

*(I lavori iniziano alle ore 9.32 con l'esame del punto all'o.d.g.  
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

\*\*\*\*\*

Interpellanza n. 6 presentata da Canalis, inerente a *"Qual è la posizione della Regione Piemonte in merito al rinnovo della concessione autostradale di Torino?"*

PRESIDENTE

Buongiorno, colleghi.

Iniziamo i lavori del sindacato ispettivo. La Giunta regionale si è resa disponibile a rispondere all'interpellanza n. 6, presentata dalla Consigliera Canalis, avente a oggetto *"Qual è la posizione della Regione Piemonte in merito al rinnovo della concessione autostradale di Torino?"*.

Risponde l'Assessore Gabusi. Vi ricordo che per le interpellanze è prevista l'illustrazione di cinque minuti da parte dell'interpellante, seguirà la risposta della Giunta regionale e la replica dell'interpellante per cinque minuti.

La parola alla Consigliera Canalis per l'illustrazione.

CANALIS Monica

Grazie, Vicepresidente.

Quest'interpellanza è stata presentata a luglio, quindi - sembra strano dirlo adesso, che siamo a settembre - politicamente un'era geologica fa, perché nel frattempo molte cose sono cambiate: innanzitutto è cambiato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'interpellanza è rivolta all'Assessore Gabusi, con il quale abbiamo già avuto, in sede di Consiglio metropolitano, un primo confronto all'inizio di agosto in merito all'oggetto, vale a dire la posizione della Regione Piemonte circa il rinnovo della concessione autostradale di Torino.

Ricordiamo, innanzitutto, che questa concessione è in regime di *prorogatio* dall'agosto del 2016 e quindi ci aspettiamo davvero a brevissimo termine che il bando per il rinnovo sia lanciato dal Ministero, che oggi è l'organismo cui fa capo questa responsabilità.

Proprio per questa ragione, da quasi due anni - dal novembre-dicembre 2017 - sia il Consiglio metropolitano sia la Conferenza metropolitana, che riunisce i 312 Sindaci del nostro territorio, si sono espressi in maniera unanime (quindi al di là dei posizionamenti e delle appartenenze di partito) in merito a questo tema, facendo tre ordini di proposte, quindi avanzando una rosa di opzioni.

La prima è quella di gestire direttamente in capo all'Ente metropolitano la tratta autostradale di competenza del territorio torinese, chiaramente scorporando quella che viene chiamata "Autostrada Ativa" (cioè tutte le tratte che insistono sul territorio torinese) dalla Torino-Piacenza.

La seconda opzione che era stata proposta era quella di una società *in house*, facente capo sempre alla Città metropolitana.

La terza proposta, invece, era quella di mantenere il modello misto pubblico-privato che era stato realizzato in questi decenni (sin dagli anni Cinquanta) o con l'attuale compagine societaria o con un'altra compagine, ma comunque mantenendo la partnership.

Su quest'ultima ipotesi noi avevamo rilevato diversi aspetti positivi: innanzitutto la possibilità dell'Ente pubblico di far parte del Consiglio di Amministrazione di questa compagine

e, quindi, di avere voce in capitolo diretta nella regia della gestione autostradale. Un secondo aspetto positivo, non secondario però, è quello dell'introito di dividendi piuttosto cospicui (circa quattro milioni di euro) che ogni anno, grazie alla partecipazione ad Ativa, entrano nelle casse della Città metropolitana, e che possono essere spesi, ad esempio, per asfaltare le tratte ordinarie provinciali, che purtroppo non versano in ottime condizioni, soprattutto dopo la riforma delle Province.

Alla luce di questa rosa di proposte, purtroppo in questi quasi due anni l'interlocuzione con il Ministero è stata piuttosto zoppicante, o comunque a singhiozzo. Ci sono stati incontri e alcune risposte, ma mai un'espressione chiara della volontà ministeriale, fino a una risposta data poche settimane fa in aula al Parlamento dal Ministro Toninelli, che si dichiarava indisponibile a scorporare le due tratte - quindi Torino-Piacenza e Ativa vanno a bando insieme - ma aveva dimostrato una sorta di apertura rispetto alla possibilità di creare una società *in house* con il coinvolgimento non tanto di Città metropolitana, quanto delle tre Regioni interessate (prima di tutto il Piemonte, ma anche Lombardia ed Emilia Romagna) nella gestione delle autostrade.

