

ORDINE DEL GIORNO n. 597

Il Consiglio regionale

premessato che

- come riportato dal Rapporto 2020 predisposto da Otipiemonte la regione risulta essere una realtà industriale tra le più potenti e multisettoriali in Italia e in Europa, contribuendo al conto economico del Paese con l'8% del PIL, il 9% dell'export e il 7% dell'import italiano;
- il Piemonte, insieme alla Lombardia e alla Liguria è tra le tre Regioni che costituiscono il cuore manifatturiero del Nord Ovest e rappresentano il 32,2% del PIL, il 40% dell'export ed il 50% dell'import italiano;
- dal punto di vista della dotazione infrastrutturale le comunicazioni stradali del Piemonte sono garantite da una rete di 14.159 km di strade di diverso livello;

considerato che

- i principali indicatori della dotazione infrastrutturale che riportano la disponibilità di strade rispetto alla superficie e alla popolazione, evidenziano una regione con una buona dotazione complessiva se paragonata agli indicatori medi del Nord Ovest;
- prendendo a riferimento la popolazione (km/100mila ab.), gli indicatori presentano valori decisamente più elevati rispetto alla macro area, mentre, risulta meno performante se rapportata alla superficie territoriale e che gli indicatori migliori sono quelli delle strade regionali e provinciali (altre strade);
- la regione si caratterizza per un tasso di motorizzazione elevato pari a 889,4 veicoli ogni 1000 abitanti, superiore al tasso medio della macro ripartizione pari a 848,8, tra questi il nodo stradale di Torino risulta essere il più trafficato della regione, con ripercussioni negative che comportano notevoli disagi sull'intera tratta regionale e del nord Italia;
- la crisi economica conseguente alla pandemia da COVID 19 ha costretto sia l'Unione Europea sia il Paese ad intervenire sul fronte delle risorse per superare il crollo del sistema economico e produttivo;
- tra gli strumenti di intervento predisposti vi è il Piano Italia Veloce che verrà attuato attraverso investimenti concordati tra diversi strumenti: le annuali Leggi di Bilancio, il Fondo per il Finanziamento degli Investimenti e lo Sviluppo Infrastrutturale del Paese, i Programmi Operativi Nazionali, il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione e altri Fondi destinati al rilancio infrastrutturale, Marebonus, Ferrobbonus e Fondi Strutturali di Investimento Europeo, in particolare il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e il Fondo Sociale Europeo (FSE), a tali risorse si aggiungeranno le risorse provenienti dal Next Generation EU verso i progetti identificati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e i finanziamenti relativi al nuovo ciclo di programmazione di bilancio europea 2021-2027, per i quali la Regione Piemonte ha predisposto il DSU - Documento Strategico Unitario - di linee di indirizzo ed obiettivi per l'utilizzo delle stesse;

- tra gli obiettivi vi è l'intervento che prevede la realizzazione dell'ultimo tratto mancante del sistema tangenziale torinese per collegare le autostrade A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza, l'opera ha attraversato nei decenni lunghi iter, sviluppandosi all'inizio con la creazione della Società di diritto pubblico Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A, in attuazione dell'articolo 2 della Legge Finanziaria per il 2008, costituita il 24 luglio 2008 da ANAS S.p.A. (50%) e dalla Società di Committenza della Regione Piemonte, SCR Piemonte S.p.A. (50%), che aveva per mandato "l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio", fra cui la Tangenziale est di Torino, per le quali erano state assegnate le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione;

considerato ulteriormente che

- CAP (Concessionario Autostradale Piemontese) ha realizzato lo Studio di fattibilità tecnico – economico per il completamento del tracciato della Tangenziale Est di Torino tra la Strada Statale 590 e la A4, in sezione autostradale, attivando tavoli di pilotaggio fra Provincia e Sindaci dei Comuni interessati per l'individuazione del "Corridoio centrale", ossia l'ipotesi di percorso, dimostrando capacità di rapporto con i territori, affidando infine al Politecnico di Torino la progettazione del tracciato definitivo;
- dopo numerose vicissitudini il 13 dicembre 2017, presso la sede della CAP l'assemblea degli azionisti che ha approvato il bilancio finale per la chiusura della stessa società, dopo che era stata posta in liquidazione, di concerto con la Regione Piemonte;
- la norma inserita nella Legge Finanziaria 2008 (art. 2, comma 289), stabilisce esserci la possibilità a carattere generale di creare nuove società miste, tra Anas e Regioni, con il solo decreto di trasferimento del Ministro delle Infrastrutture.

tutto quanto sopra premesso e considerato

impegna il Presidente e la Giunta regionale

ad attivarsi presso il Governo e gli enti preposti affinché secondo le disposizioni di cui in narrativa, si costituisca una società che si occupi della realizzazione dell'opera, con il preciso mandato di coinvolgimento degli enti locali su cui ricade, con la possibilità di utilizzare il materiale di analisi e progettazione prodotto dalla società CAP prima della liquidazione, velocizzando, così, i tempi di realizzazione.

---==oOo===---

Testo del documento votato con modifiche e approvato a maggioranza nell'adunanza consiliare del 15 giugno 2021