

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4785

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori DONDEYNAZ e BESSO CORDERO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 AGOSTO 2000

—————

Norme concernenti lo studio di fattibilità per la realizzazione della nuova trasversale ferroviaria dalla pianura padana al Vallese (CH), Aosta-Martigny

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La trasversale ferroviaria, di cui si propone uno studio di fattibilità, si prefigge di realizzare un collegamento diretto tra la pianura padana e le regioni transalpine del quadrante nord occidentale attraverso la Valle D'Aosta. Questa connessione deve realizzarsi con un tunnel ferroviario, sotto il Gran San Bernardo, tra Aosta e Martigny (Valais) in Svizzera, inserita nella rete europea ad alta velocità.

Lo scopo principale è quello di offrire un'alternativa al traffico merci stradale, che già da parecchi anni ha saturato e congestionato il territorio e gli stessi trafori autostradali.

La disgrazia, avvenuta nel marzo del 1999 nel traforo autostradale del Monte Bianco, che ha provocato trentanove vittime, ha causato inoltre l'interruzione di un importante traffico di merci e di persone, provocando gravi danni all'intera economia del nord dell'Italia.

Gli effetti economici provocati dall'allungamento delle percorrenze hanno determinato un aumento delle ore di trasporto e un notevole aumento dei consumi per i carburanti, riaprendo un dibattito già iniziato sul finire del secolo scorso con alcuni studi e progetti.

La regione Valle D'Aosta, con una delibera consiliare (n. 959/IX del 18 dicembre 1990), aveva approvato, tra molte varianti contenute nello studio di fattibilità realizzato dall'università di Trieste con la collaborazione dell'Istituto per lo studio dei trasporti nell'intergrazione economica europea (ISTIEE), le caratteristiche tipologiche e il tracciato.

Il prevedibile aumento delle relazioni economiche tra i Paesi europei e tra quelli extra-europei che si affacciano sul Mediterraneo

ed il nord dell'Europa determinerà, in un prossimo futuro, un notevole aumento di trasferimenti di merci e persone.

Questo sviluppo previsto incoraggia una ricerca che affronti la prospettiva di facilitare l'attraversamento delle Alpi con una molteplicità di proposte.

Un nuovo traforo ferroviario alpino, complementare alle altre iniziative in atto, è necessario anche per riequilibrare il sistema dei trasporti italiano a quello degli altri Paesi europei affinché il trasporto delle merci venga trasferito dai mezzi su gomma a quelli su rotaia.

Il provvedimento prevede di assegnare alla regione Valle D'Aosta l'effettuazione dello studio di fattibilità.

Questo potrà avvenire con la collaborazione di tutti gli enti che hanno competenze in materia come il Ministero dei trasporti e della navigazione, il Ministero degli esteri, le Ferrovie dello Stato, le università, gli istituti di ricerca, gli eventuali comitati di sostegno degli enti locali transfrontalieri interessati all'iniziativa, le regioni viciniori interessate, le strutture europee competenti ed eventuali altri soggetti.

Si tratta di uno studio di fattibilità che permetta di inserire il progetto nel piano generale dei trasporti (PTG), che proponga un'integrazione all'accordo bilaterale del 1999 tra l'Italia e la Svizzera con il conseguente inserimento nei programmi Elvetici (RAIL 2000).

Questi atti consentiranno di sottoporre, all'apposita commissione europea, che definisce gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, la proposta di adottabilità del progetto che realizzi la trasversale ferroviaria collegando la pianura padana e il Vallese (CH).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È autorizzata la spesa di lire 2.500 milioni per ciascuno degli anni 2000 e 2001 a favore della regione Valle d'Aosta affinché provveda, entro il 2001, all'effettuazione dello studio di fattibilità relativo alla realizzazione della nuova trasversale ferroviaria dalla pianura padana al Vallese (CH), Aosta-Martigny.

2. Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2000, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