Oggi Ministro non è più Toninelli, per cui è chiaro, Assessore, che non ci aspettiamo una risposta definitiva. Però ci aspettiamo, con la risposta che ci fornirà oggi, di iniziare un proficuo confronto anche in sede regionale su un argomento che non riguarda soltanto la Provincia di Torino, ma riguarda anche la sua provincia, Asti, e la Provincia di Alessandria. È un tema davvero d'interesse di tutta la comunità piemontese, che chiama in ballo anche alcuni temi politici di ampio respiro, come il rapporto tra il pubblico e il privato e la salvaguardia dell'interesse del territorio (perché sappiamo che quando ci sono dei bandi vengono anche richieste delle opere compensative fondamentali per il territorio). E in ballo c'è anche il ruolo dell'Ente pubblico nella gestione e nel controllo, in corso d'opera, dello svolgimento del bando.

Grazie.

PRESIDENTE

Prego, Assessore Gabusi.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Consigliera Canalis e grazie, Presidente.

Devo rilevare, sostanzialmente, che nei cinque minuti d'illustrazione è già stato detto praticamente tutto.

L'interrogazione era stata presentata a luglio e io non avevo risposto principalmente perché non era stato più convocato alcun Consiglio regionale, e la settimana scorsa non avevo messo in calendario questa risposta perché mercoledì avremmo dovuto avere, finalmente, l'incontro con il Ministero, prima fissato col Ministro Toninelli e poi confermato a me e alla Sindaca Appendino dalle strutture ministeriali; incontro che doveva prevedere anche la presenza del Ministro De Micheli, che, giustamente, all'ultimo minuto...

Capisco bene che, probabilmente, dopo tre giorni d'insediamento, non avesse come priorità quella di incontrare i Sindaci del territorio o, comunque, le Amministrazioni piemontesi, ma soprattutto non avesse ancora gli elementi per risposte esaustive. Questa, chiaramente, non è colpa del neoministro.

Certamente - ha detto bene la Consigliera Canalis - sono un po' superati i tempi e le argomentazioni del Ministro precedente. La cosa che non è superata, però, è la posizione della Città metropolitana, ma anche della Regione; posizione che io ho cercato di esprimere anche in quel Consiglio metropolitano. Perché se si sono espressi 312 Sindaci (o comunque l'unanimità

di quelli presenti), è evidente che si tratta di una proposta di buonsenso, che dà al Ministero e al Governo una possibilità di uscita su più fronti.

Si tratta di una proposta ben articolata, perché tiene insieme le esigenze di un territorio, che sono comprese nelle opere compensative, ma anche nella gestione dell'infrastruttura, che non è banale, sia dal punto di vista della gestione, sia dal punto di vista degli introiti. Non dobbiamo dimenticare, infatti, che oggi, vista la situazione finanziaria delle Province e delle Città metropolitane, non è banale trovare quei quattro milioni di euro in altri capitoli di bilancio.

Quindi è cambiato il mondo o è girato il mondo intorno a noi, ma noi - e in questo "noi" ci metto anche la Regione Piemonte - siamo rimasti fermi su un'idea di fondo. Al termine del primo e unico incontro avuto dal Presidente Cirio e dal sottoscritto col Ministro delle infrastrutture Toninelli si citava nei comunicati che le opere sul Piemonte non vanno decise dal Piemonte - perché, forse, mi sembra una cosa anche un po' eccessiva - ma vanno concordate col Piemonte. Certamente ci sono linee-guida che vanno dettate dal Ministero, ma poi le opere di cui tutti i giorni godiamo e di cui usufruiamo devono essere concordate con noi. E le tre possibilità date dalla Città metropolitana vanno in questo senso.

Io ne aggiungo un'altra, che nel corso delle settimane ho provato a elaborare, che non è certamente esaustiva e non vuole avere il valore di essere l'unica ad aver le gambe per andare avanti, ma in questo ragionamento complessivo penso che si debba anche ragionare con un po' di pragmatismo.

