



Autostrada Tirrenica

**Un'opera utile
che rispetta l'ambiente**

Le scelte della Toscana

L'importanza strategica della Tirrenica nel quadro infrastrutturale regionale, nazionale ed europeo

La Tirrenica nella pianificazione degli itinerari di trasporto europei

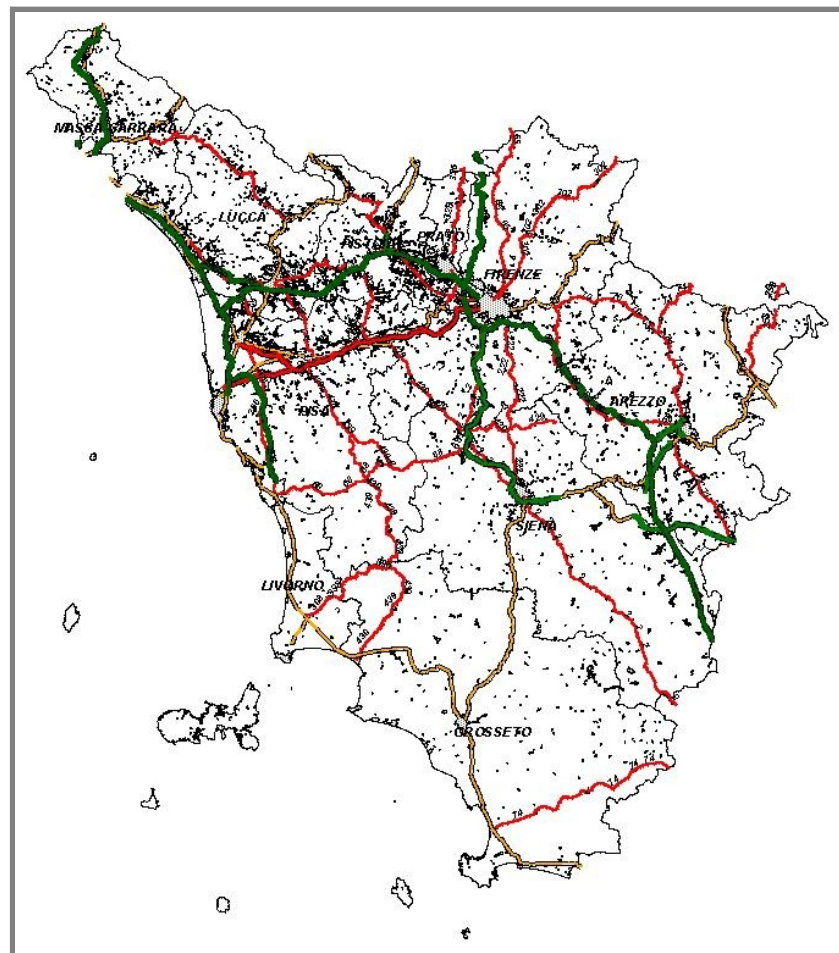
L'autostrada Tirrenica costituisce l'itinerario di trasporto europeo E80 ed in Italia è costituito da:

- **A10 : Ventimiglia - Genova**
- **A12 : Genova - Livorno (Rosignano)**
- **S.S. 1 "Aurelia" : Rosignano - Civitavecchia**
- **A12 : Civitavecchia - Roma**
- **A1 : Roma - Napoli**
- **A3 : Napoli - Reggio Calabria**



La rete infrastrutturale della Toscana: perché la Tirrenica è una priorità

- Posizione baricentrica nell'intero sistema nazionale dell'accessibilità e della logistica
- Esigenza di completamento dell'itinerario europeo E80 e di potenziamento della Piattaforma Logistica Toscana
- Il corridoio plurimodale Tirrenico deve comprendere inoltre:
 - la riorganizzazione della viabilità regionale e locale;
 - l'adeguamento e il potenziamento della rete ferroviaria;
 - l'adeguamento dei collegamenti con i porti;
 - lo sviluppo delle autostrade del mare e della portualità

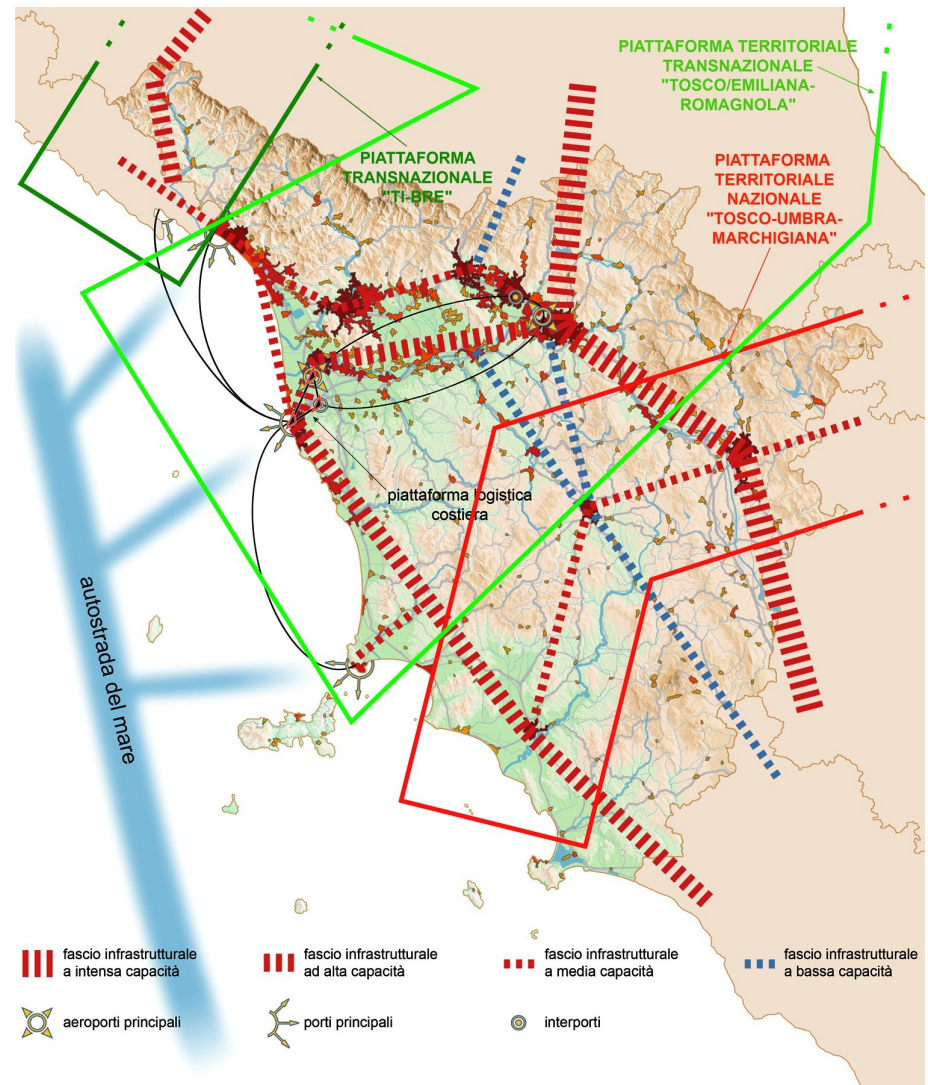


La Tirrenica nello sviluppo della piattaforma logistica costiera

Toscana, nel cuore d'Europa

La piattaforma è composta da:

- il porto di Livorno
- l'interporto A. Vespucci di Guasticce
- l'aeroporto G. Galilei di Pisa
- la connessione stabile con l'interporto di Gonfienti di Prato
- l'aeroporto di Firenze Peretola
- la portualità dell'Alto Tirreno
- le relazioni tra le autostrade del mare e il Corridoio 1.



