



**CONSIGLIO
REGIONALE
DEL PIEMONTE**

Consiglio Regionale del Piemonte

PRI



A00025852/A0100C-04 26/07/16 CR

CLO2-1202/835/2016/X

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO N. 832

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,

trattazione in Aula
trattazione in Commissione

Oggetto: Il rinnovo della concessione per la gestione del Sistema Autostradale Tangenziale Torinese preveda l'eliminazione del pedaggio

Il Consiglio regionale del Piemonte,

premessso che

- il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT) raccorda tra di loro le diverse autostrade che convergono sull'area metropolitana torinese: a nord la A5 Torino - Ivrea e la A4 Torino - Milano, ad ovest la A32 Torino - Bardonecchia, a sud la A6 Torino - Savona ed a est la A21 Torino - Piacenza. Oltre a svolgere una funzione di ausilio alla mobilità a larga percorrenza, il SATT riveste un importante ruolo di collegamento tra i Comuni limitrofi nell'ambito dell'agglomerato urbano torinese, grazie alla presenza di numerosi svincoli di raccordo con la viabilità ordinaria;
- ultimato nel 1975, il SATT era effettivamente tangente alle aree urbane del sistema conurbato, tuttavia, trascorsi ormai quarant'anni, per effetto dell'avvenuta conurbazione tra la città di Torino e il suo hinterland essa è parte essenziale ed irrinunciabile del sistema della viabilità della Città metropolitana, tanto che i Piani regolatori dei Comuni si sono sviluppati anche a ridosso della tangenziale;

- il SATT rappresenta, dunque, oggi un asse fondamentale di sviluppo, sia per la mobilità e la pendolarità nell'area metropolitana, sia per la crescita economico-produttiva delle attività ubicate nelle aree perimetrali;

considerato che

- attualmente la società che gestisce il sistema tangenziale di Torino è ATIVA S.p.A., concessionaria dell'ANAS (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) cui sono affidate anche l'autostrada A5 Torino-Ivrea-Quincinetto - compreso il raccordo A5/SS 11 - e la bretella A4/5 Ivrea-Santhià, per un'estensione pari a 155,8 chilometri;
- la concessione trentennale in capo ad ATIVA S.p.A. scadrà il prossimo 31 agosto 2016 ed è, pertanto, imminente un bando di gara per il suo rinnovo che dovrà tenere conto anche delle prescrizioni di cui alla Direttiva europea 2014/23 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, che prevede la massima apertura al mercato delle concessioni pubbliche e, quindi, anche delle concessioni autostradali;

sottolineato che

- il bando di gara relativo alla nuova concessione dovrà inevitabilmente considerare anche la nuova realtà del sistema tangenziale di Torino quale parte integrante della rete di viabilità della Città metropolitana e la sua funzione nel sistema urbano torinese;
- l'attuale sistema dei pedaggi e delle barriere presenti sul SATT produce effetti distorsivi, dato che alcuni utenti sono totalmente liberati dal pedaggio ed i costi dell'intero sistema e della sua gestione vengono caricati solo su alcuni tratti di tangenziale;

rilevato che

- il sistema dei pedaggi e delle barriere presenti in tangenziale com'è attualmente concepito ha ricadute negative anche a livello ambientale e di vivibilità dell'area metropolitana. Basti citare, al riguardo, alcuni casi: a Falchera è previsto, unico quartiere di Torino, un pedaggio in ingresso. Tale condizione, oltre a rappresentare una evidente disparità, provoca un notevole incremento di traffico lungo le direttrici di

uscita di corso Grosseto e di corso Romania con conseguenze anche ambientali e sulla salute dei cittadini a causa dell'inquinamento. Altro caso è il casello di Beinasco, in relazione al quale gli amministratori del territorio hanno sottolineato il costante congestionamento del traffico sui tratti stradali che attraversano Orbassano, Beinasco, Rivalta di Torino e Volvera;

- inoltre, dal punto di vista della gestione economica del sistema, esso dispone già oggi di barriere regolatrici in tutte le direzioni: verso Ivrea a Settimo, verso Milano oltre Chivasso, in direzione Savona a Carmagnola ed in direzione Piacenza a Santena;

ritenuto che

- per effetto delle considerazioni sopra esposte si ritiene che il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese dovrebbe essere totalmente libero dal pedaggio, per non aggravare di ulteriori costi lavoratori e pendolari che quotidianamente ne usufruiscono e favorire lo sviluppo e la coesione, anche territoriale, dell'intera area metropolitana;

evidenziato che

- il Consiglio regionale del Piemonte si è già espresso in tale direzione; lo scorso 17 novembre 2015, infatti, è stato approvato all'unanimità un Ordine del giorno con il quale la Giunta regionale si è impegnata *"ad attivarsi presso gli organi ministeriali competenti affinché il rinnovo o proroga della concessione alla Società ATIVA per la gestione del tratto autostradale Torino-Pinerolo sia vincolato alla soppressione del casello autostradale di Beinasco a causa del pesante carico ambientale che già grava sull'intera zona e dei conseguenti rischi per la salute dei cittadini"*;

IMPEGNA

la Giunta regionale del Piemonte

- a farsi parte attiva nei confronti del Governo e, in particolare, del Ministero dei Trasporti affinché, nell'imminente fase di rinnovo e attribuzione della nuova

concessione autostradale, non sia prevista la corresponsione di un pedaggio per l'utilizzo del Sistema Autostradale Tangenziale Torinese.

Torino, 25 luglio 2016

FIRMATO IN ORIGINALE (documento trattato in conformità al provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali n. 243 del 15 maggio 2014).