle forme e modalità di esenzione del pedaggio, anche tramite la verifica di percorribilità di quanto previsto dall'art. 18 della legge 12 novembre 2011 n.183 e sue successive modifiche, oppure tramite impegno del Governo, l'esenzione per il tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale. L'esenzione deve essere applicata, per l'intera durata della concessione, ai mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli Enti pubblici e delle attività insediate nei comuni sotto indicati, nonché ai mezzi del trasporto pubblico locale, per un percorso, individuato dal residente, dall'Ente pubblico, dal titolare dell'attività insediata o dal soggetto gestore del trasporto pubblico locale, in direzione nord o in direzione sud o anche per due percorsi, uno per direzione, per una lunghezza complessiva non superiore a 45 chilometri per il tragitto di andata e non superiore a 45 chilometri per il tragitto di ritorno.

I comuni individuati sono i seguenti:

- a) tutti i comuni interessati dal tracciato: Bibbona, Campiglia Marittima, Capalbio, Castagneto Carducci, Cecina, Follonica, Gavorrano, Grosseto, Magliano in Toscana, Massa Marittima, Orbetello, Piombino, Riparbella, Roccastrada, Rosignano Marittimo, San Vincenzo, Scarlino;
- b) tutti i comuni compresi nella fascia lato mare esterna al tracciato e relative isole da Livorno fino al confine con il Lazio: Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia Isola, Castiglione della Pescaia, Isola del Giglio, Livorno, Marciana, Marciana Marina, Monte Argentario, Porto Azzurro, Portoferraio, Rio Marina, Rio nell'Elba.
- c) i comuni della ulteriore fascia interna adiacente alla fascia dei comuni interessati dal tracciato da Collesalveti fino al confine con il Lazio: Campagnatico, Casale Marittimo, Castellina Marittima, Chianni, Chiusdino, Civitella Paganico, Collesalveti, Fauglia, Guardistallo, Lajatico, Lorenzana, Manciano, Montecatini Val di Cecina, Monterotondo Marittimo, Montescudaio, Monteverdi Marittimo, Monticiano, Montieri, Orciano Pisano, Santa Luce, Sassetta, Scansano, Suvereto, comprendendo i comuni di Pitigliano, Sorano e gli otto comuni dell'Amiata Grossetana.

Il CIPE con deliberazione n. 85 del 3 agosto 2012 ha comunque prescritto che entro la data di trasmissione al Comitato stesso del progetto definitivo dei lotti 4 e 5B e del lotto 7, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà verificare, anche tecnicamente, le possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica per l'esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli Enti pubblici e delle attività insediate, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale – chiesta dalla Regione Toscana con la citata delibera n. 546/2012.

Il 3 agosto 2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 5A e 6B: 148 chilometri e 1,3 miliardi di euro dei circa 2 previsti per i complessivi 206 chilometri dell'opera che dovrà esser realizzata in project-financing. Il CIPE ha anche fissato i tempi per l'ultimazione dei progetti definitivi che ancora mancano.

Per quanto riguarda la definizione del lotto 4 e 5B la Giunta regionale con Delibera n. 241 del 09/04/2013 ha dato mandato al Presidente ad esprimere nelle sedi ministeriali competenti una preferenza per una soluzione definita *in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati (colore blu)* della proposta SAT del gennaio 2013, su cui sviluppare la progettazione definitiva e tutti i documenti necessari ad avviare le successive fasi di impatto ambientale e di localizzazione ai fini della definitiva approvazione da parte del CIPE. Le carte degli interventi del presente Piano riportano la soluzione citata, fermo restando la necessaria definitiva approvazione del CIPE:

## **5.2 S.G.C. GROSSETO – FANO (E78)**

Il Corridoio “dei due Mari” Grosseto - Fano (E78) prevede la realizzazione del collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto funziona da congiunzione tra la costa tirrenica e quella adriatica, da Grosseto – Siena – Bettolle – Arezzo – Città di Castello - Valle del Metauro in provincia di Pesaro e Urbino – Urbino – Fano.

