



UNA REGIONE GIÀ ALTAMENTE INFRASTRUTTURATA

Infrastrutture

IN VALLE D'AOSTA

FABRIZIO BONOMO

In Valle d'Aosta lo sviluppo delle infrastrutture è stato completato già negli anni Novanta, ben prima della Legge Obiettivo, tanto che oggi non sono previsti investimenti significativi se non per lo sviluppo di alcune arterie stradali e della piccola rete ferroviaria regionale, ai quali si associa il progetto di una galleria di sicurezza per il tunnel del Gran San Bernardo e ipotesi futuribili di una seconda canna per il traforo del Monte Bianco e una linea ferroviaria da Aosta a Martigny, con una galleria di base di oltre 50 chilometri, a doppia canna



L'infrastrutturazione della Valle d'Aosta rappresenta una delle poche grandi opere degli anni Novanta, almeno dal punto di vista della rete viaria, tanto che oggi la regione è ai primi posti in Italia: secondo il Rapporto 2005 dell'istituto Tagliacarne, realizzato per Unioncamere, soltanto dieci regioni possono vantare un livello più alto della media nazionale per la dotazione di strade e autostrade in rapporto al numero di abitanti, e la Valle d'Aosta è terza, dopo la Liguria e l'Abruzzo.

Il problema riguarda piuttosto la rete ferroviaria, che è di fatto inesistente e fa della regione la Cenerentola d'Italia, con un rapporto di 10,7 contro i 15,1 della Sardegna (penultima), per non parlare dell'indice 231,8 dell'Umbria, che ha la maggiore dotazione ferroviaria del Paese, a un livello più che doppio rispetto alla media nazionale.

Di fatto, nel decennio scorso alla Valle d'Aosta ha giovato la necessità di collegamenti efficaci con i due trafori internazionali del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, e oggi non sono previsti investimenti significativi, se non per lo sviluppo di alcune arterie stradali e della piccola rete ferroviaria regionale, ai quali si associano ipotesi più o meno concrete di grandi opere: una galleria di sicurezza per il tunnel del Gran San Bernardo; una seconda canna per il traforo del Monte Bianco; una linea ferroviaria da Aosta a Martigny, con una galleria di base di oltre 50 chilometri, a doppia canna.

Strade

La rete stradale primaria della Valle d'Aosta è una delle prime ad essere stata trasferita alla Regione, con il Decreto di declassificazione del 28 ottobre 1994 che ha lasciato all'Anas tre sole strade di interesse internazionale: la Statale 26 che collega il Piemonte con il confine francese, presso il Colle del Piccolo San Bernardo; la Statale 26 "dir", di 10,5 chilometri, che porta al Tunnel del Monte Bianco; la Statale 27, di 33,9 chilometri, fra Aosta e il Colle del Gran San Bernardo.

Il resto della rete primaria comprende



47 arterie, in prevalenza extraurbane, con uno sviluppo complessivo di circa 500 chilometri, ed è gestita dalla Direzione della Viabilità della Regione.

In questo quadro l'intervento più significativo - per un costo stimato di circa 113 milioni di euro - riguarda la Varian-



te di Etroubles e Saint Oyen, per migliorare la viabilità di accesso al Traforo del San Bernardo, nonché la sistemazione della Statale 26 del Gran San Bernardo tra Etroubles e l'innesto del traforo. Gli interventi, ancora fermi perchè in attesa dei finanziamenti Anas (che pure ha approvato il progetto nell'estate del 2004), riguardano tra l'altro la sistemazione il movimento franoso che ha interessato un versante molto vasto tra i Comuni di Sant-Oyen e Saint-Rhemy, a seguito dell'alluvione dell'ottobre 2000. La variante, da realizzare in appalto integrato, è lunga circa 3,5 chilometri e comprende due gallerie naturali (lunghe 1,5 e 2,7 chilometri) e di un viadotto di 200 metri sul torrente Artanavaz.

Per quanto riguarda la rete regionale, sono programmate nuove strade di accesso ad alcune vallate (Ayas, Gressoney, Valtournenche), mentre sulla strada regionale per la valle di Cogne sono in corso tre cantieri per il miglioramento della sicurezza viaria, comprendenti anche la realizzazione di paramassi e paravalanghe.

Grandi opere in Valle D'Aosta



Sistemi in Valle D'Aosta

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Veduta del viadotto d'accesso al traforo del Gran San Bernardo

Trafori

Di tutt'altra scala sono invece le due grandi opere di cui si discute da tempo: la galleria di sicurezza del traforo del Gran San Bernardo e il raddoppio del traforo del Monte Bianco.

