



**A.T.I.V.A. S.p.A.**

**(AUTOSTRADA TORINO IVREA VALLE D'AOSTA - SOCIETA' PER AZIONI)**

# **RELAZIONE**

## La questione del Nodo idraulico di Ivrea. Cronistoria e atti

A seguito dell'alluvione del mese di ottobre del 2000 e delle sue rilevanti conseguenze, l'Autorità di Bacino del Fiume Po adotta (Delib. 1 del 25 febbraio 2003) il **Piano stralcio di Integrazione al Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) relativo al Nodo idraulico di Ivrea**, nel quale individua i seguenti interventi necessari di messa in sicurezza dell'area:

- la realizzazione di diversi argini a protezione degli abitati,
- il modellamento del piano campagna in corrispondenza dell'incile dello scolmatore naturale della Dora Baltea in prossimità dell'abitato di Fiorano,
- **l'adeguamento dell'autostrada Torino-Aosta (in corrispondenza dell'incile) al fine di rendere il relativo rilevato "trasparente" e non tracimabile.**

Il **28 novembre 2003** ATIVA, nell'ambito delle proposte di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF), presenta al concedente ANAS lo studio di fattibilità delle opere di adeguamento autostradale del Nodo idraulico di Ivrea.

Il **30 giugno 2004** ATIVA presenta al Concedente anche il progetto preliminare delle opere.

Nel frattempo la Provincia di Torino realizza i nuovi argini che intercettano ortogonalmente l'autostrada A5 in corrispondenza dell'incile di Fiorano ad una quota **superiore** rispetto al piano viabile. Preso atto del mancato contestuale adeguamento (innalzamento) dell'autostrada, le Autorità idrauliche, al fine di garantire **la continuità degli argini e salvaguardare gli abitati**, prescrivono all'ATIVA di realizzare **in via provvisoria** una barriera mobile da far scorrere sulla sede viaria in caso di piene della Dora Baltea superiori a determinati livelli di attenzione. ATIVA realizza la barriera nel corso del **2005**.

La realizzazione degli argini e della paratia mobile modificano in modo sostanziale le dinamiche di deflusso delle acque: nell'attuale situazione l'autostrada a monte degli argini **verrebbe interamente sormontata dalle acque** a partire da livelli di piena con periodo di ritorno di soli 15 anni, **per un tratto di 7 km** per le piene più gravose.

In data **7 novembre 2007** ANAS e ATIVA sottoscrivono la nuova "convenzione unica" nella quale trova copertura finanziaria solo un **primo stralcio esecutivo** del progetto preliminare del Nodo Idraulico di Ivrea presentato da ATIVA, relativo all'adeguamento del viadotto Marchetti lungo il raccordo A4/5.

All'atto dell'autorizzazione del relativo progetto definitivo, la Regione Piemonte, l'**8 novembre 2010**, prescrive all'ANAS e all'ATIVA, per quanto di competenza, "**di provvedere tempestivamente al riadeguamento dei citati e inidonei ponti**" (attraversamenti dell'A5 sul rio Ribes in corrispondenza dell'interconnessione con l'A4/A5) "**al fine di assicurare il completamento della funzionalità terminale del nodo idraulico di Ivrea e al fine di garantire nello stesso tempo la tutela della pubblica e privata incolumità.**"

Il **10 novembre 2011** ATIVA presenta dunque formale richiesta all'ANAS di revisione della convenzione e del PEF allegato per poter dare attuazione a **tutte** le opere necessarie per la messa in sicurezza del Nodo idraulico, ai sensi dell'art. 11 della convenzione vigente, in presenza di un nuovo piano di investimenti che riveste carattere straordinario.

La scadenza della concessione ad ATIVA è prevista per il **31 agosto 2016** mentre il PEF allegato aveva scadenza quinquennale al **31 dicembre 2012**. In previsione del suo aggiornamento, ATIVA il **20 giugno**

**2012** presenta all'ANAS una proposta di **nuovo PEF** comprensivo delle nuove opere di completamento della messa in sicurezza del Nodo idraulico di Ivrea.

