

MOZIONE n. 1200

Il Consiglio regionale

premessi che

soltanto il 53% degli italiani si ritiene soddisfatto delle infrastrutture su cui si muove, rispetto ad una media europea del 67%. Gli automobilisti italiani stanno in coda 23 giorni all'anno. Il nostro sistema infrastrutturale è sostanzialmente fermo agli anni '80, mentre il traffico, anche in periodo di crisi, ha continuato a crescere. Nel 2001 si spostava in auto il 57,5% degli utenti, nel 2016 il 65,3%;

a livello nazionale, si registra un accresciuto impegno pubblico a favore del potenziamento del settore: il Bilancio 2017 ha stanziato oltre 3 miliardi di euro fino al 2033 per la mobilità e l'ammodernamento della rete stradale;

inoltre, il settore autostradale si sta riorganizzando con nuove concentrazioni ed alleanze allo scopo di dare vita a gruppi in grado di rispondere - per dimensioni, forza economica e capacità di gestione - alle esigenze poste dalle norme comunitarie in materia di concessioni ed appalti. A tal proposito, si ricorda che il Parlamento ha recentemente modificato il testo del Codice degli appalti, approvato nella corrente legislatura, anche al fine di consentire allo Stato di intervenire con un finanziamento sino al 49% a sostegno delle opere pubbliche date in concessione. Questo provvedimento è destinato pertanto a favorire il buon esito delle gare che verranno prossimamente indette;

considerato che il Ministero dei trasporti sta operando, di concerto con gli organi competenti dell'UE, per unificare in una unica concessione le tratte interessate e indire una gara unica, riunendo le scadenze attraverso il sistema delle "mini-proroghe". Lo scopo è quello di favorire un progressivo processo di unificazione della rete autostradale, semplificando il sistema e il numero degli interlocutori istituzionali. Le tratte interessate nella nostra regione hanno una estensione di circa 300 chilometri (342,5 con l'Asti-Cuneo) e la loro gestione è in grado di generare le risorse necessarie per affrontare alcuni dei nodi infrastrutturali la cui soluzione è attesa da anni

impegna il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore competente in materia

ad attivarsi presso il Ministero competente, come peraltro già avvenuto nei mesi scorsi, al fine di un proficuo coinvolgimento diretto della Regione Piemonte nell'individuazione dei criteri alla base dei bandi di gara, tenendo conto delle seguenti priorità:

completamento dell'autostrada Asti Cuneo, nel tratto da Alba a Cherasco, resosi indifferibile a causa dell'aumento dei volumi di traffico (+3,67 per il traffico leggero e +4,73 per il traffico pesante). A tal fine, è necessario predisporre - attraverso il confronto con il Ministero, l'Anas e le comunità interessate - il progetto definitivo del tratto mancante seguendo il criterio del minor costo nella massima sicurezza ed efficienza e della più rapida realizzazione;

intermodalità e parcheggi di interscambio. Si ritiene indispensabile favorire il massimo interscambio e la piena integrazione tra la mobilità privata e il servizio pubblico (treno, metropolitana, TPL) con la realizzazione di un sistema di sosta di lungo periodo e a basso costo attestato a "corona" tra le interconnessioni autostradale e stradale, il sistema tangenziale e il sistema di mobilità pubblico. Occorre incentivare e potenziare le infrastrutture già esistenti anche attraverso una politica tariffaria legata alla tangenziale torinese (Parcheggio Stura a nord e il prossimo Movicentro di Orbassano a Sud). E' opportuno che le società concessionarie autostradali diano piena attuazione, per la parte ancora in fieri, al piano di parcheggi di interscambio su aree nella loro disponibilità, realizzando in via prioritaria parcheggi di attestamento prossimi ai capolinea della Metropolitana e del sistema ferroviario metropolitano;

circolazione sulla tangenziale torinese. Il sistema tangenziale di Torino rappresenta ormai un'asse di sviluppo sia per la mobilità e la pendolarità di area metropolitana, sia per lo sviluppo economico delle aree perimetrali, che ospitano infatti numerose attività produttive e commerciali. Anche per tali ragioni, il nuovo bando di gara e la relativa concessione devono tenere in debito conto della nuova realtà urbana e della funzione importantissima che la tangenziale svolge nel sistema urbano torinese. Occorre che il sistema dei pedaggi e delle barriere sia completamente ripensato in funzione di una circolazione libera da pedaggio o, almeno, di una decisa revisione delle tariffe. In particolare, è necessario rivedere i sistemi di esazione e la collocazione degli attuali caselli, soprattutto di quelli di Bruere, Falchera, Beinasco, Trofarello e Settimo Torinese, che, allo stato attuale, scoraggiano l'accesso ai siti di interscambio (es. Stura, prossimo movimento di Orbassano), provocando disagi e ingorghi in prossimità delle uscite periurbane (es. Rivoli) e discriminando i residenti e l'utenza locale (es. Trofarello);

completamento del nodo idraulico di Ivrea;

completamento del Corso Marche in Torino, dimensionato secondo gli usuali standard dei grandi corsi alberati di Torino;

ad attivarsi presso il Ministero competente affinché:

sia valutata la possibilità di una presa in carico della manutenzione ordinaria delle strade provinciali interferenti con la nuova concessione;

i nuovi interventi siano concentrati nei primi anni delle concessioni, secondo una tempistica che dovrà, anch'essa, far parte delle valutazioni relative alla assegnazione della gara;

siano definiti al più presto gli oneri di subentro ed i conteziosi aperti con gli attuali concessionari.

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