



CITTÀ DI TORINO

INTERPELLANZA: "APPENDINO IN SILENZIO STAMPA SUL RINNOVO DELLA CONCESSIONE AUTOSTRADALE DI TORINO?" PRESENTATA IN DATA 19 LUGLIO 2019 - PRIMA FIRMATARIA CANALIS.

La sottoscritta Consigliera Comunale e il sottoscritto Consigliere Comunale,

PREMESSO CHE

- con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 6-5569 del 22 maggio 1954 la Provincia di Torino aveva promosso ed approvato 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;
- ATIVA 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 e realizzato in due fasi a distanza di molti anni l'una dall'altra. Inizialmente esistevano due barriere intermedie nei pressi dello svincolo di corso Regina Margherita e di SITO, che vennero eliminate nel 1977 per facilitare il traffico locale;
- 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. Per alcuni anni gli azionisti furono quattro: il gruppo Valle ed il gruppo Mattioda con quote intorno al 30% ed il gruppo Gavio e la Provincia con quote intorno al 18%; in questo periodo vi furono maggioranze variabili in seno alla società con un ruolo spesso determinante della Provincia. Successivamente il gruppo Valle vendette la propria quota che venne acquisita dagli altri privati pro quota nella misura tale da portarli ad avere percentuali di possesso uguali della società, di cui esercitano il controllo attraverso un patto di sindacato;
- 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;

- attraverso Ativa vennero realizzate nel tempo 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 dicembre 2017 gli utili erano 40.104.000 Euro e il totale dei ricavi era di 134.808.000 Euro; al 31 dicembre 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 sistema in concessione ad Ativa rappresenta un progetto concepito e realizzato a livello locale, ed in cui la partecipazione alla società ha consentito di effettuare interventi di regolazione e mitigazione del traffico che non sarebbero stati possibili in una situazione diversa. Si pensi ad esempio all'abbonamento per i pendolari, che ha rappresentato una assoluta novità al momento della sua istituzione;
- 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), ha garantito entrate significative in capo ai soggetti pubblici coinvolti. Negli anni la quota pubblica detenuta ha generato un'entrata finanziaria certa da destinare alla manutenzione ordinaria della rete stradale ed ha consentito alla Provincia - oggi Città Metropolitana - di dialogare efficacemente contribuendo a "pensare" le infrastrutture necessarie al territorio (in questi anni sono state realizzate tante infrastrutture d'intersezione con il sistema autostradale che hanno migliorato la viabilità provinciale). Infatti le ultime tratte realizzate da ATIVA: come il completamento della Torino-Pinerolo, e le varianti alle strade statali 24 e 29 sono state concepite e progettate in stretta intesa con l'allora Provincia di Torino;

CONSIDERATO CHE

- lo scopo sociale di ATIVA era quello di costruire e gestire il sistema della tangenziale autostradale di Torino sulla base del progetto predisposto dall'Ufficio Tecnico della

Provincia di Torino;

- ad oggi la Società ha per oggetto la gestione e l'esercizio delle autostrade Torino-Ivrea-Valle d'Aosta, Ivrea-Santhià, e Sistema Autostradale Tangenziale di Torino comprensivo della diramazione autostradale Torino-Pinerolo, nonché la progettazione, la costruzione, la gestione e l'esercizio di tutti gli eventuali relativi completamenti, diramazioni e raccordi;
- Ativa S.p.A. deteneva fino al 31 agosto 2016 la concessione per la gestione della rete sopra descritta, 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;

RILEVATO CHE

- la rete stradale provinciale, inclusa quella autostradale in concessione, necessita di interventi di nuova realizzazione. In particolare, limitandoci a citare solo i più urgenti:
 - nodo idraulico di Ivrea (tratta A5 Torino-Quincinetto), finalizzato a mettere in sicurezza l'autostrada in caso di alluvione come quelle già avvenute nel recente passato;
 - corso Marche di Torino, ossia il collegamento tra la Tangenziale (da Venaria) attraverso l'attuale corso Marche fino a zona Mirafiori, che renderebbe superflua, almeno nel tratto esterno a questa nuova opera, la "quarta corsia" peraltro ormai di difficile realizzazione stante le attuali condizioni dell'urbanizzato in vicinanza della tangenziale e completerebbe 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 e riposizionamento 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;

TENUTO CONTO

che nel novembre 2017 il Consiglio Metropolitanano ha approvato all'unanimità l'Ordine del Giorno 31241/2017, poi approvato anche dalla Conferenza Metropolitana (di cui il Comune di Torino fa parte) in data 11 dicembre 2017, che impegna 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'articolo 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'articolo 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;
 - sollecitare i Sindaci dei Comuni del territorio metropolitano, anche in sede di Conferenza metropolitana, a sostenere presso gli organi di Governo l'istanza della Città Metropolitana di Torino;

PRESO ATTO CHE

- i Consiglieri Delegati 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 a più riprese ha affermato di voler promuovere la gestione pubblica delle autostrade italiane;
- il bando è prossimo alla pubblicazione da parte del Ministero e tuttavia non ci sono interlocuzioni attive con la Città Metropolitana;

SOTTOLINEATO

che negli ultimi anni è emersa con forza dal territorio la richiesta di sopprimere alcuni caselli (Beinasco, Falchera, Bruere, Trofarello) o comunque di rivedere il sistema di pedaggiamento;

DATO

che in risposta ad un'Interrogazione parlamentare dell'onorevole Federico Fornaro (n. 2-00449) il Ministro Toninelli ha recentemente affermato che 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; appare giuridicamente percorribile la proposta di affidare la concessione congiunta ad una società in house di altre amministrazioni pubbliche, senza la partecipazione di soggetti privati; la durata massima della nuova concessione sarà di 12 anni; il nuovo programma di interventi infrastrutturali sarà di 900 milioni di Euro (tra i quali non figura corso Marche); il nuovo concessionario dovrà mantenere i dipendenti di ATIVA e SATAP e dovrà pagare un indennizzo di subentro ai concessionari uscenti;

INTERPELLANO

La Sindaca e l'Assessore competente per conoscere:

- 1) se il Comune intenda aderire alla proposta avanzata dalla Città Metropolitana e avallata dal Ministero, partecipando alla costituzione di una società in house che valorizzi il ruolo dell'ente pubblico, ruolo di regia, indirizzo e gestione;
- 2) se il Comune intenda sollecitare un coinvolgimento della Regione Piemonte in merito alla costituzione di tale società, anche alla luce della partecipazione della Regione al gruppo di lavoro ministeriale per il rinnovo delle concessioni autostradali.

F.to: Monica Canalis
Francesco Tresso