**La Tirrenica come soluzione agli attuali
problemi di sicurezza dell'Aurelia**

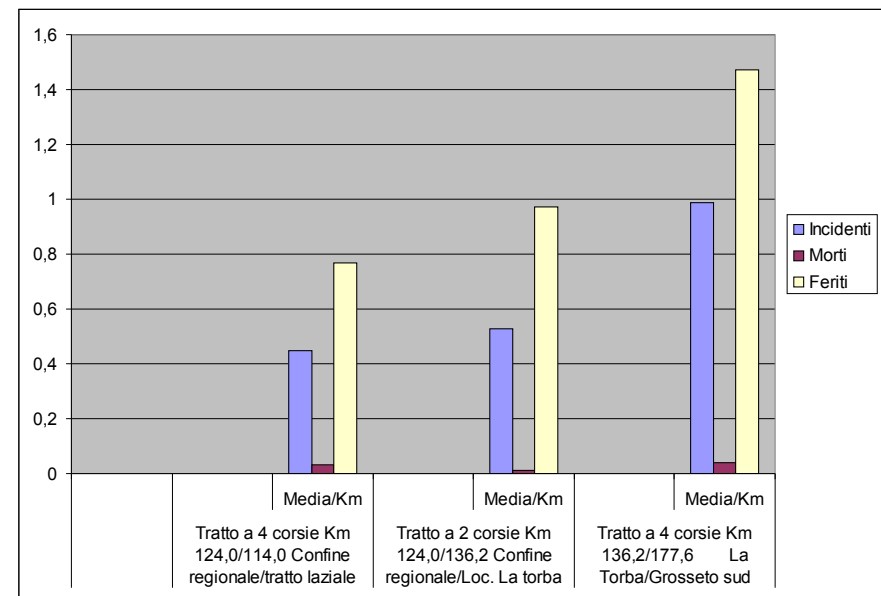
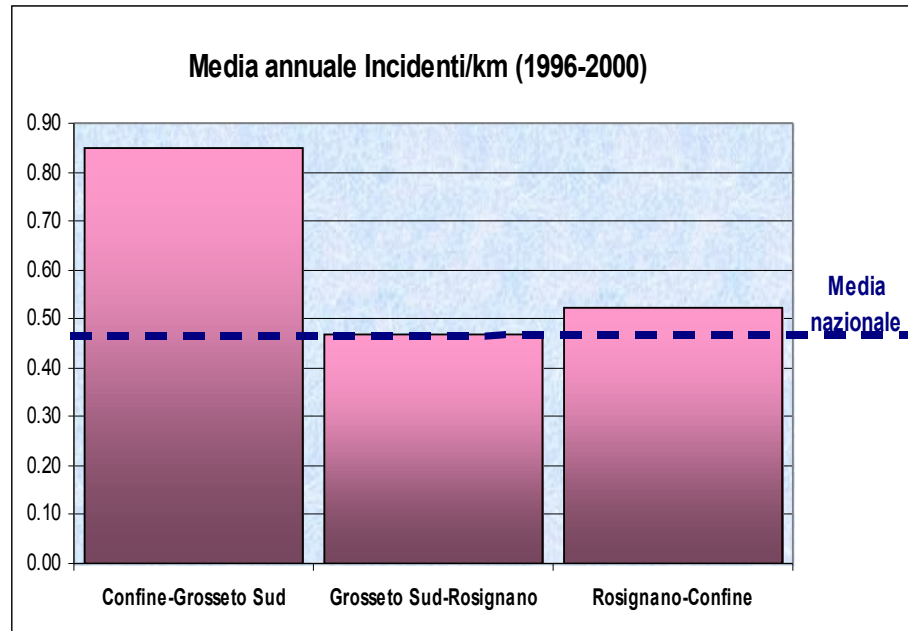
Questione sicurezza: la Tirrenica oggi

**Tratto Grosseto -
Civitavecchia:**

- **sistema viario disomogeneo**
- **livelli di traffico elevati in estate**
- **forte incidentalità**



Questione sicurezza: le cifre



Media annuale Incidenti/km (1996-2000)

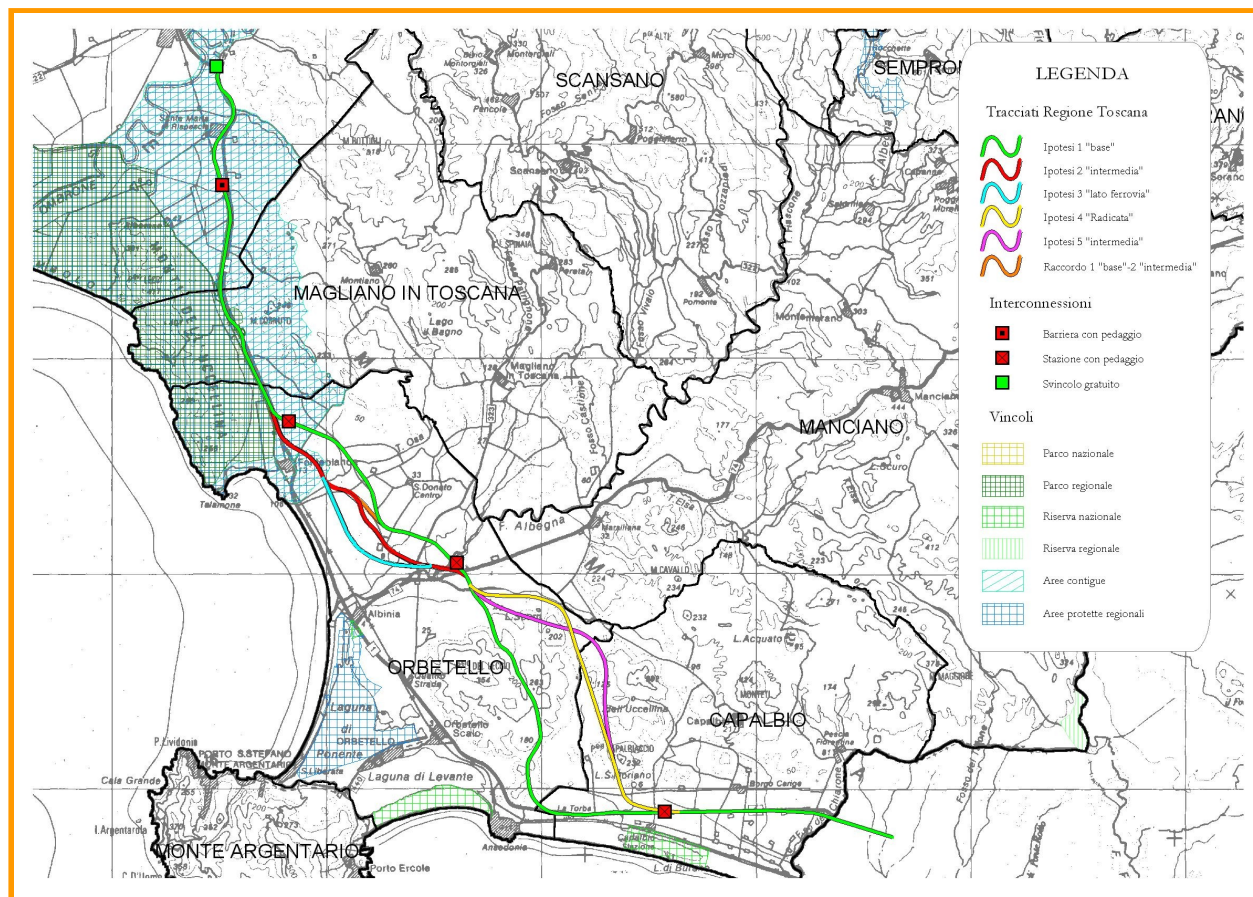
S.S. 1 Aurelia

La Tirrenica nel paesaggio: una questione di metodo

Gli studi e i criteri di lavoro
adottati dalla Regione Toscana
per un'autostrada ambientalizzata

