

## **Interpellanza a risposta orale in Aula**

### **visti**

- la delibera di Giunta regionale n. 1765, del 22 novembre 2010, recante “Approvazione dei documenti ed elaborati progettuali, prestazionali e convenzionali relativi alla concessione di costruzione e gestione dell’Autostrada regionale Cispadana”;
- la convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e il concessionario Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (ARC S.p.A.) sottoscritta il 25 novembre 2010 - Rep. n. 4243, in particolare, l’art. 24.3 che espressamente stabilisce come il Piano Economico Finanziario - PEF relativo all’Autostrada regionale Cispadana “è quello presentato in fase di gara ex articolo 155 del D.Lgs. 163/2006 e risultato aggiudicatario. L’aggiornamento di tale Piano, dovendo tener conto dell’obbligatoria applicazione della delibera Cipe n. 39/2007 ai fini della revisione tariffaria ai sensi del precedente art.19, si intende riferito al momento dell’approvazione del Progetto Definitivo dell’opera da parte del Concedente. Il predetto aggiornamento terrà conto, inoltre, delle effettive condizioni macroeconomiche (tasso di inflazione) e tasso di interesse bancario e delle condizioni dei mercati finanziari”;
- la Legge Regionale 30 aprile 2015, n. 3 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale di previsione 2015 e del bilancio pluriennale 2015-2017 (legge finanziaria regionale per l’anno 2015) che ha disposto, in particolare, all’art.1 il rifinanziamento delle leggi regionali di spesa tra cui la legge regionale 21 aprile 1999, n. 3 a valere sul Capitolo di bilancio n. 45220 “Interventi per la realizzazione dell’Autostrada regionale Cispadana – quota a carico della Regione Artt.164 ter e 167, comma 2, lett. F bis) L.R. 21 aprile 1999, n.3”, afferente all’UPB 1.4.3.3.16208 per l’importo di euro 179.700.000,00;
- il Decreto ministeriale n. 190 del 25 luglio 2017 recante provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale con esito positivo con prescrizioni relativo al progetto di realizzazione dell’Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13 localizzato nella Regione Emilia-Romagna, nei comuni di Parma, Torrile, Sorbolo e Mezzani in provincia di Parma, nei comuni di Luzzara, Brescello, Reggio e Rolo in provincia di Reggio Emilia, nei comuni di Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena e nei comuni di Bondeno, Cento, Terre del Reno, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara, presentato dalla Società Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. con sede legale a Trento (TN) in via Berlino n.10;

### **premesse che**

- Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (ARC S.p.A.) è la società di progetto costituita dall’A.T.I. aggiudicataria della concessione costituita da Autostrada del Brennero S.p.A. con il 51,00%, società mandataria, e dalle mandanti: Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. con il 19,30%, Coopsette Società Cooperativa con il 19,30% Consorzio Stabile Co.seam Italia S.p.A. con il 3,30%, Collini Lavori S.p.A. con il 3,00%, Oberosler Cav. Pietro S.r.l. con il 2,30%, Edilizia Wipptal S.p.A. con lo 0,70%, Cordioli & C. S.r.l. con lo 0,50%, Nuova Mazzi S.r.l. con lo 0,50%, Consorzio Cooperative Costruzioni CCC Società Cooperativa con lo 0,10%;