E, allora, se il nuovo Ministro - ribadisco "se" - confermerà l'indirizzo di non scorporare la Torino-Piacenza-Brescia da Ativa, avremo un problema: perché in pochi mesi - se anche questa scadenza di bando verrà confermata, perché doveva essere luglio, ma adesso gli Uffici parlano di dicembre - mi sembra obiettivamente difficile che tre Regioni riescano a fare una società *in house*, che, a quel punto, sarebbe l'unica soluzione. Certamente è una strada da percorrere, ma la vedo un po' complicata.

Dunque, in un disegno complessivo che mi sembra accomuni sia il Ministro Delrio sia il Ministro Toninelli - quindi riconoscendo certamente a tutti la buona fede e i principi di carattere generale richiamati anche dall'Europa, nel fatto di tenere delle concessioni più ampie affinché siano più appetibili e perché rispondano a un disegno complessivo - provo a dire una cosa che mi sembra un po' più percorribile, ma che naturalmente deve però avere un'apertura e su cui dobbiamo concordare, tenendo conto che potrebbe essere una soluzione alternativa che però tiene conto delle istanze del territorio.

Forse, con una deroga a questa grande unione con la Torino-Piacenza-Brescia, provando a percorrere una strada insieme alla Torino-Aosta, la cui concessione scade fra una decina d'anni, sarebbe più facile immaginare un *in house*, di cui ho già accennato naturalmente solo a livello informale e non ho trovato chiusura con il Governo aostano, su un modello che possa essere simile a quello del Brennero anche geograficamente. Infatti, sono due strade parallele ed è un po' più facile ragionare di un traffico internazionale, quindi ci sono anche dei crismi che ci consentono di ragionare diversamente con il Ministero.

Pertanto, propongo questa soluzione alternativa, che è tutta da vagliare, valutare e concordare con il Ministero. Certamente, quello su cui non possiamo transigere è che le opere compensative vengano ragionate con il territorio e che il territorio (la Città metropolitana, se parliamo della tangenziale, e le province di Asti e Alessandria, se parliamo della Torino-Piacenza-Brescia) debba avere un ruolo nella concessione futura. Questo, perché sul territorio ci sono tanti temi: penso al pedaggiamento, al nodo idraulico di Ivrea, alle barriere, alla sicurezza richiamata anche nelle concessioni autostradali, ma penso anche a tanti ragionamenti che si fanno sui territori di Asti e Alessandria. Da anni, Asti aspetta una tangenziale a sud-ovest e Alessandria un altro ponte sul Bormida, perché quello esistente è un po' vecchio e collega stabilimenti industriali con materiale pericoloso, quindi anche con difficoltà, in alcuni casi, ad arrivare all'ospedale.

Ci sono, dunque, tanti temi che il territorio deve vivere come protagonista. Da questo punto di vista, l'interlocuzione con la Sindaca Appendino, a rappresentanza della Città metropolitana, è ottima. Stiamo aspettando la calendarizzazione di un nuovo incontro con il Ministero, dove proporremo il buonsenso e quella che, insieme ai Consiglieri presenti nella Commissione della settimana scorsa, abbiamo definito un'autonomia ragionata, nel senso che chiediamo non solo di comandare, ma di scegliere insieme le opere da realizzare.

Questa - ritengo - è la risposta che il Governo regionale deve dare e può dare e che sicuramente non ci metterà a rischio, dalla settimana prossima, dal mese prossimo, dall'anno prossimo, quando un bando potrebbe escludere la gestione della Città metropolitana. Non tenere in conto le opere che servono al territorio, potrebbe creare (non ultimo) un danno, un mancato introito al bilancio della Città metropolitana che, poi, come Stato, come Governo, come Istituzioni dovremo tenere in considerazione. Infatti, avremmo un danno non solo per le opere che non verranno realizzate sull'anello tangenziale, ma anche per le manutenzioni che non verranno fatte sulle altre strade provinciali.

\*\*\*\*\*

OMISSIS

*(Alle ore 9.54 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

*(Alle ore 10.00 il Presidente Allasia comunica la convocazione della Conferenza dei Capigruppo e che la seduta inizierà al termine della Conferenza dei Capigruppo)*

*(La seduta inizia alle ore 11.04)*