Il territorio della Provincia di Grosseto

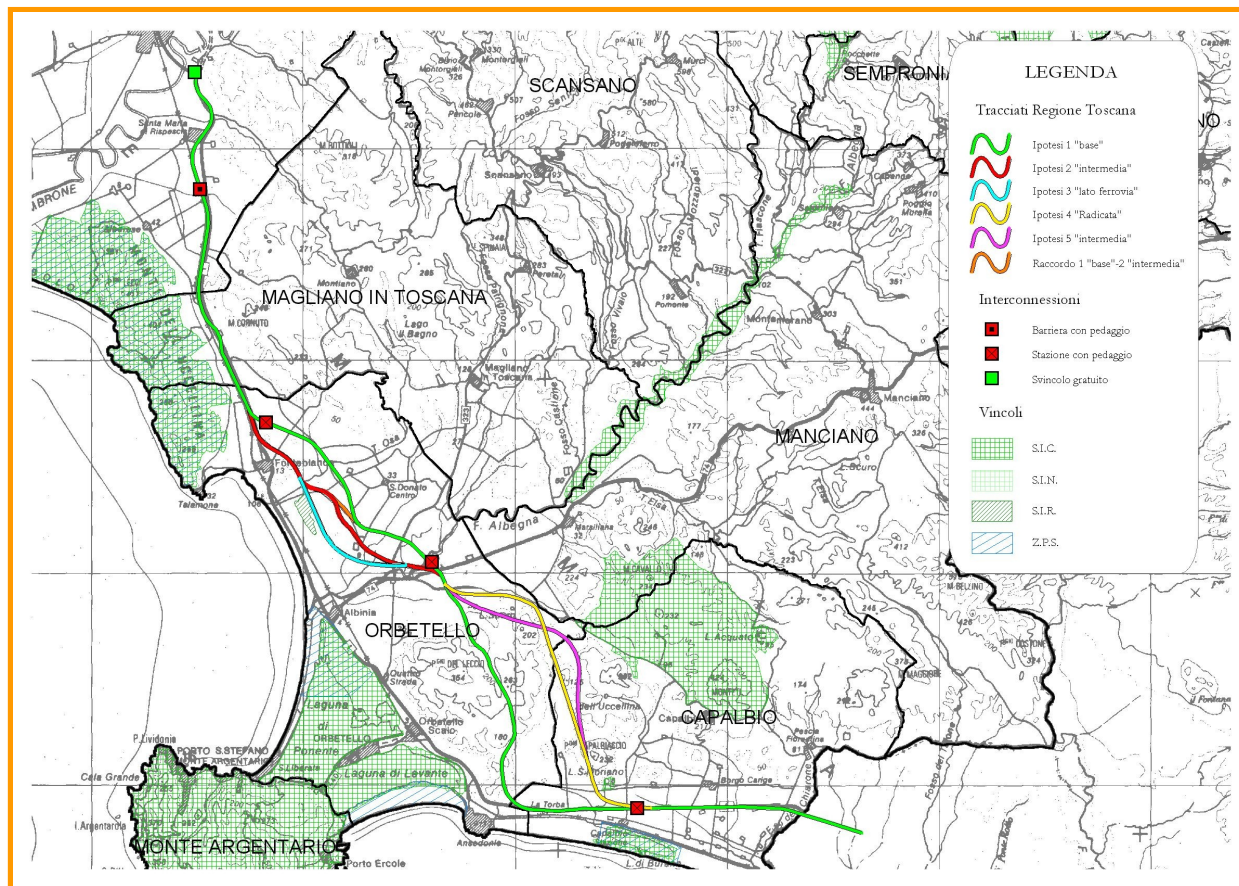
Carta dei Parchi



Il raffronto dei tracciati rispetto alla presenza dei parchi

Il territorio della Provincia di Grosseto

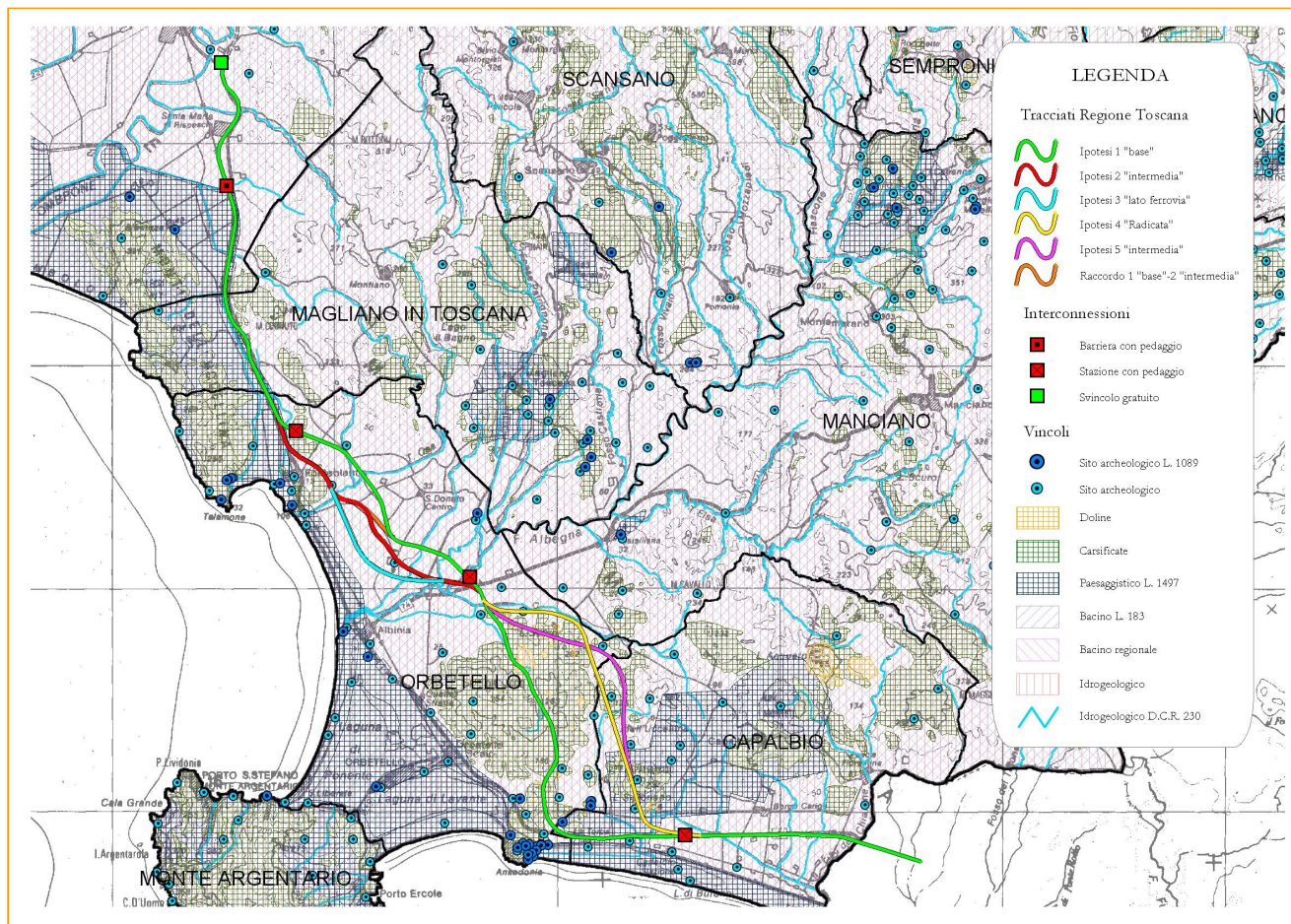
Carta dei siti Bioitaly



Il raffronto dei tracciati rispetto alla presenza dei siti di interesse naturalistico

