

\*Oggetto: Corridoio Tirrenico priorità infrastrutturale: introduzione tecnica e inquadramento strategico\*

**\*IL CONSIGLIO COMUNALE\***

Premesso che il completamento del "Corridoio Tirrenico", l'asse viario che collega Genova a Roma attraversando la Toscana, rappresenta un'infrastruttura di rilevanza nazionale. Tuttavia, a fronte di un progetto originario di SAT che prevedeva un collegamento autostradale continuo di 242 km tra Livorno e Civitavecchia, ad oggi restano da realizzare 187 km nel tratto tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia. Attualmente, infatti, il Corridoio Tirrenico è costituito da una tratta autostradale (A12) che collega Genova e San Pietro in Palazzi, dalla SS1 'Aurelia' tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia e dall'autostrada A12 tra Tarquinia e Roma; in Toscana il progetto SAT, che prevedeva la realizzazione dell'intera tratta autostradale tra Livorno e Civitavecchia ha visto solo il completamento dei due soli tratti tra Livorno e Rosignano (37 km) e tra Rosignano e San Pietro in Palazzi (4 km); nel Lazio, è stato completato, nel 2016, il tratto tra Civitavecchia e Tarquinia (15 km).

Considerato che per il territorio della provincia di Grosseto, per la costa toscana così come per l'intera dorsale tirrenica, quest'opera risponde a urgenze non più procrastinabili, articolate nei seguenti punti cardine:

- **sicurezza stradale e risoluzione delle criticità** : attualmente, l'asse longitudinale della SS1 Aurelia continua a rappresentare un'infrastruttura di estrema criticità; la messa in sicurezza dell'attuale viabilità è prioritaria per prevenire l'incidentalità che risulta significativa proprio e soprattutto sulla tratta grossetana ed in particolar modo nel tratto di Capalbio, il più pericoloso e il più obsoleto; l'obiettivo tecnico primario è portare l'intero tracciato a quattro corsie nei tratti ancora a carreggiata singola, migliorando nettamente la sicurezza e la fluidità del traffico;
- **\*sviluppo economico e coesione territoriale\*** : il Corridoio Tirrenico è un'opera strategica per la riduzione del gap infrastrutturale nelle aree costiere e nel sud della Toscana; la condizione di incompiutezza strutturale in cui versa attualmente questa infrastruttura limita fortemente il potenziale strategico per la mobilità e per lo sviluppo economico dell'intero versante tirrenico del Paese;
- **\*impatto dei lotti grossetani\*** : il territorio della provincia di Grosseto è interessato da lotti cruciali per l'infrastruttura, tra cui il Lotto 3 (Scarlino - Grosseto Sud, 44 km) per la manutenzione della tratta esistente, e il Lotto 4 (Grosseto Sud - Fonteblanda, 16 km), che prevede la realizzazione di un'infrastruttura di categoria A in parte in adeguamento e in parte in variante.

Considerato che

- è in corso il trasferimento della concessione, dei progetti e delle autorizzazioni da SAT ad ANAS e il progetto di completamento autostradale è stato accantonato in favore di un adeguamento e messa in sicurezza della SS1 Aurelia. In particolare, l'obiettivo è quello di portare l'intero tracciato a quattro corsie nei tratti ancora a carreggiata singola, migliorando la sicurezza e la fluidità del traffico;
- alcuni dei lotti figurano nello schema di Contratto di Programma 2021-2025 tra MIT e Anas ed alcuni progetti risultano già definitivi, pertanto cantierabili, previo parere del consiglio superiore dei lavori pubblici;
- l'assenza di una formale definizione del suddetto trasferimento ostacola l'avanzamento degli iter autorizzativi e complica la predisposizione di un cronoprogramma affidabile per l'avvio dei lavori;