Per il traforo del Gran San Bernardo, nel giugno 2004 l'Anas ha approvato il progetto per una galleria di servizio e di sicurezza, lunga 5.850 metri e parallela al traforo esistente, a cui si raccorda in 23 punti; il tutto per un investimento di 37,66 milioni di euro, di cui 30,5 per lavori. "L'opera - ha spiegato Vincenzo Pozzi, Presidente dell'Anas - è tesa a risolvere il problema di aggiornamento degli impianti tecnici e di ventilazione del traforo autostradale, oltre ad aumentare il livello di sicurezza per gli utenti e per gli interventi in caso di incidenti, in funzione delle direttive riguardanti l'evacuazione delle persone".

La realizzazione è suddivisa in quattro lotti, due affidati alla società italiana di gestione del traforo (la Sitrasb, Società Italiana Traforo Gran San Bernardo) e gli altri al gestore svizzero; il primo lotto comprende le opere civili e di sostegno nei piazzali dei due imbocchi nord e sud, la galleria di servizio e sicurezza con le corrispondenti piazzole d'in-

versione, i cunicoli di collegamento con il traforo esistente, il cunicolo di transito carrabile in corrispondenza all'incirca della mezzeria del traforo esistente, e le opere civili per l'ubicazione dei nuovi ventilatori; nel secondo lotto sono compresi le sistemazioni esterne finali del piazzale dell'imbocco sud, le opere per consentire l'accesso alla zona del cantiere, l'edificio destinato ad accogliere la centrale di ventilazione della galleria di servizio e sicurezza, i vani destinati alla manutenzione e al primo soccorso in caso di incidente.

Per ora però tutto è ancora fermo, in attesa della quota di finanziamenti statali (Anas), anche se questa galleria sembra avere possibilità molto più concrete di essere realizzata rispetto a quelle dei trafori del Bianco e del Frejus, ancora in bilico fra galleria di servizio o seconda

Particolare del tunnel del Monte Bianco



canna autostradale.

Quanto al

Bianco, il Ministro Pietro Lunardi ha più volte sottolineato l'importanza della seconda canna, e ancora nel 2002, alla riapertura del traforo, dichiarava che "se i 600 miliardi di lire utilizzati per mettere in sicurezza la galleria fossero stati investiti per un'altra galleria di fianco, avremmo speso solo 400 miliardi di lire in più per il raddoppio, con un deciso aumento della sicurezza".

Nell'agosto scorso Lunardi, in un incontro con il Presidente della Regione, ha garantito la disponibilità dei fondi per una la galleria di sicurezza, ma non sembra del tutto abbandonata l'idea di una seconda canna, che avrebbe un costo stimato di 516 milioni di euro, circa mille miliardi di lire; in realtà l'Amministrazione regionale è contraria al progetto, tanto da avere ottenuto dal Ministro, appunto, l'abbandono del raddoppio a favore di una canna di sicurezza.

Aeroporti

Per quanto riguarda il settore aeroportuale, basato essenzialmente sul piccolo scalo di Aosta, Luciano Caveri, Presidente della Regione Valle d'Aosta, ricorda che oggi si sta completando il disegno di un aeroporto radioassistito e con la pista a 1500 metri, in grado non solo di supportare lo sviluppo turistico della Valle ma anche l'operatività della Protezione civile.

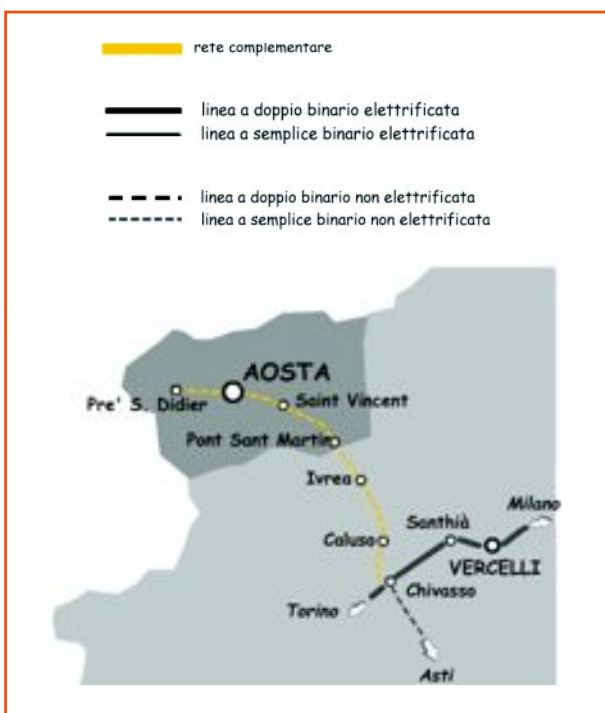
Nel 2004 si è svolta la procedura per l'individuazione del socio privato di maggioranza cui affidare, per i prossimi 30 anni, la gestione e lo sviluppo dell'aeroporto regionale, in modo da rendere possibile l'operatività di aerei di maggiori dimensioni (fino a 70-80 posti) anche in orari serali, per un traffico annuo che dovrebbe passare dagli attuali 8.000 passeggeri a circa 40.000.