La proposta della Regione Toscana è quella di valorizzare questo corridoio, tra la strada statale "Via Aurelia", presso Grosseto, e l'autostrada A14 presso il casello di Fano, aprendolo per raccordarlo ai territori più dinamici della Toscana e delle Marche, in particolare per il territorio toscano è prevista l'interconnessioni con il raccordo autostradale Siena-Firenze presso Siena, l'Autostrada A1 presso Arezzo, la Strada di Grande Comunicazione E45 Orte-Ravenna a Selci Lama nel Comune di San Giustino. Infatti, se su questa relazione si innestasse una piattaforma territoriale a valenza nazionale tale da raccordare il sistema produttivo della Toscana e delle Marche e i relativi territori di riferimento, esso potrebbe rappresentare un nuovo moltiplicatore di sviluppo connettendo quindi il progetto di piattaforma logistica costiera con una piattaforma nazionale che raccordi in un unico corridoio non solo la costa tirrenica con quella adriatica, ma anche i territori connessi trasversalmente all'asse principale.

La Regione Toscana, quindi, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, ha concordato sulla necessità della completa realizzazione del corridoio “dei due Mari” Grosseto - Fano, quale intervento prioritario strategico. In attuazione di questo è stata costituita e sta lavorando una commissione tecnica – mista per la verifica della fattibilità economica della strada di grande comunicazione E/78.

Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada. Si riporta di seguito il riepilogo dello stato di avanzamento degli interventi:

#### Tratto Grosseto - Siena:

- 1° Lotto (Grosseto – Montorsaio): aperto al traffico
- 2° Lotto (Montorsaio-Paganico): aperto al traffico
- 3° Lotto (Paganico – Civitella Marittima): aperto al traffico
- 4° Lotto (Civitella Marittima – Lanzo): progetto definitivo in corso di approvazione
- 5°- 6°- 7°- 8° Lotto (Lanzo – Ornate): lavori in corso
- 9° Lotto (Ornate – Svincolo di Orgia): progetto definitivo concluso e in attesa di approvazione da parte del CIPE
- 10°Lotto (Orgia – San Salvatore): aperto al traffico
- 11°Lotto (San Salvatore-Siena): aperto al traffico

#### Tratto Siena-Bettolle (innesto A1):

- Lotto 0 (Siena-Ruffolo): Progettazione preliminare conclusa
- 1°Lotto (Casetta-Ruffolo): aperto al traffico
- 2°Lotto (Casetta-Armaiolo): aperto al traffico
- 3°Lotto (Armaiolo - Bettolle): aperto al traffico

#### Tratto Rigomagno - Nodo di Arezzo (S. Zeno)

- Rigomagno-Monte San Savino: In corso ulteriori approfondimenti e si ritiene nel frattempo opportuno prevedere idonei collegamenti ad interconnessione diretta con gli svincoli dell'Autostrada A1 di Valdichiana e di Monte San Savino.
- Monte San Savino-San Zeno: Progettazione preliminare in corso del raccordo tra il casello autostradale A1 di Monte San Savino e San Zeno, tramite adeguamento della viabilità esistente

#### Tratto Nodo di Arezzo (S. Zeno) - Selci Lama (E45)

- 2° stralcio (San Zeno-Santa Maria delle Grazie): progetto preliminare all'esame dell'ANAS
- 1° stralcio (Santa Maria delle Grazie-Palazzo del Pero): progetto preliminare all'esame dell'ANAS
- 1° Lotto (Palazzo del Pero-Intoppo): aperto al traffico
- 2° Lotto (Intoppo – Lame Lunghe): aperto al traffico
- 3° Lotto (Lame Lunghe- Piffarino): aperto al traffico
- 4° Lotto (Piffarino - Albiano): aperto al traffico
- 5° Lotto (Albiano - Molino Nuovo): aperto al traffico
- 6° Lotto (Molino Nuovo- Le Ville di Monterchi): aperto al traffico
- 7° Lotto (Le Ville di Monterchi – E45): Progettazione preliminare in corso

**Figura 5.1–S.G.C. Grosseto – Fano (E78)**

