

Torino, 27 agosto 2018

Prot. n. 21663/2018

Alla Sindaca Metropolitana
Dott.ssa Chiara Appendino

Al Segretario - Direttore Generale
Dott. Mario Spoto

Loro Sedi



INTERROGAZIONE URGENTE

OGGETTO: concessione autostradale.

Premesso che

- Con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 6-5569 del 22.5.1954 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 Cso Regina 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 ed 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 del nostro ente. 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, ed 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; il dividendo da essi generato andrà per circa il 18% alla Città Metropolitana;
- 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, Sita, 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 ss. 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 all'agosto del 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;

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".
 - 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 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 metropolitanano (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;
- sollecitare i Sindaci dei Comuni del territorio metropolitanano, anche in sede di Conferenza metropolitana, a sostenere presso gli organi di Governo l'istanza della Città metropolitana di Torino.

Preso atto che

- Il Consigliere Delegato De Vita il 24/8/2018 ha dichiarato alla stampa di voler promuovere la gestione diretta della Tangenziale da parte di Città Metropolitana;

I sottoscritti Consiglieri Metropolitan

INTERROGANO

La Sindaca Metropolitana e i Consiglieri Delegati competenti per conoscere:

- le date degli incontri col Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dall'insediamento dell'attuale consiliatura ad oggi;
- i contenuti di questi incontri, in particolare con riguardo ai tempi di predisposizione del nuovo bando autostradale;
- l'eventuale carteggio intercorso tra la Città Metropolitana di Torino ed il Ministero in relazione al nuovo bando della concessione autostradale;
- la proposta che la maggioranza ha espresso o intende esprimere al Ministero, in relazione a:
 - durata del nuovo bando,
 - disponibilità ad una gestione diretta da parte del nostro ente,
 - scorporo tra la Torino-Piacenza ed il tratto che insiste sul territorio torinese,
 - revisione del sistema di pedaggiamento.

firmato in originale
I consiglieri metropolitan

Monica Canalis

Maurizio Piazza
Silvio Magliano
Vincenzo Barrea