Ferrovie

La situazione delle due ferrovie valdostane presenta un quadro di molte ombre, dove solo oggi si intravedono delle luci.

All'inizio degli anni Novanta la Aosta-Chivasso attraversa un periodo particolarmente negativo, con un numero di treni limitato, gravi disservizi, problemi di sicurezza (con il grave incidente di Caluso del 1992, che provoca 6 morti e 33 feriti); la Aosta-Pré-Saint-Didier è addirittura minacciata di soppressione, perchè le Ferrovie dello Stato la considerano un ramo secco, senza alcuna prospettiva.

Poi si registra una relativa inversione di tendenza, in particolare con la firma di uno dei primi contratti di servizio fra Regione e



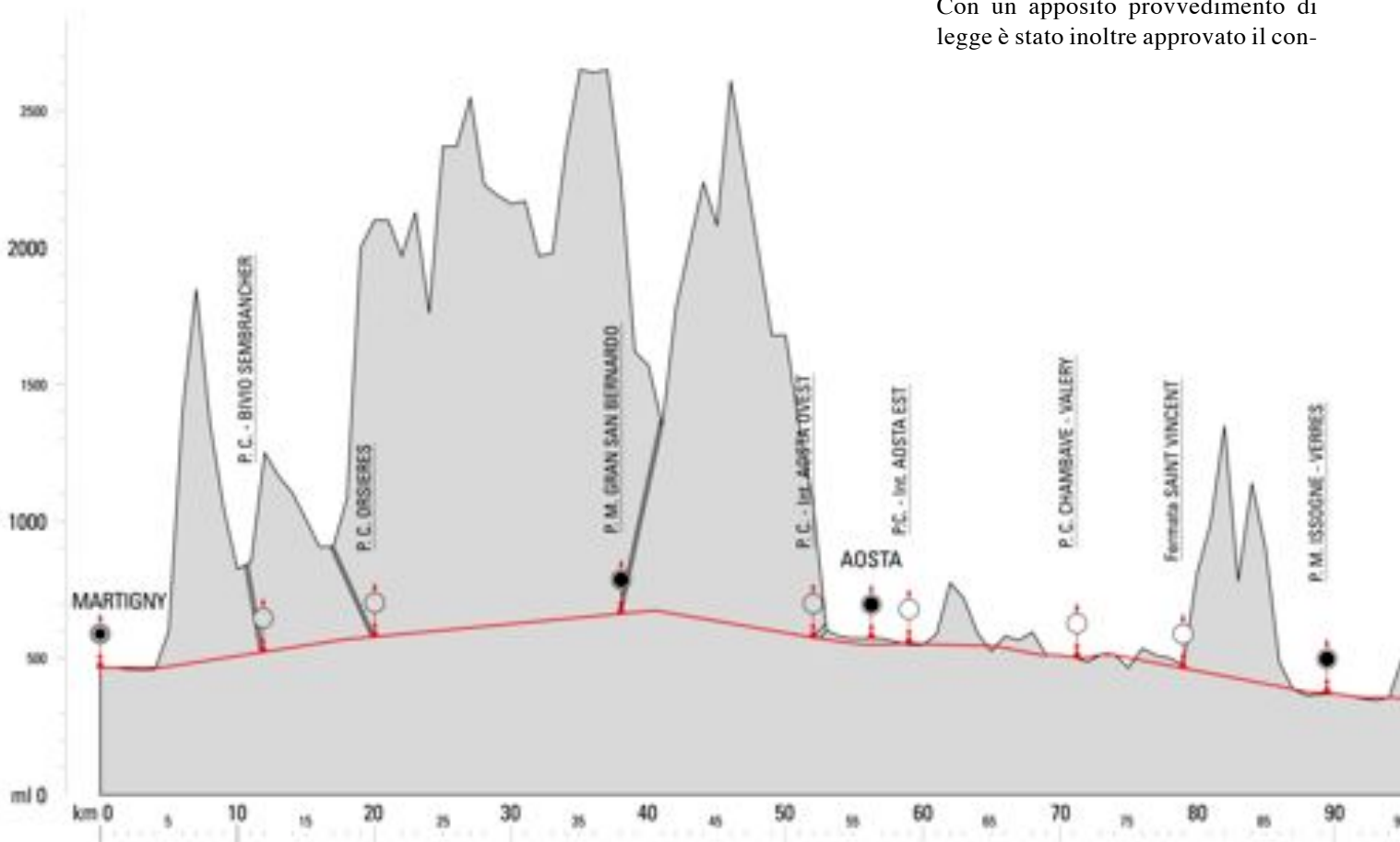
Schema degli interventi previsti da Rfi in Valle D'Aosta

