

## CONFERENZA METROPOLITANA DI TORINO

*All. N. 3*

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAL CONSIGLIO METROPOLITANO AVENTE QUALE OGGETTO: “NUOVI CRITERI PER IL RINNOVO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI A TUTELA DEI TERRITORI. ATTO DI INDIRIZZO”.

N. Protocollo: 31241/2017

### **Premesso che**

- La Città' Metropolitana di Torino gestisce oltre 3.000 km di strade suddivise, per ordine di rilevanza tecnica, in strade di primo, secondo e terzo livello, oltre a viadotti, ponti e gallerie; le strade di primo livello sono collegate direttamente al sistema autostradale.
- 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.
- Lo scopo sociale 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.
- Realizzata l'infrastruttura, nel corso degli anni '90, la Società è stata interessata dal processo di privatizzazione del comparto autostradale italiano. Infatti, rispetto al nucleo di soci iniziale, la compagine societaria è mutata con la cessione totale della partecipazione detenuta dal Comune di Torino e la riduzione di quella della Provincia di Torino, ed oggi la maggioranza azionaria è detenuta da Società Iniziative Autostradali e Servizi - SIAS S.p.A. e da Mattioda Autostrade S.p.A.
- 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 e della diramazione autostradale Torino-Pinerolo, nonché la progettazione, la costruzione, la gestione e l'esercizio di tutti gli eventuali relativi completamenti, diramazioni e raccordi.

- La lunghezza della concessione ha reso possibile ammortizzare le spese degli investimenti effettuati, fino ad arrivare ad utili consolidati negli ultimi anni che consentono di sostenere la manutenzione della propria infrastruttura viaria;
- Negli anni vi sono state opere di prolungamento della rete viaria, di ramificazione della stessa, di raccordi, e interventi straordinari a seguito di calamità naturali, che hanno reso necessario un pedaggiamento costante per l'accesso alla Tangenziale, sistema di pedaggiamento che soffre però di una evidente iniquità, più volte testimoniata da atti pubblici ai vari livelli amministrativi ;

#### **Dato atto che:**

- Il bilancio al 2016 di ATIVA ha chiuso con un attivo di quasi 20 milioni di Euro;
- La Città Metropolitana attualmente detiene una quota del 20% circa di Ativa SpA.
- 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.
- La relativa concessione è scaduta nel 2016 ed il Ministero sta lavorando al bando di gara.

#### **Altresì premesso che**

- 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), che ha garantito entrate significative in capo ai soggetti pubblici coinvolti (Città Metropolitana e Anas) che hanno così potuto reinvestirle nella gestione ordinaria della propria rete stradale.

#### **Altresì considerato 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 della tangenziale
  - revisione dell'attuale sistema di pedaggio, 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 finanziare e che potrebbe essere posta in

capo ai concessionari autostradali, quantomeno in relazione alle tratte stradali afferenti al sistema autostradale.

- L'Ente concedente, senza coinvolgere alcun ente territoriale, ha deciso di unificare in un'unica concessione la gestione del sistema tangenziale di Torino con la gestione dell'asse autostradale che unisce Torino e Piacenza.
- Risulta di prossima pubblicazione l'avviso di gara per l'affidamento della citata concessione.

Considerato che:

- la gestione unificata del sistema tangenziale di Torino con l'autostrada Torino - Piacenza penalizza fortemente la Città Metropolitana dal momento che:
  - determina, intanto, l'impossibilità per la stessa di candidarsi, come gestore qualificato della conduzione di oltre 3000 chilometri di strade all'indicanda gara, ai sensi e per gli effetti della recente normativa in materia di società a partecipazione pubblica (D. Lgs n. 175/2016 e s.m.i., definitivamente confermato nella sua applicazione dal D.Lgs 100/2017 ), in quanto non potrebbe giustificarsi il coinvolgimento dell'Ente nella gestione di un sistema viario insistente in prevalenza al di fuori del proprio territorio di competenza;
  - la espropria dell'indispensabile ruolo di raccordo e rappresentazione delle necessità di gestione degli assi territoriali locali con i sistemi autostradali interconnessi;
  - la priva della possibilità di incidere sulle scelte del concessionario.
  - la spoglia, senza compensarla diversamente, di un importante fonte di risorse finanziarie di parte corrente che in un contesto di progressiva contrazione delle risorse di fonte pubblica è servito a coprire, seppur parzialmente, il fabbisogno finanziario connesso all'attività manutentiva della viabilità di competenza metropolitana interconnessa al sistema tangenziale/autostradale;

**tutto ciò premesso e considerato**

### **La Conferenza Metropolitana IMPEGNA**

#### **la Sindaca Metropolitana**

1. di 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 (Autosrtada A32 Torino-Bardonecchia);
2. di 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;

3. 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;
4. a 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;
5. a 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.

Torino, 10 novembre 2017

Firmato in originale dai presentatori