



INTERPELLANZA

N. 6

Qual è la posizione della Regione Piemonte in merito al rinnovo della concessione autostradale di Torino?

Presentata da:

CANALIS MONICA (prima firmataria), SARNO DIEGO, AVETTA ALBERTO

Presentata in data 25-07-2019

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

INTERPELLANZA

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 101 del Regolamento interno
a risposta orale in Aula

OGGETTO: QUAL È LA POSIZIONE DELLA REGIONE PIEMONTE IN MERITO AL RINNOVO DELLA CONCESSIONE AUTOSTRADALE DI TORINO?

Premesso che:

- Con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 6-5569 del 22.5.1954 la Provincia di Torino approvò la costituzione di ATIVA S.p.A., Autostrada Torino-Ivrea- Valle d'Aosta S.p.A., avvenuta il 2 agosto 1954.
- Alla Società a prevalente capitale pubblico, di cui la Provincia deteneva il 50% del capitale sociale, partecipavano anche il Comune di Torino ed altri soggetti pubblici e privati.
- La proprietà della società ATIVA rimase a maggioranza pubblica fino all'inizio degli anni '90, quando venne avviato un processo di privatizzazione che portò alla dismissione completa della quota in capo al Comune di Torino e portò al valore attuale quella della Provincia.
- Oggi 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 realizzò l'autostrada per Ivrea e la valle d'Aosta cui seguì la costruzione della tangenziale di Torino che si concluse nel 1976, ad eccezione del raccordo verso Pinerolo, che pur previsto nel progetto iniziale venne completato molti anni dopo. Nel tempo vennero anche realizzate svariate opere sulla viabilità ordinaria afferente il sistema tangenziale**, quali, con fondi legati anche ai mondiali di calcio 1990, le circonvallazioni di La Loggia e Carignano, e, a valere sul piano finanziario della società (cioè attraverso gli introiti da tariffa), con contributi economici minori da parte di Regione e Provincia, la circonvallazione di Pianezza – Alpignano, la circonvallazione di Trofarello e la variante di Pasta di Rivalta.
- Queste opere, oltre agli interventi straordinari a seguito di calamità naturali e allo stesso impegno iniziale di costruzione della Tangenziale di Torino hanno giustificato la creazione di barriere a pagamento quale mezzo primario per ammortizzare gli investimenti che Ativa ha affrontato,
- Anche la lunghezza della concessione ha consentito di ammortizzare le opere realizzate e di rendere sostenibile la manutenzione dell'infrastruttura viaria
- Oggi il bilancio di ATIVA presenta dati positivi: al 31/12/2017 gli utili erano 40.104.000 euro e il totale dei ricavi era di 134.808.000 euro; **al 31/12/2018 gli utili erano invece 27.000.000 e il totale dei ricavi era di 129.300.000 euro**; il dividendo da essi generato va per circa il 18% alla Città Metropolitana e rappresenta una preziosa entrata finanziaria certa che viene destinata alla manutenzione ordinaria della rete stradale;
- Il modello di gestione pubblica/privata sperimentato a Torino, che è il fondamento su cui si è sviluppato l'intero sistema autostradale piemontese (Ativa, Sitaf, Asti/Cuneo), oltre alle entrate certe

dei dividendi, ha garantito alla Provincia – oggi Città Metropolitana – di sedere nel CdA di Ativa e di dialogare efficacemente contribuendo a “pensare” le infrastrutture necessarie al territorio