Il territorio della Provincia di Grosseto

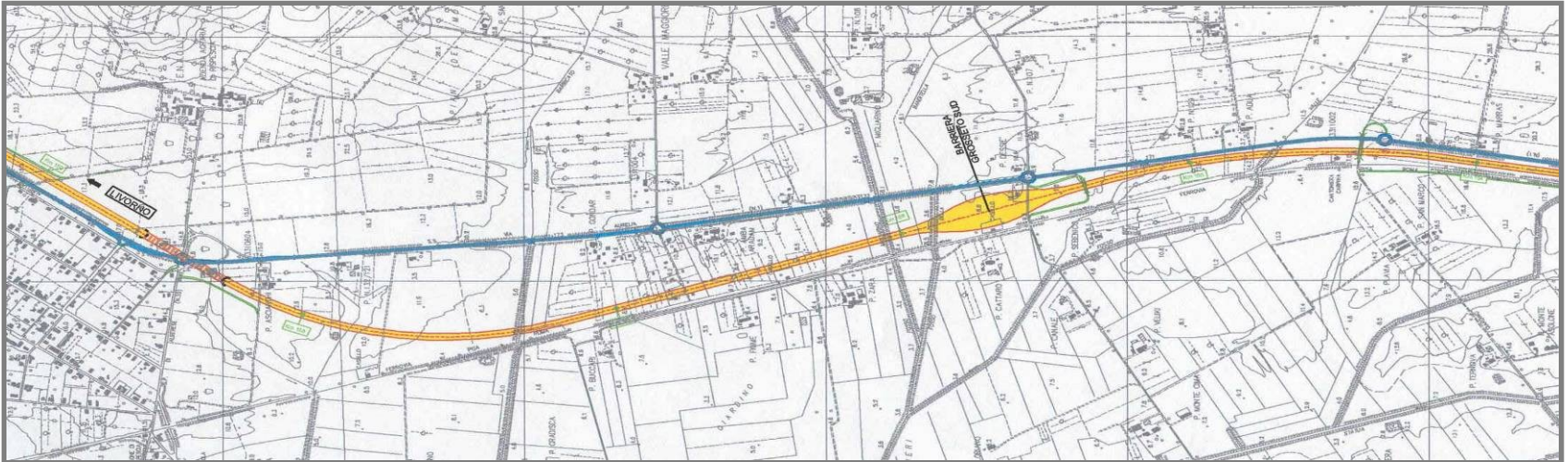
Altri vincoli



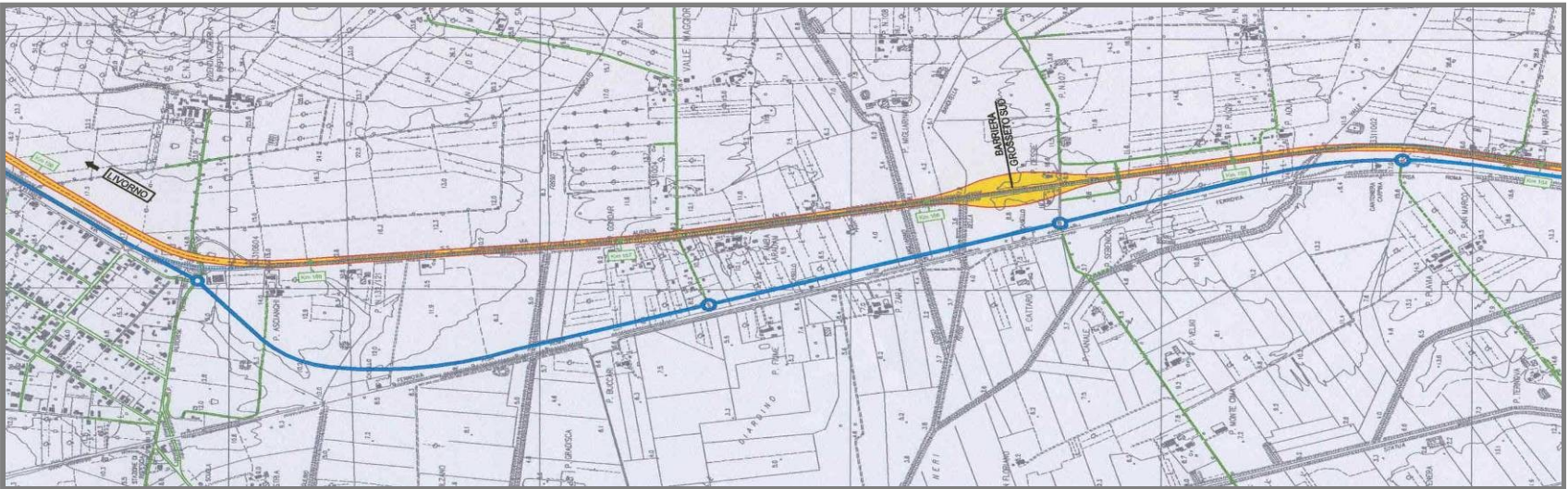
Il raffronto dei tracciati rispetto alla presenza degli altri vincoli

La proposta della Toscana: Alberese

Ipotesi A: Soluzione base con autostrada lungo la ferrovia



Ipotesi B: Soluzione prevalentemente in sede



Nel caso Alberese la Toscana, dopo studi approfonditi, ha scelto la soluzione “A” perché la “B” avrebbe mantenuto la viabilità locale solo con numerosi e pesanti interventi di sovra-sottopasso

Esempio di inserimento ambientale ad Alberese

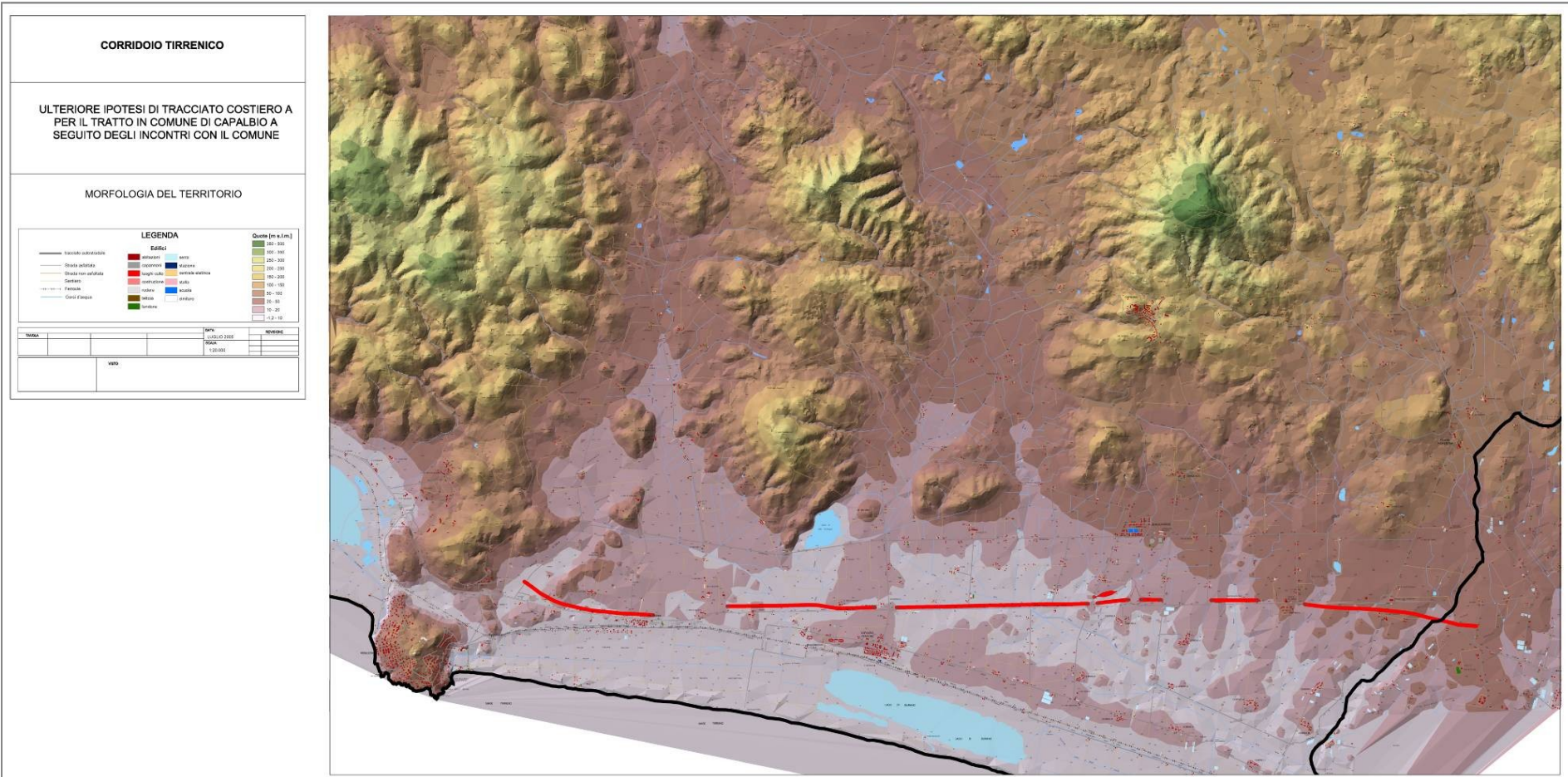


*Esempio di Alberese come è
e come è stata prevista
con la Tirrenica ambientalizzata*