gestori, nel 1993, ma la situazione precipita nuovamente nel 2000, con l'alluvione che ne ha devastato le strutture e avvicinato il servizio a una paralisi totale, soprattutto per la tratta Aosta-Ivrea; la riapertura è avvenuta solo alla fine del 2002, con molti problemi e disservizi.

Una svolta sembra giungere nel giugno 2004, quando la Regione, Rfi e i ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia siglano un accordo di programma quadro dove si concorda di procedere, a cura e spese della Regione, a uno Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento della Aosta-Torino, all'eliminazione di 11 passaggi a livello lungo la Aosta-Pont-Saint-Martin e alla realizzazione di centri di interscambio modale passeggeri in corrispondenza delle stazioni di Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin.

Con un apposito provvedimento di legge è stato inoltre approvato il con-

Profilo longitudinale schematico della linea ferroviaria Martigny-Aosta





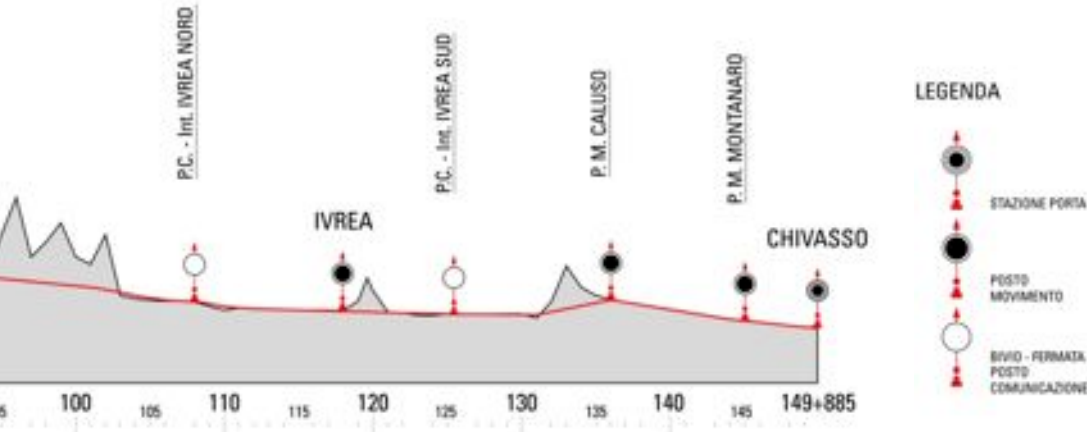
Quadro d'insieme della rete ferroviaria valdostana prevista per il 2015

corso della Regione nell'acquisto di nuovo e moderno materiale rotabile, così da sostituire quasi totalmente quello obsoleto ora in uso e garantire quindi standard confort e affidabilità nettamente superiori a quelli attuali.

Per il futuro si continua a parlare del nuovo collegamento ferroviario fra Aosta e Martigny, in Svizzera, in discussione da anni e inserito fra i progetti prioritari della Legge Obiettivo: il progetto preliminare, presentato al ministero delle Infrastrutture nel 2003, prevede una nuova linea a doppio binario lunga 162 chilometri, dei quali 5 in viadotto e 94 in galleria, compreso un tunnel di base di 48 chilometri, per un costo complessivo stimato in 9 miliardi e 900 milioni di euro.

Il progetto è oggi in istruttoria presso il Ministero, secondo le procedure della Legge Obiettivo.

- Rete ferroviaria europea ad alta velocità
- Trasversali ferroviarie alpine esistenti
- Diretrice ferroviaria del GSB
- Anello mancante ginevra/Annemasse
- ■ ■ Connessioni franco - svizzere
- ■ ■ Progetto "Rail 2000" - CH



LEGENDA

- STAZIONE PORTA
- POSTO MOVIMENTO
- POSTO COMUNICAZIONE

DIRECTRICE FERROVIARIA DU GRAND-SAINT-BERNARD
DIRECTRICE FERROVIARIA DEL GRAN SAN BERNARDO
GREAT ST-BERNARD RAILWAY