

CORRIDOIO TIRRENICO – NOTA TECNICA

Il completamento del Corridoio Tirrenico, previsto dalle reti trans-europee di trasporto, costituisce una priorità regionale e della rete dell'intero sistema stradale nazionale sia in termini di sicurezza che di competitività della costa. L'infrastruttura ad oggi presenta caratteri di elevata pericolosità, in particolare nel tratto da Grosseto Sud al confine regionale, con incroci a raso e corsie di accumulo al centro carreggiata. L'adeguamento di tutto il tratto renderebbe l'infrastruttura in sicurezza, tenuto conto che attualmente è usata anche per il passaggio di mezzi agricoli.

Allo stato attuale il Progetto si suddivide nei seguenti lotti:

- 2 (San Pietro in Palazzi–Scarlino),
- 3 (Scarlino–Grosseto Sud),
- 5A (Ansedonia–Pescia Romana)
- 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda),
- 5B (Fonteblanda-Ansedonia)

Il DEF varato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017 ha inserito il progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia (approvato con delibera CIPE n. 85 del 3 agosto 2012 con prescrizioni e raccomandazioni) tra le opere da sottoporre a project review. La Regione Toscana, con Delibera di Giunta n. 1295 del 20/11/2017 ha confermato la necessità di completare l'ampliamento dell'infrastruttura esistente tra San Pietro in Palazzi e il confine regionale, ritenendola strategica per lo sviluppo sociale, economico e industriale dell'area interessata, ritenendo però necessario elaborare una revisione del progetto presentato. Sempre a novembre 2017, nell'ambito della Conferenza dei servizi, la Regione Toscana ha chiesto al Ministero la rimodulazione del progetto del Corridoio per tenere conto delle istanze giunte dal territorio.

La proposta di revisione del progetto prevede la realizzazione di due carreggiate distinte, l'eliminazione di svincoli a raso e la realizzazione di complanari per ampliamento dell'infrastruttura esistente, rendendo più sicura la circolazione.

Il costo dell'opera con questa soluzione con caratteristiche ridotte viene quindi fortemente ridimensionato e ad oggi stimato di circa 1217 mln.

È ipotizzato che si procederà dunque con la soluzione non autostradale, ma con la messa in sicurezza dell'attuale tracciato a carico di ANAS. In particolare le ipotesi nel tratto Grosseto Sud – Ansedonia (lotti 4 e 5B), prevedono solo piccole varianti dove è impossibile tecnicamente adeguare l'esistente, con eliminazione di incroci a raso e la realizzazione di complanari. Inoltre nel tratto da San Pietro in Palazzi e Grosseto Sud (lotti 2 e 3), sono previste opere di manutenzione straordinaria, mentre per quanto riguarda il Lotto 5A nel Comune di Capalbio, il progetto definitivo, approvato dal CIPE con delibera 85/2012, necessita di interventi di ottimizzazione.

L'attuazione della proposta presentata al CIPE prevedeva un impegno finanziario da parte dello Stato e la verifica delle modalità per trasferire il progetto nella competenza di ANAS, garantendo allo stesso tempo la continuità dei procedimenti amministrativi in corso. ANAS su questa nuova ipotesi aveva richiesto un contributo da destinare all'intervento con esito positivo iniziale. Il finanziamento previsto non è stato successivamente confermato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova.

Tenuto conto della modifica alla soluzione progettuale in alternativa all'autostrada, la Regione ad aprile 2019 ha chiesto una revisione degli atti concessori, finalizzata all'eliminazione del pedaggio relativo al lotto 1 Rosignano - San Pietro in Palazzi. Al riguardo il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ha segnalato che non ci sono le condizioni per procedere nella richiesta.

Il 13 febbraio 2020, con l'approvazione del cosiddetto "decreto milleproroghe" (D. Lgs 162/2019), il Governo ha creato le condizioni per l'affidamento ad Anas dell'incarico per la realizzazione dei lotti da costruire, prevedendo peraltro la nomina di un commissario straordinario (nella figura dell'amministratore delegato pro tempore di ANAS) a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma 2021-2025 e fino al completamento dei lavori.

A luglio 2020 il Governo ha espresso l'intenzione di sostenere la realizzazione dell'opera tra le priorità nazionali, inserendo il completamento del corridoio tirrenico tra gli interventi del Piano Italia Veloce (Allegato al Def 2020).

Il DL 121/2021 (convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali"), prevede all'art. 2 "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche", l'acquisto da parte di ANAS dei progetti dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi elaborati da SAT, individuando a tal fine a valere sui Fondi di riserva e speciali risorse pari a 36,5 mln per il 2021.

Nel novembre 2021 la Regione Toscana ha richiesto al Ministero il completo finanziamento dell'intervento nell'ambito del Piano Pluriennale di investimenti per il periodo 2021–2025 per l'aggiornamento del contratto di programma che disciplina il rapporto concessorio di Anas S.p.A.

Per la finalità di garantire il passaggio della concessione sui lavori del Corridoio Tirrenico da SAT ad ANAS, con Legge di bilancio dello Stato (L.234/2021 Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024) è stata autorizzata la spesa di 200 milioni, in ragione di 40 milioni per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, quale contributo massimo a favore di Società Autostrada tirrenica Spa, per assicurare il riequilibrio delle condizioni economico-finanziarie della concessione.

A gennaio 2022 ANAS ha comunicato di aver ricevuto da SAT gli elaborati progettuali e le autorizzazioni acquisite e che sono in corso le necessarie verifiche della documentazione acquisita prima di trasmetterla al CSLP, per l'ottenimento del parere preventivo previsto dal comma 2-ter del DL 121/2021 su eventuali integrazioni o modifiche da apportare al progetto e sull'entità del corrispettivo da riconoscere a SAT.

Nel corso di un'iniziativa tenutasi il 6 giugno 2023, ANAS ha comunicato di aver trasmesso al CSLP in data 5 maggio 2023 la documentazione integrativa e i chiarimenti richiesti ai fini dell'espressione del parere per l'acquisizione del progetto SAT previsto dal DL 121/2021 e che sono in corso interlocuzioni con il medesimo CSLP in merito alla documentazione inviata.

La Regione Toscana continua ad adoperarsi verso tutti i soggetti interessati al fine di riavviare l'iter di realizzazione dell'opera chiedendo al Ministero di completare il passaggio di competenza tra SAT e ANAS sulla progettazione ed esecuzione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, come previsto dal D.lgs 162/2019 e dal D.lgs 121/2021 e il completo finanziamento dell'intervento nell'ambito del Piano Pluriennale di investimenti per il periodo 2021–2025 per l'aggiornamento del contratto di programma che disciplina il rapporto concessorio di Anas S.p.A.

Lo schema di Contratto di Programma 2021-2025 tra MIT e Anas, approvato dal CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024, ha inserito con appaltabilità al 2025 il Lotto 5A Ansedonia–Pescia Romana (Confine Toscana/Lazio), sono invece inseriti nella sezione "Studi e Progettazioni" il Lotto 4 Grosseto Sud-Fonteblanda e il Lotto 5b Fonteblanda–Ansedonia.

La Regione a settembre 2024 ha nuovamente evidenziato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la necessità più volte sollecitata di completare il passaggio di competenza tra SAT e ANAS sulla progettazione ed esecuzione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi e garantire il completo finanziamento dell'opera.

L'opera è stata confermata tra le priorità segnalate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel novembre 2025.