Capalbìo: gli studi per l'inserimento ambientale

Carta della morfologia del territorio



Uno studio relativo al territorio di Capalbìo che mostra dove sono previste le gallerie

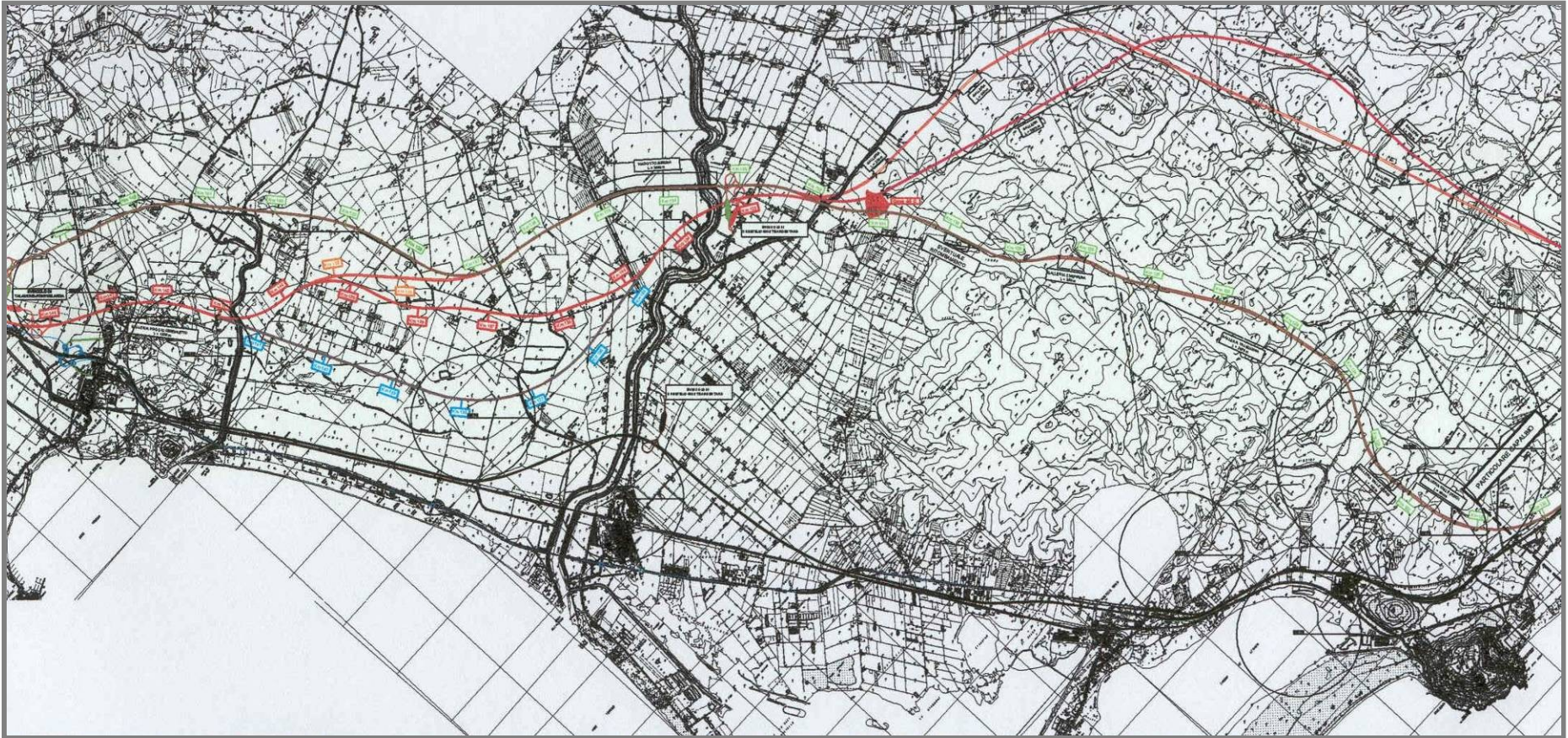
Il Patto per la Maremma del 2003

Tra Regione Toscana, Provincia di Livorno e Grosseto, Comuni interessati, Associazioni Ambientaliste

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

Il rapporto con gli ambientalisti si basa sul patto per la Maremma

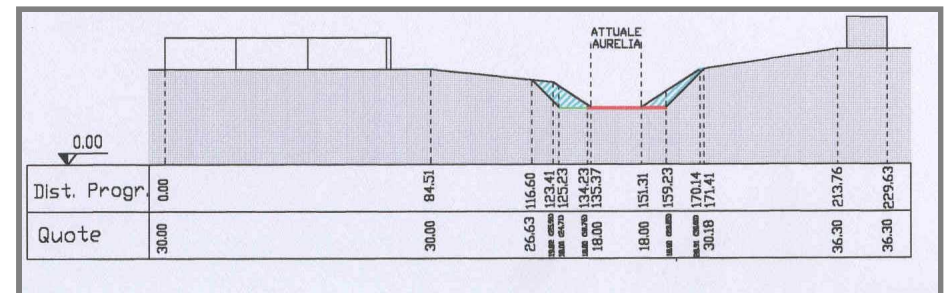
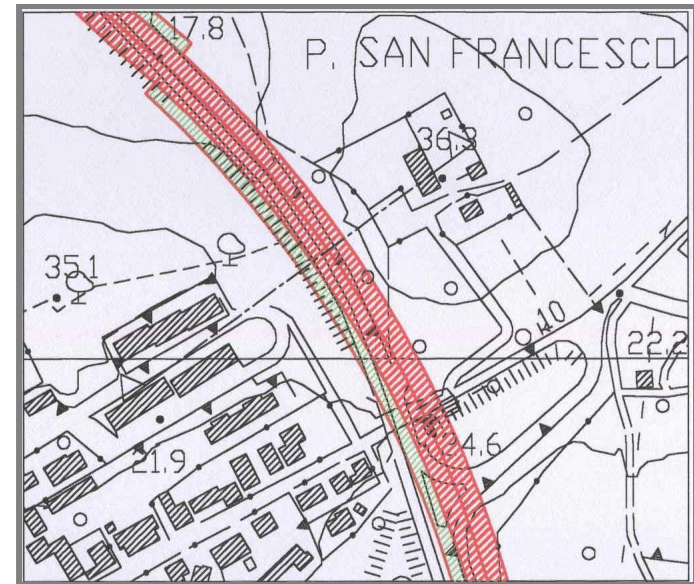
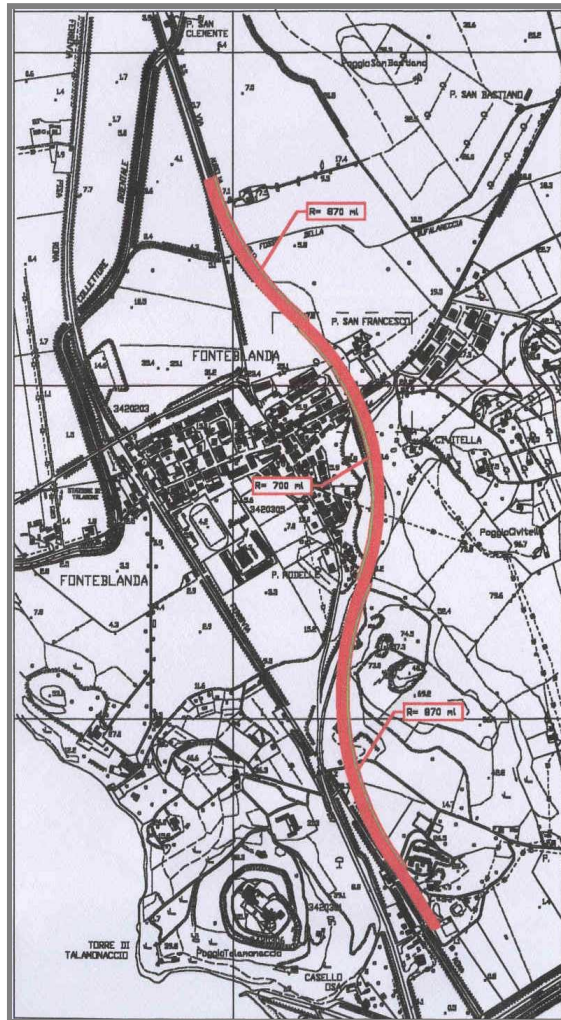
Il Patto per la Maremma: esame problematiche ipotesi ANAS adeguata alla normativa tecnica