L'**8 agosto 2012** ATIVA presenta al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare il progetto definito delle opere per Valutazione di impatto ambientale (VIA).

A far data dal **1° ottobre 2012** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) subentra all'ANAS nelle funzioni di concedente per la convenzione in essere con ATIVA.

In data **31 dicembre 2013** il MIT e il MEF, di concerto, emanano il D.I. n. 476 con cui fissano le tariffe per la rete in concessione ad ATIVA per l'anno successivo e dispongono che **"entro il 28 febbraio 2014 il MIT inoltrerà al CIPE l'Atto Aggiuntivo corredato dal PEF comprensivo delle nuove previsioni di investimento, compatibili con la capacità di spesa del concessionario"**.

In data **20 gennaio 2014** ATIVA presenta quindi al MIT la documentazione completa relativa alla proposta di nuovo PEF comprensivo di tutte le opere di messa in sicurezza del Nodo idraulico di Ivrea. Su richiesta del Concedente seguono diverse revisioni della proposta, l'ultima delle quali è presentata in data 22 luglio 2014.

Il **21 ottobre 2014** il nuovo PEF è **approvato dal NARS** con parere 8/2014. Il 18 dicembre 2014 viene sottoposto al Pre-CIPE che esprime parere positivo.

Nel frattempo viene emanato il D.Lgs. 49/2010 che recepisce la Direttiva 2007/60/CE per l'adozione del Piano per la valutazione e la gestione del rischio alluvioni. Negli atti finora emessi, l'Autorità di Bacino inserisce l'intero tratto dell'autostrada A5 a monte dell'incile nonché l'interconnessione di Pavone tra A5 e A4/5 **tra le aree con i livelli massimi di pericolosità e rischio**, conseguentemente nel Piano adottato il 22 dicembre 2015, l'Autorità inserisce tra gli obiettivi di mitigazione del rischio anche **"Adeguare il nodo autostradale al fine di ridurre la vulnerabilità in caso di eventi di piena con categoria di priorità massima (critica)**.

In data **31 dicembre 2014** MIT e MEF emanano D.I. n. 571 di autorizzazione dell'aggiornamento delle tariffe per il 2015 al quale è allegato il Protocollo di intesa sottoscritto il giorno precedente da MIT e ATIVA in cui è stabilito che **il nuovo PEF sarà approvato entro e non oltre il 30 giugno 2015**.

Il **12 gennaio 2015** il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo decretano la **compatibilità ambientale**, con prescrizioni, del progetto del Nodo presentato da ATIVA che provvede ad adeguare il progetto.

Il **18 marzo 2015** ATIVA presenta al MIT il progetto definitivo aggiornato con la richiesta di autorizzazione ad avviare la **Conferenza di Servizi**. In riscontro il MIT comunica di non poter dare corso all'istruttoria in quanto gli interventi sono previsti in una proposta di PEF non ancora approvata.

Decorsa inutilmente anche la scadenza del 30 giugno 2015 e in assenza di comunicazioni, nel mese di **agosto 2015** ATIVA presenta ricorso al TAR contro il silenzio dell'Amministrazione.

Con sentenza depositata il 9 febbraio 2016 il TAR ha accertato l'illegittimità del silenzio serbato dai due Ministeri, condannati a concludere, in concerto tra loro, il procedimento di aggiornamento e revisione del PEF entro 60 giorni dalla comunicazione o notificazione della sentenza.

In caso di inutile decorso del termine assegnato ai Ministeri, quale commissario ad acta è stato nominato il Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Vi è da segnalare che in più passi la sentenza riconosce la rispondenza all'interesse pubblico e l'urgenza degli interventi pianificati nella proposta di ATIVA in relazione al completamento del Nodo Idraulico di Ivrea. In data **3 settembre 2015** il Ministero dell'Ambiente determina l'ottemperanza del progetto aggiornato alle prescrizioni della VIA.