- non registrandosi avanzamenti significativi nella realizzazione delle opere previste, il Corridoio Tirrenico resta in una situazione di incompiutezza strutturale, che ne limita fortemente il potenziale strategico per la mobilità e lo sviluppo economico dell'intero versante tirrenico;
- già dal 2019 tutte le forze rappresentative del mondo economico, congiuntamente a quelle politiche e rappresentative dei lavoratori e alla società civile della provincia di Grosseto hanno unitariamente chiesto la messa in sicurezza dell'infrastruttura, per prevenire gli incidenti e creare sviluppo. Ancora oggi la realizzazione della nuova strada Livorno – Civitavecchia, annunciata a mezzo stampa nel 1964, resta invece una strada insicura, colma di incroci a raso, tratti molto rischiosi, dove ogni anno purtroppo tante persone perdono la vita;
- sono necessarie iniziative istituzionali unitarie per far sentire la voce del territorio, esercitando pressioni sul Governo affinché sblocchi la realizzazione del Corridoio Tirrenico, priorità per la provincia di Grosseto e infrastruttura di rilevanza strategica a livello regionale e nazionale;
- il completamento del corridoio tirrenico deve costituire una priorità dell'intero sistema stradale nazionale sia in termini di sicurezza (non più procrastinabile) che di competitività della costa;
- l'infrastruttura presenta ad oggi caratteri di elevata pericolosità, in particolare, nel tratto da Grosseto sud al confine regionale, per cui l'adeguamento di tutto il tratto renderebbe l'infrastruttura in sicurezza e consentirebbe quello sviluppo sociale, economico e industriale che tutto il territorio auspica ormai da decenni;

\*Visti\* :

- il D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000 e s.m.i. ed in particolare l'art. 30, 42 e 48;
- il D.Lgs. 118/2011 e s.m.i.;
- il vigente Statuto;
- il Regolamento per l'organizzazione ed il funzionamento del Consiglio;

\*Visti\* gli allegati pareri espressi ai sensi degli artt. 49 e 147 bis del D.Lgs. 267/2000 e del vigente Regolamento in materia di controlli interni;

\*Visto\* l'esito favorevole della votazione;

\*Tutto ciò premesso e considerato,\*

**\*IL CONSIGLIO COMUNALE DELIBERA ED IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA\***

1. di richiamare le premesse sopra riportate che costituiscono parte integrante del presente atto;
2. \*a farsi interpreti presso il Governo Nazionale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)\* dell'estrema urgenza di sbloccare l'iter amministrativo e finanziario per il completamento del Corridoio Tirrenico, ribadendo la natura strategica dell'opera per la sicurezza stradale e lo sviluppo economico della Maremma e della Toscana costiera;
3. \*a sollecitare formalmente ANAS e il MIT\* affinché venga definito in tempi rapidi il trasferimento della concessione e dei progetti da SAT ad ANAS, superando lo stallo burocratico che impedisce l'avvio dei cantieri e la certezza del cronoprogramma;
4. \*a richiedere con forza lo stanziamento di risorse certe e vincolate\* all'interno del Contratto di Programma MIT-Anas per i lotti prioritari che interessano la provincia di Grosseto, non appena ottenuto il passaggio dei progetti cantierabili da SAT a Anas, volti a garantire che l'adeguamento a quattro corsie e la messa in sicurezza dei tratti più critici, come quello di Capalbio, non subiscano ulteriori declassamenti o rinvii;

5. \*a richiedere chiarezza sul trasferimento a ANAS\* : esigendo una definizione formale e rapida del passaggio di concessioni e progetti da SAT a ANAS, per superare lo stallo burocratico che impedisce l'avvio dei cantieri;
6. \*a pretendere un calendario certo\* , richiedendo ad Anas un cronoprogramma affidabile per i lotti che interessano tutto il territorio provinciale (in particolare il Lotto 3 Scarlino-Grosseto Sud e il \*Lotto 4\* Grosseto Sud-Fonteblanda, ricadenti nel territorio comunale);
7. \*a vigilare sugli standard di sicurezza\* affinché l'adeguamento a quattro corsie e l'eliminazione degli incroci a raso (soprattutto nel tratto critico di Capalbio) rimangano la priorità tecnica assoluta;
8. \*ad attivare un tavolo di coordinamento permanente\* con gli-Enti Locali interessati dal tracciato, la Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, insieme alle categorie economiche e ai sindacati, per dare più forza alla voce del territorio ("iniziative istituzionali unitarie") al fine di esercitare una pressione istituzionale unitaria e compatta nei confronti degli organi attuatori dei lotti cui è suddiviso il corridoio tirrenico;
9. \*a riferire periodicamente al Consiglio Comunale\* circa l'evoluzione della situazione, gli avanzamenti degli iter autorizzativi e l'esito delle interlocuzioni avviate con i soggetti competenti;
10. di dichiarare la presente delibera all'Albo pretorio on line dell'Ente e nella specifica sezione in amministrazione trasparente;
11. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs. 267/200 con votazione riportante esito favorevole.