Tratto Fonteblanda - Ansedonia

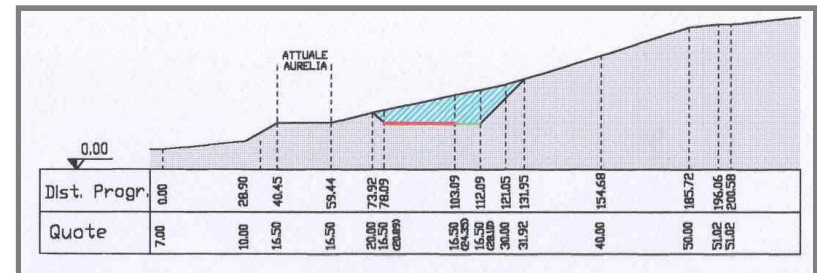
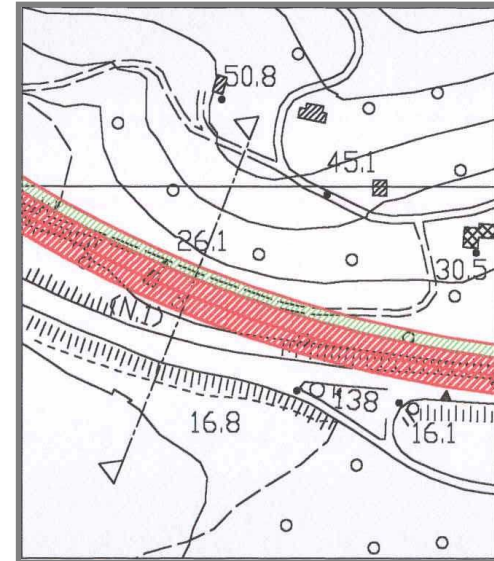
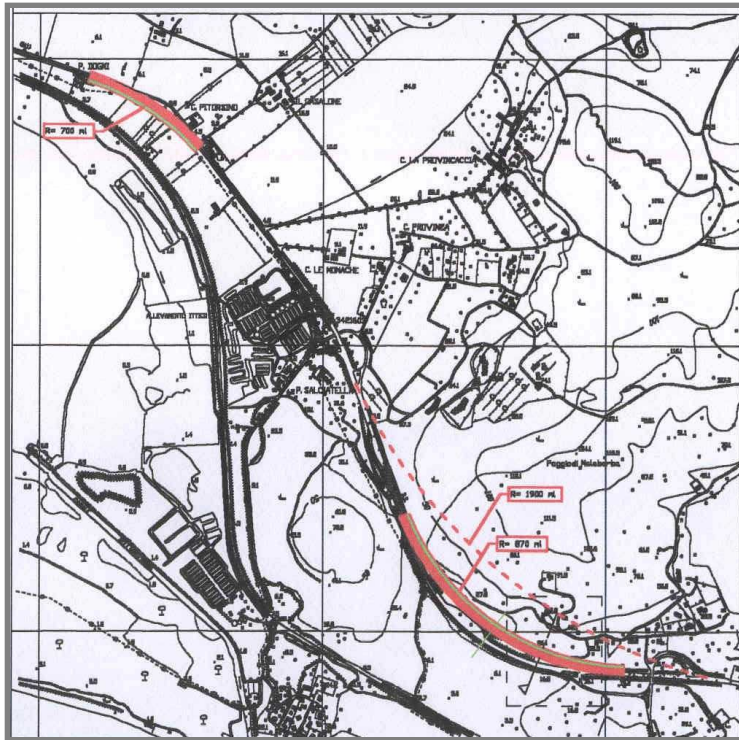
La carta mostra come tra Fonteblanda e Ansedonia la scelta di rimanere in sede sia molto più devastante perché impone adeguamenti ai raggi di curvatura previsti dalle norme che risulterebbero ben più impattanti e dannosi di una nuova strada

Regione Toscana per Patto per la Maremma



Il dettaglio di un adeguamento in sede Aurelia

La soluzione ANAS dicembre 2000: gli adeguamenti ad oggi necessari ad Ansedonia - verifiche Regione Toscana per Patto per la Maremma



Il dettaglio di un altro adeguamento in sede Aurelia

Patto per la Maremma:

Rapporti tra Regione e Associazioni Ambientaliste

Punti di accordo:

- **Tipologia autostradale;**
- **Il pedaggio quale elemento di riequilibrio modale;**
- **Rispetto delle vigenti normative tecniche di sicurezza.**

Punti di divergenza:

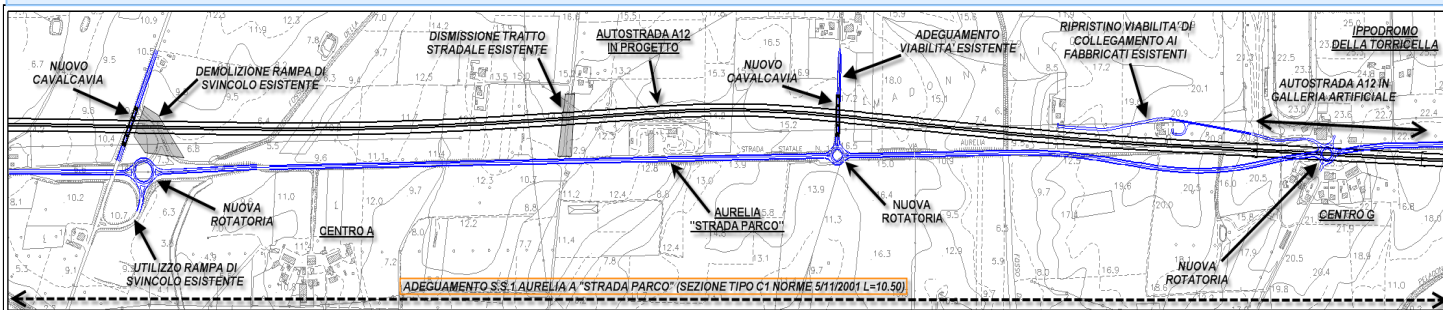
- **Alcune scelte del tracciato (in particolare variante Fonteblanda - Ansedonia);**
- **Viabilità complanare (in particolare a Capalbio).**

Punti da approfondire:

