

Autostrada Livorno – Civitavecchia
LOTTO 1 Tratto Rosignano-San Pietro in Palazzi

SCHEDA TECNICA

Descrizione dell'Intervento

L'intervento in oggetto riguarda un primo lotto di circa 4 km **da Rosignano a S. Pietro in Palazzi** del completamento del **'Corridoio Tirrenico'** (Autostrada A12 tratta Rosignano-Civitavecchia), che mette in comunicazione diretta il Nord ed il Sud Ovest dell'Europa con il Mezzogiorno d'Italia e con gli Stati che si affacciano nella parte Sud Occidentale del Mediterraneo ed è una delle più importanti direttrici plurimodali del nostro Paese. L'inizio del lotto, pari al Km 0+000 dell'intervento, è posta in corrispondenza dell'attuale Svincolo di Rosignano dell'A12 (Livorno – Rosignano), mentre la fine del lotto, pari al Km 4+027, coincide con il corrispondente Km 283+585 della SS1 variante Aurelia. Nel primo tratto dell'intervento, di nuova costruzione, (dal km 0 al km 1+200 circa) si realizza il collegamento tra il tratto esistente dell'A12 e la Variante SS.1 Aurelia, successivamente, all'altezza del dismesso svincolo di Vada della SS1 variante Aurelia, è posizionata la nuova barriera di esazione, e dal Km 1+200 e fino a fine lotto (Km 4+027) il tracciato si sovrappone alla Variante SS.1 Aurelia che viene adeguata a sezione autostradale. La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di 24.00 metri di larghezza, organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico L=1.60m con barriera di sicurezza monofilare (margine interno complessivamente pari a 3.00m).

Ciascuna carreggiata prevede due corsie di marcia da 3.75 m fiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3.00 m ed in sinistra da una banchina di 0,70 m. Sono inoltre comprese nell'intervento una serie di interventi finalizzati alla riqualifica e integrazione di parte della viabilità connessa di tipo extraurbano locale, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse. Con la realizzazione di questo intervento i flussi di traffico in transito sulla attuale A12 in direzione sud hanno la possibilità di proseguire immettendosi direttamente sul nuovo tratto autostradale in direzione di Cecina, oppure uscire allo svincolo di Rosignano per immettersi sulla Variante SS1 Aurelia e sulla viabilità locale. - Mentre i flussi di traffico in transito sulla carreggiata nord del nuovo tratto dell' A12, in prosecuzione della variante Aurelia, immediatamente dopo la barriera di esazione, hanno la possibilità di proseguire in direzione di Genova sulla attuale A12 oppure di utilizzare una nuova rampa prevista sul lato destro per uscire allo svincolo di Rosignano e raggiungere sia la Variante SS.1 Aurelia sia la viabilità locale.

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

Interventi di riqualificazione e integrazione delle viabilità' connesse

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

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

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

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

Interventi di inserimento ambientale e mitigazione degli impatti

Particolare attenzione è stata posta nella progettazione degli interventi di inserimento ambientale e mitigazione degli impatti. Le tipologie di intervento sono state definite sulla base degli interventi di mitigazione indicati nello Studio di Impatto ambientale e relative integrazioni e considerando la documentazione e normativa di riferimento. In particolare sono stati previsti: Sono stati previsti interventi di inserimento e integrazione vegetazionali, individuati in funzione dell'ambiente in cui si sviluppa il tracciato, basandosi, nello specifico, sulle tipologie definite nella documentazione e normativa di riferimento, utilizzando specie autoctone appartenenti alle serie di vegetazione potenziale naturale dell'area di intervento;

- Sono stati previsti interventi abbattimento del rumore con l'utilizzo di pavimentazioni drenanti fonoassorbenti e l'inserimento di barriere antirumore in prossimità degli abitati come previsto dalle vigenti normative in materia;

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