Il **25 settembre 2015** ATIVA, vista l'inerzia dell'Amministrazione, presenta al MIT una proposta di "Finanza di Progetto" per la "concessione della gestione della autostrada A5, raccordo autostradale A4/5 e Sistema Autostradale Tangenziale di Torino e dell'esecuzione dei lavori di messa in sicurezza del Nodo Idraulico di Ivrea, di miglioramento sismico e di adeguamento normativo dell'infrastruttura", formulata secondo la procedura prevista dall'art. 153, comma 19, D.Lgs. n. 163/2006 e secondo quanto previsto e disciplinato nel comma 2 ter dell'articolo 8 duodecies del D.L. 6 giugno 2008, n. 101 e smi.

La proposta presenta inoltre l'indubbio pregio di mettere codesta spettabile Amministrazione nella condizione di poter procedere tempestivamente al lancio della gara europea per l'aggiudicazione della concessione di gestione dell'infrastruttura, in sostituzione della concessione di costruzione e di esercizio in scadenza. Non appena il Ministero avesse dichiarato il pubblico interesse della proposta attualmente oggetto di istruttoria, esso Ente potrebbe infatti procedere a bandire la gara europea per il confronto competitivo del promotore con il mercato, ponendo a base di gara il progetto del promotore.

Quanto alla durata della concessione di gestione oggetto di proposta, si rammenta che la direttiva comunitaria n. 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, al 52° considerando, recita che :

*"La durata di una concessione **dovrebbe** essere limitata al fine di evitare la preclusione dell'accesso al mercato e restrizioni della concorrenza. Inoltre, le concessioni di durata molto lunga **possono** dar luogo alla preclusione dell'accesso al mercato, ostacolando così la libera circolazione dei servizi e la libertà di stabilimento. **Tuttavia, tale durata può essere giustificata se è indispensabile per consentire al concessionario di recuperare gli investimenti previsti per eseguire la concessione, nonché di ottenere un ritorno sul capitale investito.** Di conseguenza, per le concessioni di durata superiore ai cinque anni, la durata dovrebbe essere limitata al periodo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati per eseguire i lavori e i servizi e ottenga un ritorno sul capitale investito in condizioni operative normali, tenuto conto degli specifici obiettivi contrattuali assunti dal concessionario per rispondere alle esigenze riguardanti, ad esempio, la qualità o il prezzo per gli utenti. La stima dovrebbe essere valida al momento dell'aggiudicazione della concessione, in particolare spese per infrastrutture, diritti d'autore, brevetti, materiale, logistica, affitto, formazione del personale e spese iniziali. **La durata massima della concessione dovrebbe essere indicata nei documenti di gara, a meno che la durata sia utilizzata come criterio di aggiudicazione del contratto.** Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori dovrebbero sempre poter aggiudicare una concessione per un periodo più breve di quello necessario per recuperare gli investimenti, **a condizione che la corrispondente non elimini il rischio operativo.**"*

La direttiva n. 2014/23/UE, all'Articolo 18, prevede poi che:

*"1. La durata delle concessioni è limitata. **Essa è stimata dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore in funzione dei lavori o servizi richiesti al concessionario.***

*2. Per le concessioni ultraquinquennali, **la durata massima della concessione non supera il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei lavori o dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specificati.***

*Gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo comprendono sia quelli iniziali sia quelli in corso di concessione".*

In sintesi la proposta prevede:

- la realizzazione di nuovi investimenti per circa **540** milioni di euro, di cui
  - **259** milioni per il completamento della messa in sicurezza del Nodo Idraulico di Ivrea
  - **154** milioni di euro per l'adeguamento dell'intera bretella A4/5 Ivrea-Santhià
  - **108** milioni di euro per interventi puntuali di adeguamento e messa in sicurezza dell'infrastruttura, tenuto conto che la stessa è stata progettata e realizzata a partire dagli anni '60
  - **19** milioni di euro per interventi per l'ambiente
- la realizzazione di manutenzioni ordinarie per circa **434** milioni di euro
- il recupero del subentro per circa **124** milioni di euro
- aumenti tariffari annui medi inferiori all'inflazione reale dello 0,16%
- per ammortizzare tutti gli investimenti sono necessari **14** anni
- il mantenimento della struttura esistente con la possibilità di aumentare il personale in particolar modo nella Società di ingegneria.