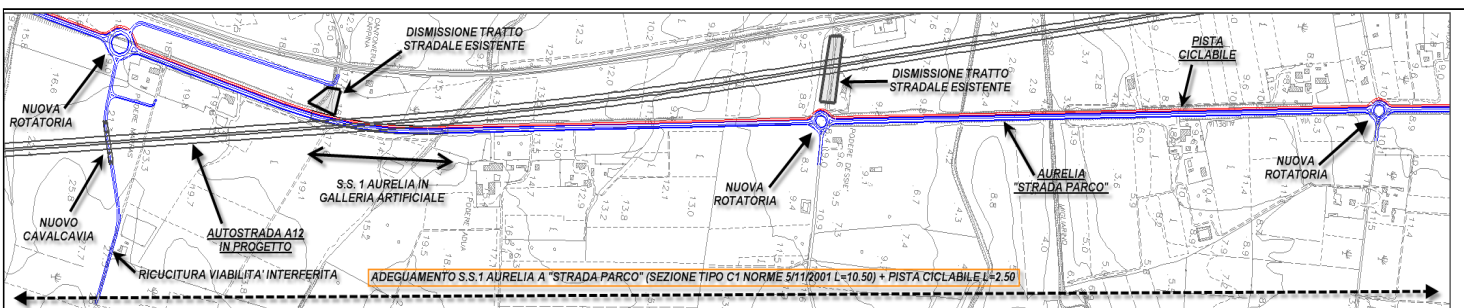
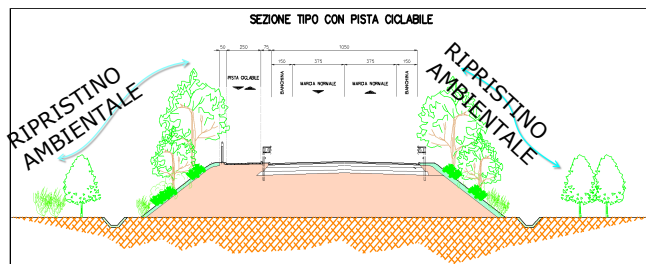
- **Costi;**
- **Tracciato da Fonteblanda a Ansedonia;**
- **Sistemi di pedaggio.**

IL PROGETTO

Intervento di trasformazione della S.S.1 Aurelia in “Strada Parco”



STRALCIO CARTOGRAFICO DELL'INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DELLA STRADA PARCO NELLA ZONA DELL'IPPODROMO DELLA TORRICELLA

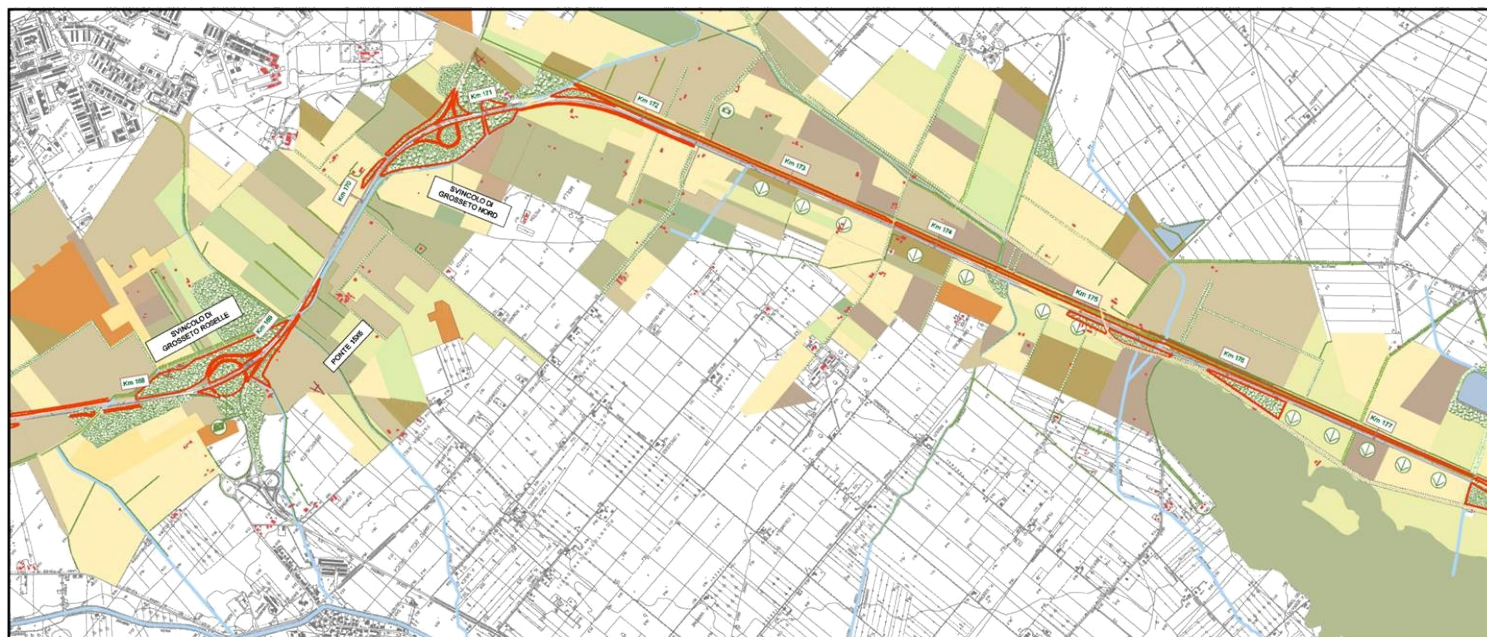


Fonte SAT

L'identikit della strada parco a Capalbio, appunto là dove non si rimane in sede

DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE

ESEMPIO DI CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE



ANALISI

Elementi lineari del paesaggio

	SS1 AURELIA STORICA
	VIABILITA' (strade statali - provinciali - viabilità secondaria)
	LINEA FERROVIARIA / STAZIONI FERROVIARIE
	IDROGRAFIA (fiumi - torrenti - fossi)
	FILARI D'ALBERI ESISTENTI
	SIEPI ARBOREE / ARBUSTIVE ESISTENTI

Elementi areali del paesaggio

	TESSUTO RESIDENZIALE
	TESSUTO INDUSTRIALE
	TESSUTO AGRICOLO
	BOSCHI / MACCHIA
	TERZIARIO VERDE
	SPECCHI D'ACQUA

Elementi puntuali del paesaggio

	EDIFICI SPARSI (casali - fabbricati colonici - etc.)
	CAVE / DISCARICHE

PROGETTO

Autostrada A12 di progetto

	AUTOSTRADA A12 DI PROGETTO
	Simbolo
	BELVEDERE
	VISUALI DAL TRACCIATO DI PROGETTO
	SOLUZIONE SCENOGRAFICA
	FOTOSIMULAZIONE

Elementi del progetto

	AMBITO DEGLI INTERVENTI RIFERITO ALLE "TIPOLOGIE DI MITIGAZIONE DEI TRACCIATI (MITIGAZIONE INFRASTRUTTURALE)"
	SIEPI ARBUSTIVE
	SIEPI ARBOREE
	FASCIA ARBORATA
	FILARI D'ALBERI
	BOSCO
	RICOSTRUZIONE BOSCO

DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE

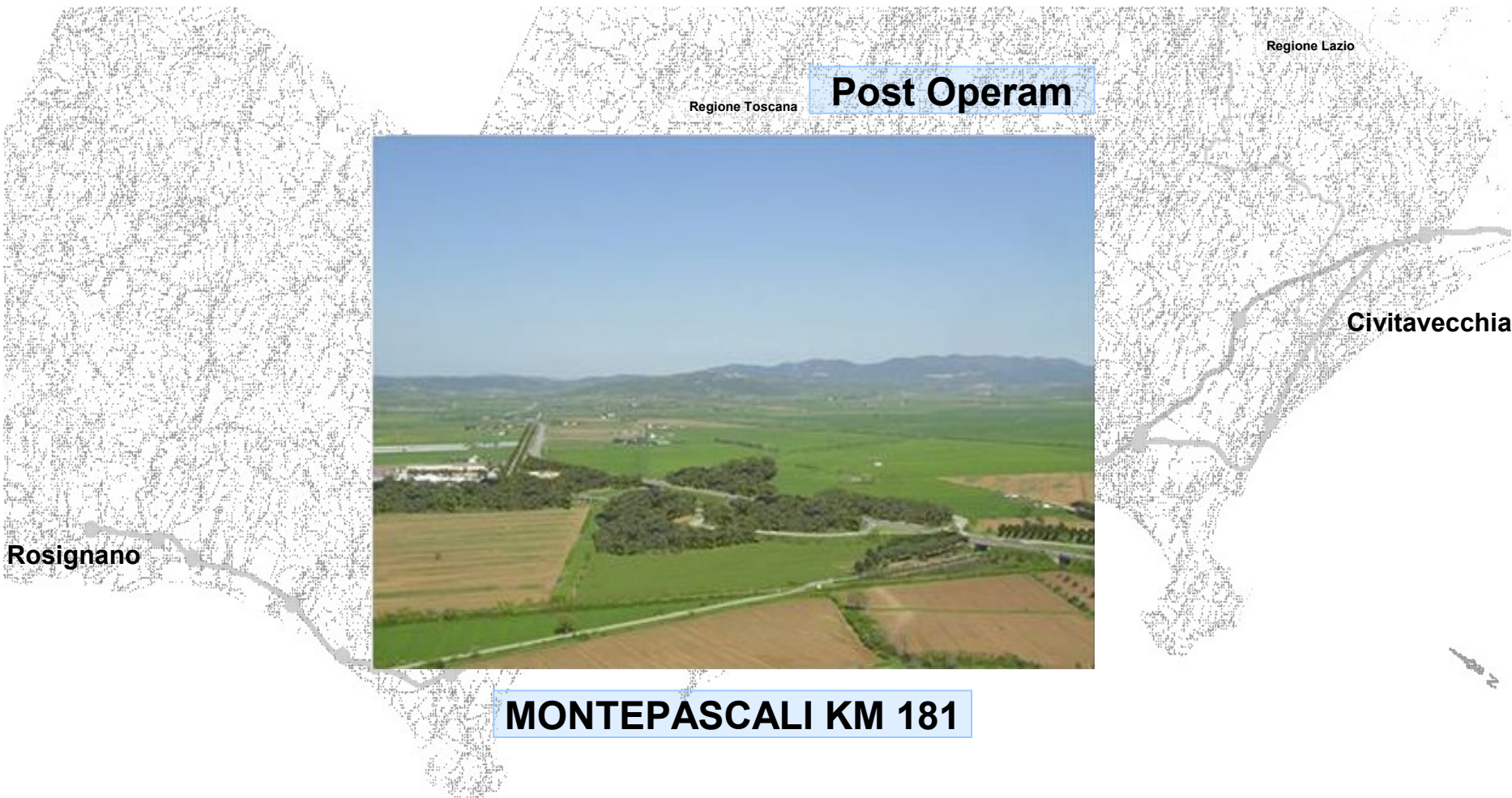
ESEMPIO DI STATO DI FATTO - TRACCIATO DI PROGETTO - FOTOSIMULAZIONE



Fonte SAT

Il dettaglio di uno svincolo come è e come sarà

DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE



Il dettaglio di come sarà lo svincolo di Montepascali

Fonte SAT

Tracciato SAT 2005 Grosseto Sud – confine regionale con integrazioni recepite nel parere della Commissione VIA del 31.03.2006 [2/10]



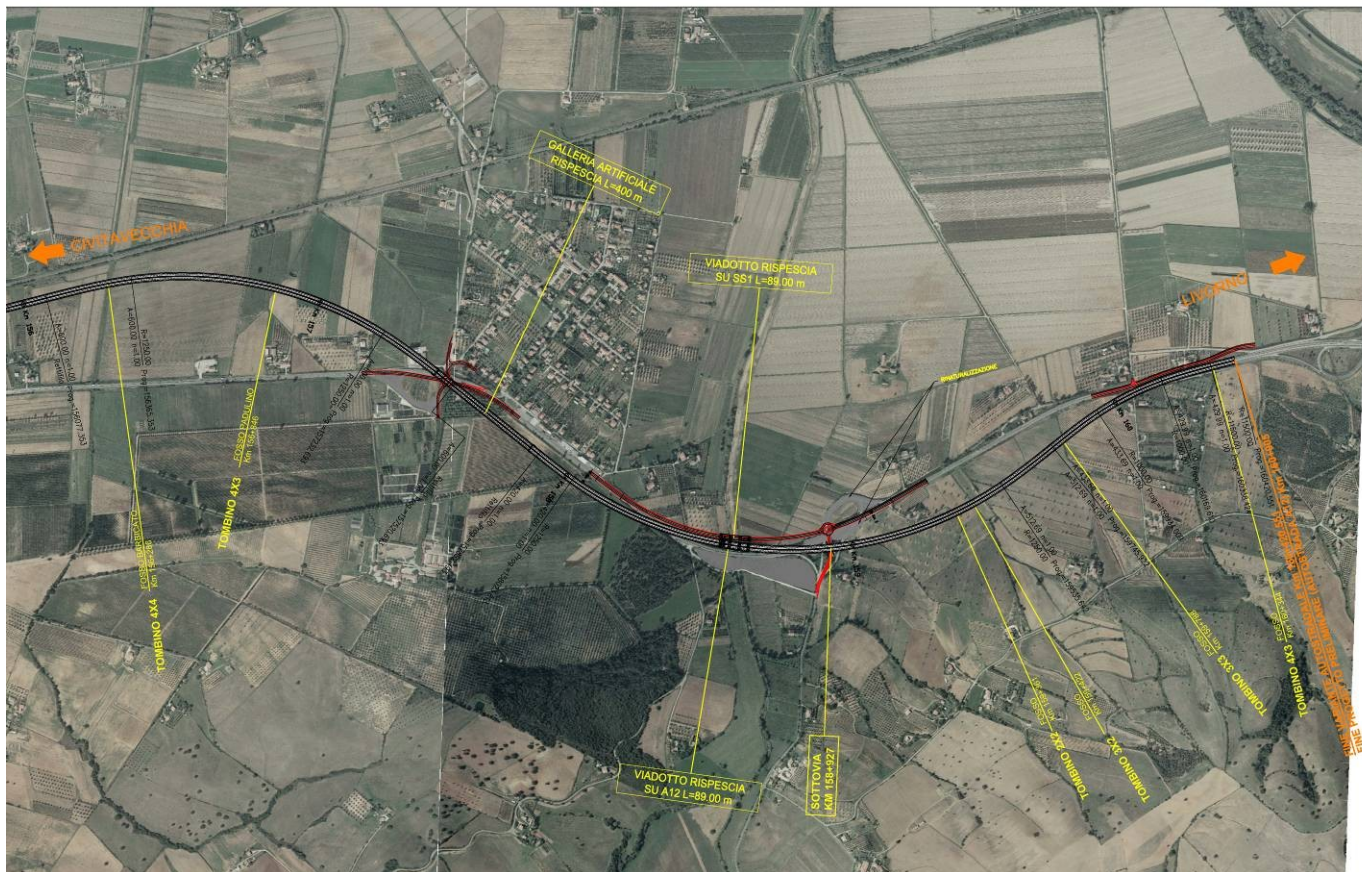
Esempio di svincolo “a diamante” a Capalbino: quattro piccole barriere, una per ogni corsia (localizzazione ancora da approfondire)

Tracciato SAT 2005 Grosseto Sud – confine regionale con integrazioni recepite nel parere della Commissione VIA del 31.03.2006 [8/10]



Il caso di come è stata trattata la zona molto delicata dell'ingresso al Parco. Gallerie artificiali hanno preservato aree pregiate come la fattoria di Collecchio

Tracciato SAT 2005 Grosseto Sud – confine regionale con integrazioni recepite nel parere della Commissione VIA del 31.03.2006 [10/10]



Rispescia: i tracciati rossi mostrano le modifiche anche in sede Aurelia indispensabili per migliorare la viabilità generale e il livello di vivibilità dell'abitato

Approvazione del progetto da parte del CIPE

Il progetto preliminare presentato da SAT è stato approvato dal CIPE, con le numerose prescrizioni proposte dalla Regione in accordo con gli enti locali, recepite nel parere della Commissione Speciale VIA e con le ulteriori prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali.

Tale progetto è in grado di conciliare le esigenze della sicurezza, del territorio, dell'ambiente, del paesaggio e della mobilità da approfondire ulteriormente nel progetto definitivo, continuando il confronto con le istituzioni, le forze sociali ed economiche, le associazioni ambientaliste e i cittadini interessati. Verranno in particolare approfondite le soluzioni architettoniche in chiave con la realizzazione dell'autostrada ambientalizzata.