

## MOZIONE n. 1149

### Il Consiglio regionale

*premessi che*

- ATIVA (Autostrada Torino Ivrea Valle d'Aosta) è una Società per Azioni costituita a Torino il 2 agosto del 1954 per iniziativa della Provincia e del Comune di Torino, con l'obiettivo di costruire e di gestire arterie autostradali a pedaggio in regime di concessione che nel corso degli anni '90 è stata interessata dal processo di privatizzazione del comparto autostradale italiano;
- la maggioranza azionaria è detenuta da Società Iniziative Autostradali e Servizi - SIAS S.p.A. e da Mattioda Autostrade S.p.A. che esercitano congiuntamente l'attività di direzione e di coordinamento;
- inoltre, una quota dell'azionariato di minoranza, pari a poco meno del 18%, è detenuta dalla Provincia di Torino, ora Città Metropolitana di Torino;
- ATIVA S.p.A. controlla inoltre due società: ATIVA Engineering S.p.A., fondata nel 2003, svolge la propria attività nel campo dello sviluppo di servizi integrati di ingegneria nel settore delle infrastrutture di trasporto e S.I.CO.GEN. S.r.l., società attiva nel settore delle costruzioni;

*premessi, inoltre, che* ATIVA S.p.A. deteneva fino all'agosto del 2016 la concessione per la gestione della tangenziale di Torino e della A5 Torino-Ivrea-Valle d'Aosta, prorogate entrambe di 18 mesi in modo da poter predisporre il bando per una nuova gara di affidamento;

*ritenuto che*

- a partire dalla seconda metà del '900, la progressiva opera di costruzione delle tangenziali nord e sud di Torino ha giustificato la creazione di barriere a pagamento quale mezzo primario per gli investimenti iniziali che ATIVA ha affrontato;
- negli anni vi sono state opere di prolungamento della rete viaria, di ramificazione della stessa, di raccordi, e interventi straordinari a seguito di calamità naturali, che hanno reso necessario un pedaggiamento costante per l'accesso alla tangenziale;
- la lunghezza della concessione ha reso possibile ammortizzare le spese degli investimenti effettuati, fino ad arrivare ad utili consolidati negli ultimi anni che consentono di sostenere la manutenzione della propria infrastruttura viaria;

*ritenuto, inoltre, che* le concessionarie autostradali sono di norma Società per Azioni che rivestono un ruolo importante nel mercato e che si devono assumere in proprio i necessari rischi d'impresa che ciò comporta;

*preso atto che*

- il bilancio al 2016 di ATIVA ha chiuso con un attivo di quasi 20 milioni di euro, di cui 3,4 arriveranno nelle casse della Città Metropolitana;

- i bilanci di ATIVA confermano come i ricavi dal pedaggiamento siano l'entrata principale della società;
- il sistema di pedaggiamento in essere soffre però di una evidente iniquità, più volte testimoniata da atti pubblici ai vari livelli amministrativi e - in ultimo – evidenziata anche durante la seduta della II Commissione (Trasporti e viabilità) convocata il 7 settembre 2016;
- in tale seduta, in merito alla gestione dei caselli/barriere di competenza dell'ATIVA sulla tangenziale di Torino, la Commissione ha audito il presidente di ATIVA, Giovanni Ossola, e il direttore della direzione tecnica Davide Finello, al quale sono state fatte proposte quali la soppressione, con la contestuale introduzione di forme forfettarie di pagamento, dei caselli presenti sulla tangenziale della città e/o di spostamento di alcuni, in modo da rendere più equa la distribuzione del pedaggiamento e di evitare le distorsioni di traffico generate dall'attuale sistema;

*sottolineato che*

- la Città Metropolitana impegna circa quaranta milioni di euro all'anno per garantire la manutenzione della rete viaria secondaria di sua competenza (di oltre 3000 km) attingendo, di fatto, esclusivamente a risorse derivanti dalla tassazione dei cittadini;
- a partire dalla cd. "Riforma Delrio" approvata nel 2014, le ex Province hanno subito pesanti tagli che, ad esempio, il Centro studi Impresa Lavoro ha quantificato in un dimezzamento dei trasferimenti statali verso le periferie: si è passati dagli 8,4 miliardi di stanziamenti per la spesa nel 2011 ai 4,7 miliardi del 2016;
- nell'ultima legge di Stabilità è stato evitato in extremis un ulteriore taglio previsto nel 2014 (un miliardo che avrebbe mandato definitivamente a gambe all'aria i bilanci) non sono state investite le risorse, circa 500 milioni di euro, previste, utili soprattutto alla manutenzione delle scuole e delle strade;
- la rete viaria secondaria, strade ex-statali e strade provinciali in particolare, risulta ammalorata e priva di manutenzione;

*considerato che*

- nella partita dei rinnovi o delle proroghe delle concessioni autostradali che interessano il Piemonte e in larga parte il torinese, vi sono riflessioni che non tengono minimamente in considerazione le mutate condizioni degli Enti Locali e l'impatto che queste grandi infrastrutture hanno sui territori che attraversano;
- in particolare è completamente assente un ragionamento articolato sulla possibilità di ricaduta sui territori degli ingenti proventi derivanti dal pagamento dei pedaggi;
- l'Ente concedente avrebbe deciso di unificare in un'unica concessione la gestione del sistema tangenziale di Torino con la gestione dell'asse autostradale che unisce Torino e Piacenza e questo ostacola l'obiettivo di istruire bandi più corrispondenti alle esigenze dei vari territori su cui le tratte autostradali insistono;

*considerato, inoltre, che*

- l'occasione dei rinnovi si ritiene essere la fase più utile e propizia per considerare nel capitolato delle gare che saranno predisposte dalla Regione e dal Ministero una diversa modulazione dei criteri per l'affidamento;
- tali criteri dovranno tenere in debita considerazione la ripartizione degli utili nei territori su cui sono generati;
- tali ripartizioni dovranno supportare le opere di manutenzione delle reti non autostradali a cui la tangenziale si appoggia, e per mettere in campo azioni ambientalmente rilevanti, che compensino i cittadini che pagano un alto costo ecologico pur senza utilizzare con regolarità le grandi arterie viarie

## **impegna la Giunta regionale del Piemonte**

- ad approfondire in sede tecnica la fattibilità della proposta enunciata e, in sede di confronto con il Ministero, sollecitare affinché nei prossimi bandi, tra i criteri di affidamento delle reti autostradali e delle tangenziali, si consideri la previsione di una destinazione dei ricavi atta a ripartire sui territori interessati i vantaggi delle concessioni;
- ad inserire tra i criteri del bando di gara di affidamento della concessione della rete autostradale, il finanziamento della manutenzione della rete stradale ordinaria dei territori su cui insistono le infrastrutture in concessione;
- a sollecitare una rimodulazione più equa e tanto attesa del sistema di pedaggiamento che non crei disparità tra i cittadini dell'area metropolitana.

---==oOo===---

*Testo del documento votato con modifiche e approvato all'unanimità nell'adunanza consiliare del 23 gennaio 2018*