- Ativa s.p.a. deteneva fino al 31 agosto 2016 la concessione per la gestione della rete delle autostrade Torino-Ivrea-Valle d’Aosta, Ivrea-Santhià, e Sistema Autostradale Tangenziale di Torino, comprensivo della diramazione autostradale Torino-Pinerolo, oggi in regime di proroga, nelle more della predisposizione del bando per una nuova gara di affidamento;
- Le recenti modifiche normative hanno accentrato a livello nazionale la competenza su queste infrastrutture
- **il corretto funzionamento del sistema tangenziale - ossia la sua capacità di affrontare flussi di traffico considerevolmente cresciuti nel tempo, la sua integrazione con parcheggi di interscambio e con gli attestamenti del sistema di trasporto pubblico - ha ricadute assolutamente rilevanti sulla qualità della mobilità cittadina e metropolitana**
- La rete autostradale inclusa nella concessione ad Ativa, necessita da anni di nuovi interventi all’interno ed all’esterno dei confini comunali di Torino. In particolare, limitandoci a citare solo i più urgenti:
 - “nodo idraulico di Ivrea” (tratta A5 Torino - Quincinetto), finalizzato a mettere in sicurezza il territorio e l’autostrada che collega la Valle d’Aosta ed i suoi trafori alpini con il Piemonte in caso di alluvioni come quelle già avvenute nel recente passato;
 - Parziale realizzazione della “quarta corsia” della Tangenziale, per affrontarne la inaccettabile sistemica congestione in ora di punta;
 - l’asse intercomunale di corso Marche, ossia il collegamento diretto tra la Tangenziale Nord e la Tangenziale Sud. Quest’ultimo intervento, sul sedime dell’attuale corso Marche in comune di Torino fino a zona Mirafiori, potrebbe sostituire nel tratto esterno ad esso la stessa “quarta corsia” nella sua sezione con maggiori complessità realizzative, stante le attuali condizioni dell’urbanizzato in vicinanza della tangenziale ed integrerebbe l’anello della tangenziale migliorando l’attraversamento nord/sud
 - Revisione dell’attuale sistema di pedaggiamento, notoriamente squilibrato e penalizzante per talune fasce di utenza, con eventuale rivisitazione dei caselli di pedaggio

La rete stradale provinciale necessita inoltre di urgente manutenzione ordinaria e straordinaria che oggi Città Metropolitana fatica a garantire e che potrebbe essere posta in capo al concessionario autostradale, quantomeno in relazione alle tratte stradali afferenti al sistema autostradale

- Nel novembre 2017 il Consiglio Metropolitanano ha approvato all’unanimità l’Ordine del Giorno 31241/2017, poi approvato anche dalla Conferenza Metropolitanana in data 11/12/2017, che impegna la Sindaca Metropolitanana a :
- mantenere autonoma e separata la concessione per la gestione del sistema tangenziale di Torino (compresi la diramazione autostradale Torino-Pinerolo e l’asse autostradale di Moncalieri di Torino, l’autostrada A5 Torino - Ivrea - Quincinetto compreso il raccordo A5/SS 11, la bretella di collegamento A4/A5 Ivrea - Santhià), al più prospettandosi eventualmente un accorpamento con

altro asse autostradale insistente esclusivamente sul territorio metropolitano (Autostrada A32 Torino-Bardonecchia);