### **considerato che**

- da alcuni mesi a questa parte alcuni esponenti regionali del PD in Regione, sia al livello della Giunta regionale che al livello dell'Assemblea legislativa regionale, avrebbero dichiarato pubblicamente la disponibilità della Regione ad aumentare il proprio impegno finanziario, senza peraltro mai precisare nel dettaglio l'importo di questo aumento, nella realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana, motivando tale scelta con le evidenti difficoltà finanziarie di ARC S.p.A., in particolare, a causa del fallimento di Coopsette Società Cooperativa posta in liquidazione coatta amministrativa dal Tribunale di Reggio Emilia, e della situazione non felice dell'altro principale socio privato cioè l'Impresa Pizzarotti così come di altri soci minori, nonché, per le difficoltà della stessa ARC S.p.A. a predisporre una serie di modifiche al progetto autostradale, infatti sono state oltre 200 le prescrizioni con le quali è stato licenziato dalla VIA ministeriale nel luglio del 2017;
- a quasi due anni dal benestare ministeriale è palese la difficoltà ad adattare il progetto dell'opera, chiara dimostrazione della scarsa qualità del progetto stesso e, di conseguenza, della inattendibilità dei costi fino ad ora stimati;
- il primo aprile 2019 l'Assessore regionale alle infrastrutture avrebbe dichiarato che la Regione Emilia-Romagna era disponibile ad aggiungere un finanziamento di ulteriori 100 milioni di euro se la società Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. avesse fatto altrettanto, contraddicendo così, di fatto, precedenti affermazioni per cui la Regione era impegnata finanziariamente per 179 milioni e non un euro di più, non ultima una intervista del Resto del Carlino di Modena al Presidente della Giunta regionale, del 4 aprile 2019, che alla domanda: *"Presidente Bonaccini il Coordinamento Cispadano No Autostrada dice che sbagliate i conti. La parte a vostro carico non è di 179 milioni ma di 230, oltre ai 400 milioni per le opere complementari. Ci spieghi."* così rispondeva: ***"Bugie. La Regione ha previsto a bilancio un investimento di 179,7 milioni, non uno di più. Ci sono 400 milioni finanziati dalla Regione per opere complementari. Dentro il progetto a carico del concessionario ARC sono previste opere complementari per un valore di 160 milioni."***;
- all'inizio del mese di maggio 2019 Presidente della Giunta regionale avrebbe dichiarato di avere raggiunto un accordo con i Presidenti delle Province autonome di Bolzano e Trento, due dei soci principali della società che mirava ad avere la concessione A22, per un intervento finanziario da parte loro di 100 milioni di euro per ricapitalizzare ARC S.p.A. nonché avrebbe assicurato l'impegno della Regione per ulteriori 100 milioni di euro da investire nella realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana;

#### evidenziato che

- il CIPE nella seduta del 17 gennaio 2019 ha approvato una delibera, la n. 3 del 17 gennaio 2019, di attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018, recante *"Approvazione dello schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena"* appunto sulla concessione A22 Brennero-Modena, con particolare riferimento, tra le altre determinazioni, alla definizione dei criteri di calcolo delle componenti finanziarie connesse al valore di subentro, inoltre, nella seduta del 15 maggio 2019, sarebbe stato approvato definitivamente l'accordo per la gestione totalmente pubblica dell'Autostrada del Brennero A22 e, tra l'altro, risulterebbe che sia stato escluso che con gli introiti dei pedaggi si potesse pagare la realizzazione della Cispadana;
- secondo un'altra versione il dispositivo prevederebbe, invece, le risorse necessarie per gli investimenti, compresi gli ulteriori 100 milioni di euro per la Cispadana;

- il 17 maggio 2019 il Ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, a margine del Motor Valley Fest di Modena, ha dichiarato: *“La Cispadana”* che collegherà i caselli di Reggiolo-Rolo sull’A22 e quello di Ferrara sud sull’A13 *“è un’autostrada esclusivamente regionale. Lo sanno perfettamente gli amministratori regionali che, se la vogliono fare, devono trovare i soldi”*.

**Interpella la Giunta regionale e l’assessore competente  
per sapere:**

- se confermi la volontà di realizzare l’opera nella forma prevista, del tutto inutile, anzi dannosa, per i territori attraversati dalla stessa, se a fronte di una tale situazione finanziaria di ARC S.p.A. la stessa venga ancora ritenuta affidabile in merito agli impegni contrattuali assunti dalla stessa nel 2010, se e per quale motivo specifico la Regione si impegni per un ulteriore esborso di 100 milioni di euro nella realizzazione dell’Autostrada regionale Cispadana, dopo avere dichiarato più volte e anche recentemente ed anche per bocca del Presidente della Giunta regionale, di non essere disponibile ad impegnarsi oltre all’importo contrattuale circostanza che era stata esclusa nel 2006 al momento di optare la scelta autostradale, se e come verrà reperita tale somma all’interno del bilancio regionale e se tale decisione sia stata assunta in sede di Giunta con un atto ufficiale, se l’accordo con i Presidenti delle Province sopra citate, sia stato esclusivamente di tipo verbale o se esistano documenti sottoscritti dai rappresentanti degli enti presenti all’incontro, sopra citato, se e quando e con quale tipo di atto i tratti mancanti, da Parma a Reggiolo di collegamento ad una corsia per senso di marcia siano stati inseriti nella lista di opere complementari alla realizzazione dell’Autostrada regionale Cispadana, come, tra l’altro, dichiarato dall’Assessore regionale ai Trasporti in occasione del Convegno tenutosi a Brescello il 4 maggio scorso.

Il Consigliere  
(*Giulia Gibertoni*)