- affidare (ai sensi dell'art. 178, comma 8 ter del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.) la gestione del sistema tangenziale autostradale di Torino alla Città metropolitana di Torino e/o a propria società in house anche appositamente costituita, affinché le tariffe dei pedaggi possano fornire adeguata copertura ai piani e programmi di manutenzione pluriennale delle tratte autostradali stesse e della viabilità interconnessa di competenza metropolitana e a favorire la progressiva e più equa rimodulazione del sistema di pedaggiamento utile ad evitare le disparità di trattamento tra i cittadini dell'area metropolitana;
- proporre, qualora l'ipotesi di affidamento diretto si rivelasse non praticabile, oggetto e modalità di gara che valorizzino l'esperienza torinese di gestione mista pubblica/privata, valutando l'opportunità di partecipare alla gara di prossima indizione per la concessione autostradale con compagini societarie costituite da partnership miste pubblico / privato e quindi coinvolgendo il sistema pubblico, in analogia con i principi espressi in materia di rischio ed equilibrio economico-finanziario delle concessioni nella innovativa formulazione dell'art. 165 del nuovo codice degli appalti; per questa ragione pare importante che la rete autostradale oggetto del bando non comprenda tratte esterne al perimetro della Città Metropolitana;
- chiedere al Governo che, anche nel caso in cui ritenga di non provvedere ai sensi di quanto richiesto al precedente punto, vengano previste a favore di Città Metropolitana di Torino misure compensative rapportate al costo di manutenzione della rete stradale di competenza che opera per la canalizzazione del traffico veicolare da e verso la tratta autostradale in argomento;
- I Consiglieri Delegati metropolitani pentastellati Dimitri De Vita e Antonino Iaria hanno a più riprese affermato pubblicamente di voler promuovere la gestione diretta della Tangenziale da parte di Città Metropolitana;
- Il Ministro pentastellato Toninelli ha a più riprese affermato di voler promuovere la gestione pubblica delle autostrade italiane;
- Il Ministero sta per pubblicare il bando e tuttavia non ci sono interlocuzioni attive con la Città Metropolitana
- Negli ultimi anni è emersa con forza sul territorio la richiesta di sopprimere alcuni caselli (Beinasco, Falchera, Bruere, Trofarello) o comunque di rivedere il sistema di pedaggiamento, visti gli squilibri e le penalizzazioni, anche ambientali, per alcuni Comuni;
- In risposta ad un'Interrogazione parlamentare dell'onorevole Federico Fornaro (n. 2-00449) il Ministro Toninelli ed il Sottosegretario Dell'Orco hanno recentemente affermato che:
- In materia di definizione degli ambiti ottimali, lo schema di concessione sarà congiunto con la Torino-Piacenza e non scorporato;
- il sistema tariffario sarà basato sul metodo del price cap,, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; il nuovo sistema tariffario dovrebbe comportare un abbassamento delle tariffe;
- la proposta di affidare la gestione sempre congiunta delle concessioni assentite alle società ATIVA e SATAP A21 ad una società in house di altre amministrazioni pubbliche anche appositamente costituite appare giuridicamente percorribile, a condizione che la società sia partecipata interamente da soggetti pubblici territorialmente interessati da entrambe le concessioni (Regione Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna), senza la partecipazione di soggetti privati;
- la durata massima della nuova concessione sarà di 12 anni;
- il nuovo programma di interventi infrastrutturali prevede interventi di messa in sicurezza e di manutenzioni straordinarie di circa 900 milioni di euro (tra i quali non figura Corso Marche) e

interventi di manutenzione ordinaria di complessivi 685 milioni, pari ad un costo medio annuo di 57 milioni circa;

- il nuovo concessionario dovrà mantenere i dipendenti di ATIVA e SATAP e dovrà pagare un indennizzo di subentro ai concessionari uscenti (fissato in via previsionale e nella misura massima pari a circa 305 milioni di euro, di cui 171 milioni in favore di ATIVA e 134 in favore di SATAP A21
- la Regione partecipa al gruppo di lavoro ministeriale sul rinnovo delle concessioni autostradali
- il Presidente Cirio, il 19 luglio scorso, a seguito dell'incontro con alcuni Sindaci dell'area sud di Torino (Beinasco, Rivalta, Orbassano, Piossasco, None, Volvera, Bruino, Vinovo, Rivoli, Trofarello) ha espresso l'intenzione di chiedere la soppressione del casello di Beinasco, ma non si è ancora espresso sugli altri numerosi aspetti della trattativa col Ministero (tipologia di pedaggiamento, percorribilità giuridica della partecipazione al bando da parte di una società in house della Regione, opere infrastrutturali da realizzare...)

INTERPELLA

la Giunta regionale,

per sapere

- Se la Regione, che partecipa al gruppo di lavoro ministeriale sul rinnovo delle concessioni autostradali, abbia avviato o intenda avviare, e in quali tempi, un'interlocuzione con la Città Metropolitana di Torino, in quanto soggetto direttamente coinvolto dagli esiti della trattativa
- Se la Regione abbia già avviato un'interlocuzione con il Ministero in merito al rinnovo del bando e quali proposte e richieste abbia già avanzato
- Quale sia l'orientamento della Regione in merito alla possibilità di affidare la gestione autostradale ad una società mista pubblico privata
- Quale sia l'orientamento della Regione in merito alla possibilità di affidare la gestione autostradale ad una società in house

Monica Canalis

24 luglio 2019